

# **ESCUELA POLITÉCNICA NACIONAL**

**FACULTAD DE CIENCIAS**

**ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT**

**Enero 2008 – Mayo 2010.**

**PROYECTO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE INGENIERO EN CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS**

**ELI KARIN ROMERO SAAVEDRA  
LILIANA ELIZABETH TRUJILLO FELICITA**

**DIRECTOR: DR. LUIS HORNA**

**2011**

## **DECLARACIÓN**

Nosotras, Eli Karin Romero Saavedra y Liliana Elizabeth Trujillo Felicita, declaramos bajo juramento, que el trabajo aquí descrito es de nuestra autoría; que no ha sido previamente presentada para ningún grado o calificación profesional; y, que he hemos consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

La Escuela Politécnica Nacional puede hacer uso de los derechos correspondientes a este trabajo, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y por la normatividad institucional vigente.

---

**ELI KARIN ROMERO SAAVEDRA**

---

**LILIANA ELIZABETH TRUJILLO FELICITA**

## **CERTIFICACIÓN**

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por Eli Karin Romero Saavedra y Liliana Elizabeth Trujillo Felicita, bajo mi supervisión.

---

**Dr. Luis Horna**

**DIRECTOR**

## **AGRADECIMIENTOS**

Mis sinceros agradecimientos a la Escuela Politécnica Nacional, a la Facultad de Ciencias, y su Ingeniería en Ciencias Económicas y Financieras, son talleres reconocidos, donde se fraguan tantos hombres y mujeres de ciencia, que con tesón buscan el avance científico y tecnológico de nuestro querido país.

Un especial agradecimiento al Señor Doctor Luis Horna, director de esta tesis, pero más que eso, un verdadero maestro y amigo que nos guió, apoyó e impulsó para la culminación de este trabajo.

A Liliana, compañera de esfuerzos, de luchas y de incomprensiones; el caminar juntas ha permitido conocernos más y gracias a Dios, culminar este trabajo.

Para finalizar debo agradecer de manera muy especial a Dios, sin su bendición, protección y su infinita misericordia no habríamos podido realizar y terminar esta tesis. El, que ve en lo escondido, escrutando en nuestras almas sabrá valorar en la justa dimensión, el esfuerzo efectuado.

**Eli Karin.**

## **AGRADECIMIENTOS**

Como testimonio de gratitud y eterno reconocimiento, agradezco a la prestigiosa ESCUELA POLITÉCNICA NACIONAL, Facultad de Ciencias, y su Ingeniería en Ciencias Económicas y Financieras, por el conocimiento y el deseo de superación constante que me han brindado durante estos años de estudio.

Agradezco al Señor DR. LUIS HORNA, por haber depositado su confianza en mí, por el incansable apoyo, paciencia y dirección de este trabajo.

Agradezco a mis padres GUIDO y AGUSTINA, por ser la luz que ilumina mi camino, por su amor, apoyo, comprensión y aliento sin condiciones en mi vida, por forjar en mí la virtud de la paciencia, porque siempre han velado por mi bienestar y educación, por no dudar ni un solo momento de mi inteligencia y capacidad.

Gracias a DIOS, por permitirme llegar hasta este momento tan significativo en mi vida, dándome fortaleza para continuar y lograr esta meta tan anhelada en mi carrera profesional.

**Liliana.**

## **DEDICATORIA**

A mis Padres: Rodrigo y Elina, que siempre creyeron en mí y que con su ejemplo de trabajo y tesón, fueron un faro que guió mi ruta para culminar este trabajo. A mis hermanos: Rodrigo Xavier y Tania Elizabeth, que me apoyaron con su cariño y sus consejos, cuando el camino se hacía más difícil.

A toda mi familia y mis amigos cuya compañía fue un aliciente en el esfuerzo realizado. Esta es una cumbre muy importante, que la hemos conquistado, pero es un paso más en la ruta que nos lleva a Dios, principio y fin de toda la existencia humana, y plenitud de felicidad y sabiduría, a la que todos estamos invitados.

**Eli Karin**

## **DEDICATORIA**

A mis padres con mucho amor y cariño les dedico todo mi esfuerzo, trabajo y paciencia puesto en la realización de esta tesis. Su tenacidad y lucha insaciable, han hecho de ellos mi gran ejemplo a seguir y destacar. Es por ellos que soy lo que soy ahora.

A mi hermano ROBERTO, por la compañía y el apoyo que me brinda, sé que puedo contar con él siempre. A mi querida abuelita MARIA SANTOS, por encomendarme siempre con Dios, para que saliera adelante. A la memoria de tres seres importantes en mi vida CELIO, EULALIA y RAFAEL, sé que en este momento están conmigo.

A mi familia y amigos que estuvieron siempre a mi lado, por su confianza y lealtad, gracias por cada palabra precisa de aliento.

**Liliana**

## ÍNDICE DE CONTENIDO

LISTA DE FIGURAS.....	i
LISTA DE TABLAS.....	ii
LISTA DE ANEXOS.....	iii
RESUMEN.....	iv
ABSTRACT.....	v
1. INTRODUCCIÓN .....	1
1.1. ANTECEDENTES: .....	1
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: .....	12
1.3. OBJETIVOS: .....	12
1.3.1. GENERAL .....	12
1.3.2. ESPECÍFICOS .....	12
1.4. HIPÓTESIS .....	13
1.5. METODOLOGÍA.....	13
1.5.1. TIPO DE ESTUDIO .....	13
1.5.2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	14
1.5.3. FUENTES DE INFORMACIÓN .....	14
1.6. JUSTIFICACIÓN .....	15
2. EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT EN EL ECUADOR .....	16
2.1. EL SEGURO EN EL ECUADOR .....	17
2.2. SEGURO OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.....	17
2.3. ASPECTOS GENERALES DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT. ....	27
2.3.1. ¿CÓMO NACIÓ EL SOAT EN EL ECUADOR? .....	27
2.3.2. BASES LEGALES .....	33
2.3.3. CONDICIONES GENERALES .....	33
2.3.3.1. ¿QUÉ ES EL SOAT?.....	33
2.3.3.2. ¿CÓMO ADQUIRIR EL SOAT? .....	35
2.3.3.3. TARIFAS DEL SOAT.....	37
2.3.3.4. COBERTURAS DEL SOAT .....	40



2.3.3.5. EXCLUSIONES DEL SOAT .....	41
2.3.3.6. VIGENCIA DEL SOAT .....	42
2.3.3.7. ¿QUÉ ES EL CORPOSOAT? .....	43
2.3.3.8. ¿QUÉ ES EL FONSAT? .....	43
2.3.3.9. ¿CÓMO SE FINANCIA EL FONSAT? .....	43
2.4. MANEJO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT: OPERATIVIDAD Y FUNCIONAMIENTO .....	45
2.4.1. PAGO DE LAS INDEMNIZACIONES .....	45
2.4.2. REQUISITOS PARA EL PROCESO DE COBRO .....	47
2.4.2.1. SERVICIOS CON ATENCIÓN HOSPITALARIA .....	47
2.4.2.2. ATENCIÓN AMBULATORIA Y DE CONSULTA EXTERNA .....	48
2.4.2.3. DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVO- FINANCIERO .....	49
2.4.2.4. REQUISITOS EN CASO DE MUERTE .....	49
2.4.3. PROCESOS DE RECLAMACIÓN .....	51
2.4.3.1. POR GASTOS MÉDICOS .....	52
2.4.3.2. POR MUERTE .....	53
2.4.3.3. POR DISCAPACIDAD PERMANENTE TOTAL O PARCIAL .....	54
2.5. ANÁLISIS DE LAS PRIMAS SOAT .....	55
2.5.1. COBRO DE PRIMAS .....	55
2.5.2. PRIMAS A APLICARSE AÑO 2008 .....	59
2.5.3. PRIMAS A APLICARSE AÑO 2009 .....	60
2.5.4. ANÁLISIS DE LAS PRIMAS CON LA FUNCIÓN PARTE ENTERA .....	62
2.5.4.1. PARA VEHÍCULOS QUE NO PRESTEN SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER .....	63
2.5.4.2. PARA VEHÍCULOS QUE PRESTEN SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER .....	73
3. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT EN EL PERÍODO ENERO 2008-MAYO 2010 .....	84
3.1. DEFINICIÓN DE LAS CUENTAS QUE CONFORMAN EL RESULTADO TECNICO DE EMPRESAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN EL RAMO SOAT .....	87
3.2. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO .....	95

3.2.1 ANÁLISIS DE LOS INGRESOS Y COSTOS DE SINIESTROS - COMPAÑIAS DE SEGUROS.....	96
3.2.2. MÉTODOS DE ANÁLISIS FINANCIERO .....	110
3.2.2.1. ANÁLISIS HORIZONTAL .....	111
3.2.2.2. ANÁLISIS VERTICAL.....	137
3.2.2.3. ÍNDICADORES FINANCIEROS .....	140
3.2.3. ANÁLISIS DE INGRESOS Y COSTOS DE SINIESTROS – FOANSAT...	147
3.2.3.1. INGRESOS FONSAT .....	148
3.2.3.2. COSTOS DE SINIESTROS FONSAT .....	153
3.3. ESTUDIO ESTADÍSTICO DESCRIPTIVO DE LOS INGRESOS Y COSTOS DE SINIESTROS DE LAS COMPAÑIAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN EL RAMO SOAT .....	155
3.3.1. APLICACIÓN – ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA .....	155
3.3.1.1. ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA DE LOS INGRESOS .....	156
3.3.1.2. ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA DE LOS COSTOS DE SINIESTROS ....	157
3.3.1.3. DIAGRAMA DE CAJA .....	157
4. RESULTADOS DE PROCESOS DE RENOVACIÓN, APLICACIÓN Y EVALUACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO - SOCIAL DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT.....	161
4.1. PROCESO DE RENOVACIÓN .....	161
4.1.1. DEFINICIÓN.....	161
4.1.2. DISTRIBUCIÓN DE $N(t)$ .....	162
4.1.3. TEOREMAS LÍMITES Y SUS APLICACIONES .....	162
4.1.3.1. OBSERVACIONES .....	163
4.1.4. TEOREMA ELEMENTAL DE RENOVACIÓN .....	164
4.1.5. TEOREMA DE LÍMITE CENTRAL PARA LOS PROCESOS DE RENOVACIÓN .....	165
4.1.6. PROCESOS DE RENOVACIÓN CON RECOMPENSA.....	170
4.1.6.1. PROPOSICIÓN 1 .....	170
4.1.6.2. OBSERVACIONES .....	171
4.2. ANÁLISIS DE SINIESTROS SOAT (S14).....	174
4.2.1. PRIMER ENFOQUE: VÍCTIMAS.....	176
4.2.2. SEGUNDO ENFOQUE: RECLAMOS.....	195

4.3. POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURIDAD CIUDADANA.....	202
4.3.1. ANÁLISIS DEL IMPACTO SOCIO - ECONÓMICO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT, DURANTE EL PERIODO 2005 – 2010.....	206
4.3.1.1. ÍNDICE DE ACCIDENTES .....	207
4.3.1.2. IMPACTO ECONÓMICO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT. ....	218
5. ESTUDIO DE CASO SOAT: “ACCIDENTE EN LA LAGUNA DE YAMBO” ....	223
5.1. GENERALIDADES ACERCA DE LOS ESTUDIOS DE CASO Y LA RESPONSABILIDAD SOCIAL .....	223
5.1.1. DEFINICIÓN DE ESTUDIO DE CASO. COMPRENDIENDO EL FENÓMENO ESTUDIADO.....	223
5.1.2. CARACTERÍSTICAS METODOLÓGICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CASOS. PAUTAS DE ELABORACIÓN.....	224
5.1.3. PAUTAS PARA LA SELECCIÓN Y EL ANÁLISIS DE LOS CASOS. APLICANDO HERRAMIENTAS ANALÍTICAS. ....	225
5.2. ACCIDENTE EN LA LAGUNA DE YAMBO.....	225
5.2.1. RESUMEN DEL CASO .....	225
5.2.2. RESUMEN DE RESULTADOS ALCANZADOS.....	232
5.2.3. INTRODUCCIÓN .....	233
5.2.4. ANÁLISIS DE LA INICIATIVA .....	235
5.2.5. DESAFÍOS E IMPLEMENTACIÓN DE PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN .....	241
5.2.6. CONCLUSIONES.....	244
5.2.7. APRENDIZAJES Y LOGROS DE LA EMPRESA.....	245
5.2.8. LECCIONES DEL CASO.....	247
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	249
6.1. CONCLUSIONES.....	249
6.2 RECOMENDACIONES .....	253
ANEXOS .....	256
BIBLIOGRAFIA .....	308



## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1.1</b> Tasas de Mortalidad por Accidentes de Tránsito .....	3
<b>Gráfico 1.2</b> Accidentes de Tránsito CAN 2008 .....	4
<b>Gráfico 1.3</b> Número de Accidentes de Tránsito ocurridos en el Ecuador. Periodo: 1999-2007 .....	5
<b>Gráfico 1.4</b> Número de Accidentes de Tránsito ocurridos en el Ecuador por causa del accidente. Periodo: 1999-2007 .....	6
<b>Gráfico 1.5</b> Número de Accidentes de Tránsito ocurridos en el Ecuador por clase de accidente. Periodo: 1999-2007 .....	7
<b>Gráfico 1.6</b> Número de Accidentes de Tránsito ocurridos en el Ecuador por muertos, heridos y traumas. Periodo: 1999-2007 .....	8
<b>Gráfico 1.7</b> Clase de Accidentes. Periodo: 2007-2008 .....	10
<b>Gráfico 1.8</b> Víctimas por Accidentes de Tránsito. Periodo: 2007-2008 .....	11
<b>Gráfico 2.1</b> STICKER Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT ....	36
<b>Gráfico 2.2</b> Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT PÚBLICO.....	36
<b>Gráfico 2.3</b> Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT PRIVADO .....	37
<b>Gráfico 2.4</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Motocicletas .....	64
<b>Gráfico 2.5</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Todo terreno y camionetas .....	66
<b>Gráfico 2.6</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Automóviles .....	68
<b>Gráfico 2.7</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Carga o mixto.....	69
<b>Gráfico 2.8</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Transporte de pasajeros particular.....	71
<b>Gráfico 2.9</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Taxis, turismo y vehículos de alquiler (Rent) .....	74

<b>Gráfico 2.10</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (Rent) .....	75
<b>Gráfico 2.11</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Carga liviana y mixta .....	77
<b>Gráfico 2.12</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Turismo intra/interprovincial y escolar intra/interprovincial .....	78
<b>Gráfico 2.13</b> Tarifa de Primas año 2009 para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Carga semipesada, pesada y extrapesada .....	79
<b>Gráfico 3.1</b> Ingreso Devengado de las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT. Periodo: Enero 2008–Mayo 2010 .....	101
<b>Gráfico 3.2</b> Costos de Siniestros de las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT. Periodo: Enero 2008–Mayo 2010 .....	103
<b>Gráfico 3.3</b> Tendencia Ingreso Devengado y Costos de Siniestros de las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT. Periodo: Enero 2008–Mayo 2010 .....	104
<b>Gráfico 3.4</b> SOAT por Compañía Aseguradora. Año 2008 .....	106
<b>Gráfico 3.5</b> SOAT por Compañía Aseguradora. Año 2009 .....	108
<b>Gráfico 3.6</b> SOAT por Compañía Aseguradora. Año 2010 .....	109
<b>Gráfico 3.7</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Ingreso Devengado ..	112
<b>Gráfico 3.8</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Ingreso Devengado – Variación Monetaria .....	112
<b>Gráfico 3.9</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Ingreso Devengado – Variación Porcentual .....	113
<b>Gráfico 3.10</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Prima Pagada .....	115
<b>Gráfico 3.11</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Prima Pagada – Variación Monetaria .....	115
<b>Gráfico 3.12</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Prima Pagada – Variación Porcentual .....	116
<b>Gráfico 3.13</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Liquidaciones y Rescates .....	117

<b>Gráfico 3.14</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Liquidaciones y Rescates – Variación Monetaria.....	118
<b>Gráfico 3.15</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Liquidaciones y Rescates – Variación Porcentual .....	118
<b>Gráfico 3.16</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Prima del Reaseguro Cedido.....	119
<b>Gráfico 3.17</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Prima Reaseguro Cedido – Variación Monetaria .....	120
<b>Gráfico 3.18</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Prima Reaseguro Cedido – Variación Porcentual.....	120
<b>Gráfico 3.19</b> Variables para obtener el Costo de Siniestros.....	122
<b>Gráfico 3.20</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Costos de Siniestros	123
<b>Gráfico 3.21</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Costos de Siniestros – Variación Monetaria .....	123
<b>Gráfico 3.22</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Costos de Siniestros – Variación Porcentual .....	124
<b>Gráfico 3.23</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Resultado de Intermediación.....	125
<b>Gráfico 3.24</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Resultado de Intermediación – Variación Monetaria.....	126
<b>Gráfico 3.25</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Resultado de Intermediación – Variación Porcentual.....	126
<b>Gráfico 3.26</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Margen de Contribución y Gastos de Administración.....	127
<b>Gráfico 3.27</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Resultado Técnico ..	128
<b>Gráfico 3.28</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Resultado Técnico – Variación Monetaria .....	129
<b>Gráfico 3.29</b> Análisis Horizontal - Índices de crecimiento: Resultado Técnico – Variación Porcentual .....	129
<b>Gráfico 3.30</b> Tasa Real de Crecimiento .....	132
<b>Gráfico 3.31</b> Análisis Horizontal – Tendencia Prima Pagada .....	133
<b>Gráfico 3.32</b> Análisis Horizontal – Tendencia Prima Reaseguro Cedido.....	133

<b>Gráfico 3.33</b> Análisis Horizontal – Tendencia Costos de Siniestros, Siniestros Pagados y Recuperaciones de Reaseguros Cedidos .....	134
<b>Gráfico 3.34</b> Análisis Horizontal – Tendencia Margen de Contribución.....	134
<b>Gráfico 3.35</b> Análisis Horizontal – Tendencia Gastos de Administración .....	135
<b>Gráfico 3.36</b> Análisis Horizontal – Tendencia Resultado Técnico .....	135
<b>Gráfico 3.37</b> Composición depósitos FONSAT 22% y recargo .....	150
<b>Gráfico 3.38</b> Costos de Siniestros FONSAT.....	154
<b>Gráfico 3.39</b> Diagrama de Caja - Ingreso Devengado de las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT .....	159
<b>Gráfico 3.40</b> Diagrama de Caja – Costos de Siniestros de las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT .....	160
<b>Gráfico 4.1</b> Ejemplificación de la Distribución de $N(t)$ .....	162
<b>Gráfico 4.2</b> Ejemplificación de los Teoremas Límites.....	163
<b>Gráfico 4.3</b> Distribución uniforme sobre el intervalo $[360, 720]$ .....	164
<b>Gráfico 4.4</b> Víctimas de siniestros por semana. ....	179
<b>Gráfico 4.5</b> Cantidad de dinero reclamada por las víctimas semanalmente.....	181
<b>Gráfico 4.6</b> Incidencia geográfica de las víctimas. ....	182
<b>Gráfico 4.7</b> Género de las víctimas. ....	183
<b>Gráfico 4.8</b> Integrantes del Inventario promedio del sistema de Registros de víctimas de siniestros ocurridos cada semana. ....	187
<b>Gráfico 4.9</b> Inventario promedio del sistema de Registros de víctimas de siniestros ocurridos cada semana.....	190
<b>Gráfico 4.10</b> Función .....	191
<b>Gráfico 4.11</b> Reclamos de siniestros por semana.....	196
<b>Gráfico 4.12</b> Reclamos por mes.....	197
<b>Gráfico 4.13</b> Estado del siniestro.....	198
<b>Gráfico 4.14</b> Tipo de cobertura SOAT.....	200
<b>Gráfico 4.15</b> Número de accidentes de tránsito. Periodo: 2005-2010 .....	208
<b>Gráfico 4.16</b> Número de víctimas de los accidentes de tránsito. Periodo: 2005-2010 .....	210
<b>Gráfico 4.17</b> Tasa de variación anual de muertes en accidentes de tránsito. Periodo: 2005-2010.....	211



<b>Gráfico 4.18</b> Tasa de variación anual de los heridos por accidentes de tránsito. Periodo: 2005-2010.....	211
<b>Gráfico 4.19</b> Índice de accidentalidad. Periodo: 2005-2010.....	214
<b>Gráfico 4.20</b> Índices de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito. Periodo: 2005-2010.....	216
<b>Gráfico 5.1</b> Esquematización del accidente de tránsito en el sector el Yambo .	227
<b>Gráfico 5.2</b> CORPAIRE - Revisión vehicular del bus siniestrado en el sector el Yambo.....	232
<b>Gráfico 5.3</b> Descripción del proceso de pago a las víctimas fallecidas en el accidente de tránsito ocurrido en el sector el Yambo.....	236

## LISTA DE TABLAS

<b>Tabla 2.1</b> Valor de las coberturas SOA en América del Sur .....	25
<b>Tabla 2.2</b> Valor de las coberturas SOA en América del Sur tomando en cuenta el tipo de cambio de los países analizados .....	¡Error! Marcador no definido.
<b>Tabla 2.3</b> Clasificación del parque automotor ecuatoriano según los servicios que prestan .....	38
<b>Tabla 2.4</b> Tarifa de Primas vigente para vehículos que no presten servicio público de alquiler – SOAT Privado .....	39
<b>Tabla 2.5</b> Tarifa de Primas vigente para vehículos que presten servicio público de alquiler – SOAT Público .....	39
<b>Tabla 2.6</b> Tarifa de Primas año 2008 para vehículos que no presten servicio público de alquiler .....	59
<b>Tabla 2.7</b> Tarifa de Primas año 2008 para vehículos que presten servicio público de alquiler.....	60
<b>Tabla 2.8</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler .....	61
<b>Tabla 2.9</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler.....	62
<b>Tabla 2.10</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Motocicletas .....	63
<b>Tabla 2.11</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Todo terreno y camionetas .....	65
<b>Tabla 2.12</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Automóviles .....	67
<b>Tabla 2.13</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Carga o mixta.....	69
<b>Tabla 2.14</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Transporte de pasajeros particular.....	70
<b>Tabla 2.15</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Taxis, turismo y vehículos de alquiler (Rent).....	73

<b>Tabla 2.16</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (Rent)..	75
<b>Tabla 2.17</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Carga liviana y mixta .....	76
<b>Tabla 2.18</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Turismo intra / interprovincial y escolar intra / interprovincial .....	78
<b>Tabla 2.19</b> Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Carga semipesada, pesada y extrapesada .....	79
<b>Tabla 2.20</b> Certificados Emitidos por tipo de tarifa SOAT. Periodo: Enero – Diciembre 2008 .....	82
<b>Tabla 2.21</b> Certificados Emitidos por tipo de tarifa SOAT. Periodo: Enero – Diciembre 2009 .....	83
<b>Tabla 3.1</b> Descripción de las cuentas que conforman el Resultado Técnico de Empresas de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT .....	87
<b>Tabla 3.2</b> Resultado Técnico de totales mensuales de las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT .....	98
<b>Tabla 3.3</b> SOAT por Aseguradora.....	106
<b>Tabla 3.4</b> Inflación mensual del Ecuador. Enero 2008 - Mayo 2010.....	131
<b>Tabla 3.5</b> Cambio estructural en el orden de las cuentas del Resultado Técnico del SOAT para realizar el Análisis Vertical .....	138
<b>Tabla 3.6</b> Indicadores Financieros (mensuales). Enero 2008 - Mayo 2010 .....	143
<b>Tabla 3.7</b> Indicadores Financieros (anuales). Enero 2008 - Mayo 2010.....	146
<b>Tabla 3.8</b> Depósitos FONSAT 22% y Recargo. Enero 2008 - Mayo 2010.....	149
<b>Tabla 3.9</b> Participación al FONSAT de la Utilidad del Ejercicio Económico 2008 .....	151
<b>Tabla 3.10</b> Participación al FONSAT de la Utilidad del Ejercicio Económico 2009 .....	152
<b>Tabla 3.11</b> Costos de Siniestros FONSAT. Periodo: Enero 2008–Mayo 2010 ..	153
<b>Tabla 3.12</b> Estadística Descriptiva del Ingreso Devengado de las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT .....	156

<b>Tabla 3.13</b> Estadística Descriptiva de los Costos de Siniestros de las Compañías de Seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT .....	157
_Toc299006959	
<b>Tabla 4.1</b> Definición de Estructuras del ramo SOAT .....	175
<b>Tabla 4.2</b> Semanas que presentaron el mayor número de víctimas de siniestros. Periodo: Enero 2008-Mayo 2010.....	178
<b>Tabla 4.3</b> Semanas que presentaron el menor número de víctimas de siniestros. Periodo: Enero 2008-Mayo 2010.....	178
<b>Tabla 4.4</b> Semanas en las que más cantidad de dinero se reclamó. Periodo: Enero 2008-Mayo 2010.....	180
<b>Tabla 4.5</b> Semanas en las que menos cantidad de dinero se reclamó. Periodo: Enero 2008-Mayo 2010.....	180
<b>Tabla 4.6</b> Incidencia geográfica de las víctimas. Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010 .....	182
<b>Tabla 4.7</b> Género de las víctimas por Provincia. Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010 .....	184
<b>Tabla 4.8</b> Víctimas de los accidentes de tránsito ocurridos en el Ecuador. Periodo: Enero 2008-Mayo 2010.....	185
<b>Tabla 4.9</b> Número total de víctimas. Periodo: Enero 2008-Mayo 2010.....	189
<b>Tabla 4.10</b> Resumen del modelo .....	191
<b>Tabla 4.11</b> Número total de víctimas. Periodo: Enero 2008-Mayo 2010.....	193
<b>Tabla 4.12</b> Número de Reclamos por Estado del Siniestro .....	198
<b>Tabla 4.13</b> Número de Registros por Tipo de Cobertura .....	199
<b>Tabla 4.14</b> Valor monetario por tipo de cobertura y estado del siniestro. Periodo: Enero 2008-Mayo 2010.....	201
<b>Tabla 4.15</b> Número de accidentes de tránsito ocurridos en el Ecuador por Jefaturas. Periodo: 2005-2010 .....	208
<b>Tabla 4.16</b> Número de víctimas de los accidentes de tránsito ocurridos en el Ecuador. Periodo: 2005-2010.....	210
<b>Tabla 4.17</b> Proyección de la población ecuatoriana por Jefaturas. Periodo: 2005-2010 .....	212
<b>Tabla 4.18</b> Tasa de accidentalidad. Periodo: 2005-2010.....	214

<b>Tabla 4.19</b> Mortalidad por año. Periodo: 2005-2010.....	215
<b>Tabla 4.20</b> Morbilidad por año. Periodo: 2005-2010 .....	216
<b>Tabla 4.21</b> Gravedad por año. Periodo: 2005-2010.....	217
<b>Tabla 4.22</b> Letalidad por año. Periodo: 2005-2010 .....	218
<b>Tabla 4.23</b> Impacto Económico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT en la sociedad ecuatoriana. Periodo: 2008-2010 .....	220
<b>Tabla 4.24</b> Impacto Económico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT en la sociedad ecuatoriana. Periodo: 2005-2007 .....	221
<b>Tabla 5.1</b> Lineamientos de los Estudios de Caso .....	224
<b>Tabla 5.2</b> Respaldos de Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros.....	237

## LISTA DE CUADROS

<b>Cuadro 2.1</b> Clasificación general de los Seguros .....	16
<b>Cuadro 2.2</b> Bases Legales para la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT .....	33
<b>Cuadro 2.3</b> Actores Públicos y Privados que participan en el Sistema SOAT .....	34
<b>Cuadro 2.4</b> Requisitos para el proceso de cobro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT .....	47
<b>Cuadro 2.5</b> Documentación Clínica: Servicios con Atención Hospitalaria .....	48
<b>Cuadro 2.6</b> Documentación Clínica: Atención ambulatoria y de Consulta externa .....	48
<b>Cuadro 2.7</b> Documentación Clínica: Administrativo - Financiero.....	49
<b>Cuadro 2.8</b> Documentación Clínica: Requisitos en caso de fallecimiento .....	49
<b>Cuadro 2.9</b> Proceso de Reclamación: Gastos Médicos .....	52
<b>Cuadro 2.10</b> Proceso de Reclamación: Fallecimiento .....	53
<b>Cuadro 2.11</b> Proceso de Reclamación: Discapacidad Permanente Total o Parcial .....	54
<b>Cuadro 5.1</b> Proceso de reclamación de las víctimas del accidente de tránsito ocurrido en el sector el Yambo.....	239

## LISTA DE FOTOGRAFÍAS

<b>Fotografía 5.1</b> Posición final del auto bus accidentado en el sector el Yambo .	228
<b>Fotografía 5.2</b> Proceso de rescate a las víctimas del siniestro suscitado en el sector el Yambo .....	228
<b>Fotografía 5.3</b> Extracción del auto bus accidentado en el sector el Yambo .....	229
<b>Fotografía 5.4</b> Zona de estrellamiento del auto bus en el sector el Yambo .....	230

## LISTA DE ANEXOS

<b>Anexo 1</b> .....	257
<b>Anexo 2</b> .....	260
<b>Anexo 3</b> .....	273
<b>Anexo 4</b> .....	275
<b>Anexo 5</b> .....	281
<b>Anexo 6</b> .....	289
<b>Anexo 7</b> .....	290
<b>Anexo 8</b> .....	293
<b>Anexo 9</b> .....	296
<b>Anexo 10</b> .....	299
<b>Anexo 11</b> .....	302
<b>Anexo 12</b> .....	305



## RESUMEN

El Ecuador ha dado un paso muy importante, al poner en funcionamiento el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, que ha demostrado ser un eficaz mecanismo de protección y de apoyo, principalmente a los sectores de la población, que no tienen acceso a este tipo de seguros, por falta de recursos económicos. Por tener apenas pocos años de funcionamiento, el SOAT no cuenta con un estudio y análisis a profundidad, lo que es de gran importancia, debido a que, tanto las autoridades, como el público en general, deben tener conocimiento de la información y cifras que manejan las aseguradoras y el FONSAT a nivel nacional.

El estudio del SOAT, como proyecto nuevo de seguridad vial y particularmente, la realización del análisis económico – financiero y su impacto en la sociedad ecuatoriana, es el tema de este Proyecto de Tesis.

Los principales aspectos de este trabajo son: origen, marco legal, estructura administrativa y gestión económica empresarial. Esto sirve de base e indica, la importancia que representa el SOAT, para el país en estos años de funcionamiento. El análisis económico – financiero, se maneja con datos de los ingresos que han logrado captar, por concepto de este seguro y los costos que han cancelado, por siniestros ocurridos a nivel nacional, las Compañías Aseguradoras y el FONSAT.

La medición de desempeño, se maneja desde dos enfoques, el primero tomando en cuenta el número total de víctimas y el segundo con los reclamos registrados, en el periodo: enero 2008 a mayo 2010. Además, se analizarán los accidentes de tránsito, la mortalidad, la atención médica, en síntesis, el impacto en la sociedad ecuatoriana.

Con el fin de complementar este estudio, se trata el accidente de tránsito en que más víctimas acaecieron, el ocurrido en la Laguna de Yambo, como estudio de caso SOAT, que abordará los ítems indispensables, para un análisis del aspecto de Responsabilidad Social.

**PALABRAS CLAVES:** Seguros, Accidentes de tránsito, Bases legales SOAT, Análisis económico – financiero, Medición de desempeño, Responsabilidad social.

## **ABSTRACT**

Ecuador has taken a very important step by putting in operation a mandatory insurance for traffic accidents named SOAT. This insurance has shown to be an efficient mechanism of protection and support mainly for population sectors which don't have access to regular insurance due to the high cost of this type of coverage. SOAT insurance which has only been available for a few years has not been monitored properly. This analysis is of great importance, the authorities and the general public should be aware of the information and also the number of insured individuals that are been handled nationwide by the insurance companies and FONSAT.

The topic of my Thesis has been developed around the investigation of the SOAT as the new road safety project and particularly its financial and economic analysis and its impact on the Ecuadorian society.

It contains the main aspects such as: Origen, legal framework, administrative structure, business economic management, which serves as the basis and indicates the importance that the SOAT has represented for the country in the few years of its operation. The financial economic analysis is handled with the data gathered about the income that the insurance companies and the FONSAT have captured from premiums paid by the insured and what these companies have paid for claims presented by the insured throughout the country.

The measurement of performance is handled through two approaches; the first takes into count the number of total victims and the second one the number of registered claims between January 2008 and May 2010. Furthermore, traffic accidents, mortality, medical attention and the synthesis of the impact on the Ecuadorian society are analyzed.

To complement this investigation, the worst traffic accident with the largest amount of fatal victims which occurred in La Laguna del Yambo it's viewed as a case study of SOAT; it will address the main items of the analysis of the nature of social responsibility.

**KEY WORDS:** Insurance, traffic accidents, SOAT legal bases, financial economic, analysis measurement of performance, social responsibility.

# CAPÍTULO I

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. ANTECEDENTES:

La modernización, junto con el creciente desarrollo de la tecnología, en las últimas décadas, ha originado un crecimiento acelerado del parque automotor en cada país. Esta tendencia, constituye uno de los factores de mayor influencia en la accidentalidad, al existir un crecimiento desproporcionado, entre el parque automotor y la red vial, es decir, mayor cantidad de vehículos circula por calles y avenidas, que fueron construidas para menor capacidad, además, muchas de ellas mantienen un diseño vial de hace 50 años.<sup>1</sup>

El tránsito vehicular tiene su problemática, entendiéndolo como tal, el conjunto de temas conflictivos que forman parte del tránsito. Comprendiendo este último, como las diversas actividades para transportar personas y cosas, como también la circulación peatonal, que se interrelaciona con el transporte vehicular. Los distintos problemas que afectan el tránsito, tienen como factor común, el comportamiento del ser humano, un ser complejo y complicado. Complejo, porque se compone de diversos elementos, y complicado, por lo difícil que resulta en su hacer, según se puede apreciar cotidianamente. En consecuencia, para lograr mejorar la seguridad en la circulación vial, se necesita una serie de medidas, tendientes a modificar el comportamiento de las personas, tanto de aquellas que conducen vehículos, cualesquiera sean estos, como también de las otras, que actúan en la vía pública, como pasajeros o peatones.

Los factores de la seguridad vial, en una visión globalizada de la misma, son los siguientes:

- a) El ser humano
- b) Vehículos
- c) Vía de circulación

---

<sup>1</sup> El párrafo hace referencia al extracto: "Tránsito-corrupción a mil por hora", publicado el 7 de agosto de 2010 de b10.com.ec. <http://www.b10.com.ec/2010/09/07/transito-la-corrupcion-a-mil-por-hora/>

- d) Medio ambiente
- e) Licencia para conducir
- f) Acciones gubernamentales
- g) Autoridad de aplicación
- h) Impuesto y peaje
- i) Seguro de vehículos
- j) Seguro de conducción
- k) Compañía de seguros

Estos se interrelacionan entre sí y fundamentalmente, con el ser humano. Esa interrelación, es la que permite apreciar la influencia, que cada uno de los distintos factores, tiene para con la concreción de medidas, que redundarán en una significativa reducción de los accidentes viales.<sup>2</sup>

Existe un sin número de causas, que intervienen en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, que pueden ser atribuidos al hombre, al vehículo, a la vía o a factores climatológicos. Sin embargo, el factor humano tiene una mayor participación en los accidentes, ya que éste tiene mayor injerencia sobre los demás.

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial<sup>3</sup>, señala la magnitud de este grave problema, evidenciando la muerte anual de 1,2 millones de personas en el mundo. Más de 3.000 muertes por día, a causa de choques en las vías públicas, y anualmente, alrededor de 50 millones de personas resultan heridas.

Dichas estadísticas, se tornan realmente alarmantes, al referirse a las cifras obtenidas acerca de las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito. Los países de ingresos altos, poseen las más bajas 10,3 por cada 100.000 habitantes; mientras los países de ingresos medianos y bajos poseen 19,5 y 21,5 por cada 100.000 habitantes, respectivamente. Es decir, más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo,

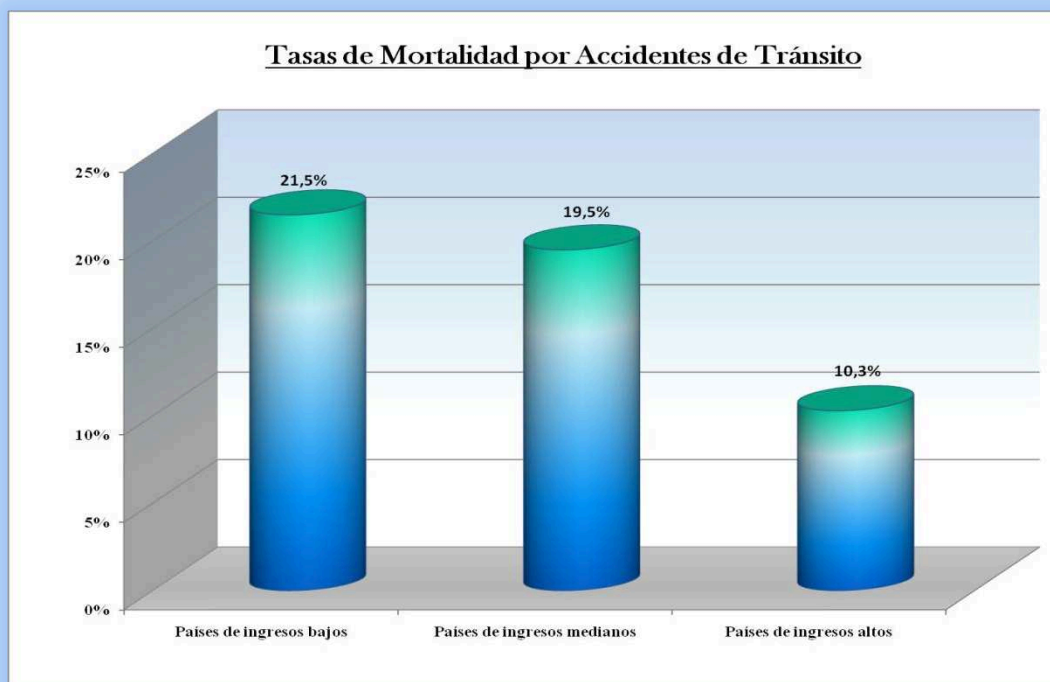
---

<sup>2</sup> PAEZ, Oscar H., "Seguridad en el tránsito, problemática y solución". Universidad Tecnológica Nacional (UTN). Bahía Blanca, Octubre 2010.

<sup>3</sup> Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial elaborado por la OMS en el año 2004.

corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo.

Gráfico 1.1



**Fuente:** Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, elaborado por la OMS.  
**Realizado por:** Autoras.

Es evidente, que los accidentes de tránsito se han convertido en un grave problema, ya que resulta muy significativo, si se toma en cuenta que constituye una de las principales causas de defunción. Tiene una clara tendencia al aumento, afecta en su mayoría a los adolescentes y adultos jóvenes, es decir en los años más productivos de su vida. Por esta razón, repercuten de forma considerable sobre la economía de muchos países, especialmente los de ingresos bajos y medianos, que debido a sus características propias, ya presentan dificultades con otras necesidades de desarrollo.

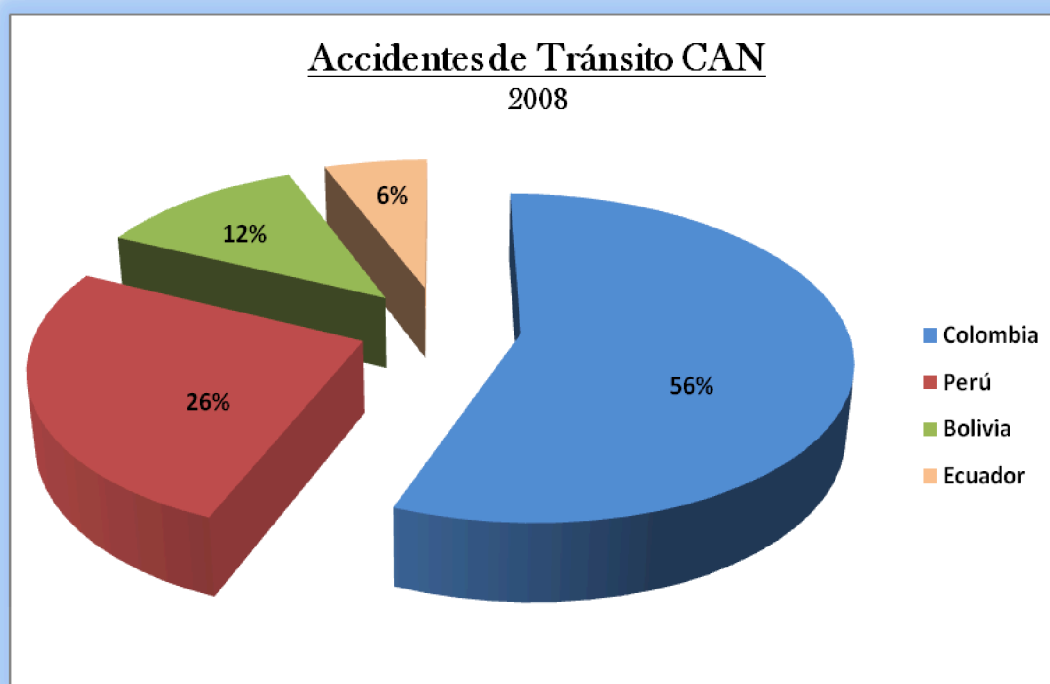
Los datos que maneja la OMS, señalan que las pérdidas mundiales a causa de los accidentes de tránsito se estiman en \$ 518.000 millones de dólares y cuestan a los gobiernos entre el 1% y el 3% del PIB.

Las víctimas mortales por accidentes de tránsito, en América Latina y el Caribe, son casi el doble del promedio mundial, que asciende a 17 muertes por cada 100.000 habitantes. Si las tendencias actuales continúan, las muertes podrían

ascender a 31 por cada 100.000 para el año 2020. De este modo, los accidentes de tránsito constituyen la principal causa de muerte entre las personas de 15 a 29 años de edad, y la segunda causa de muerte para aquellos que tienen entre 5 y 14 años.<sup>4</sup>

Según el informe de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), durante el año 2008, en los cuatro países que la integran, se han producido más de 331 mil accidentes de tránsito. Colombia concentró el 56% de los accidentes de tránsito, ocasionados principalmente por choques y atropellos, seguido de Perú 26%, Bolivia 12% y Ecuador 6%.

Gráfico 1.2



**Fuente:** Informe de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) año 2008.

**Realizado por:** Autoras.

En este contexto, se considera de suma importancia, analizar la situación del Ecuador, con respecto a la accidentalidad en el tránsito, en el periodo comprendido entre los años 1999 y 2007, con el fin de poder determinar la

---

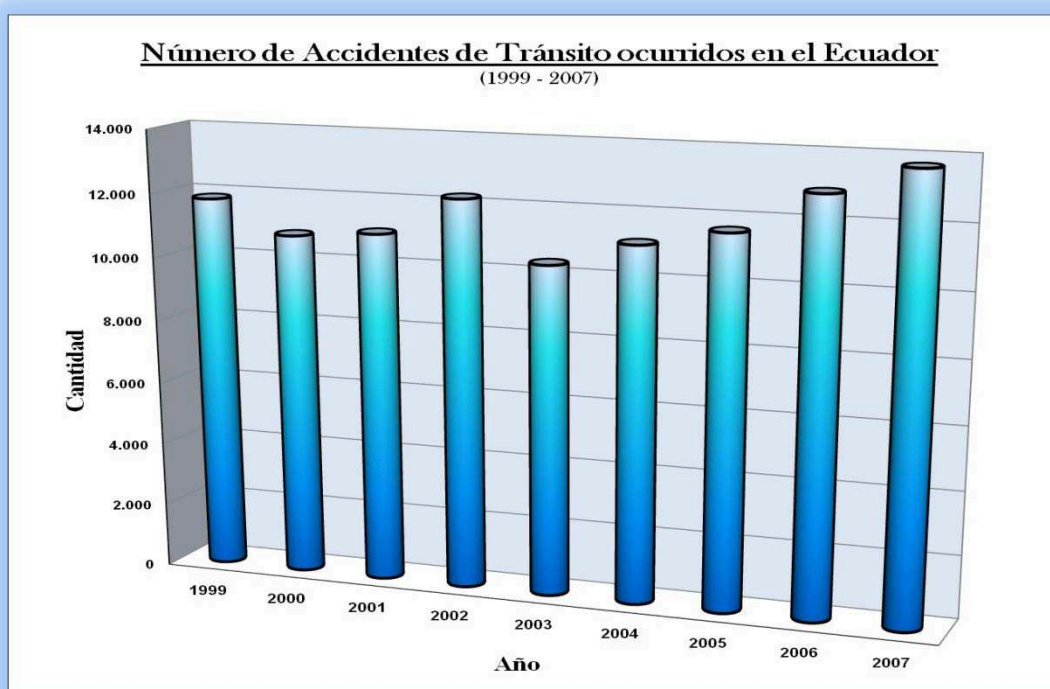
<sup>4</sup> Información extraída del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

magnitud del problema, como también permita realizar un seguimiento de las medidas adoptadas por el gobierno.

Cabe mencionar, que las referencias utilizadas en este análisis son tomadas de la base de datos del SIAT, no obstante, se excluye a la provincia del Guayas, dado que la Institución encargada de controlar y manejar la información, es la Comisión de Tránsito del Guayas y no existe una consolidación de datos estadísticos entre las dos instituciones.

- *Número de Accidentes de Tránsito:*

Gráfico 1.3



**Fuente:** Jefaturas Provinciales de Control de Tránsito.  
**Realizado por:** Autoras.

Desde el año 1999 hasta diciembre del 2007, se han registrado un total de 105.609 accidentes de tránsito. A partir del año 2003, el número de accidentes de tránsito muestra una tendencia al alza, la misma que se puede observar en el Gráfico 1.3.<sup>5</sup>

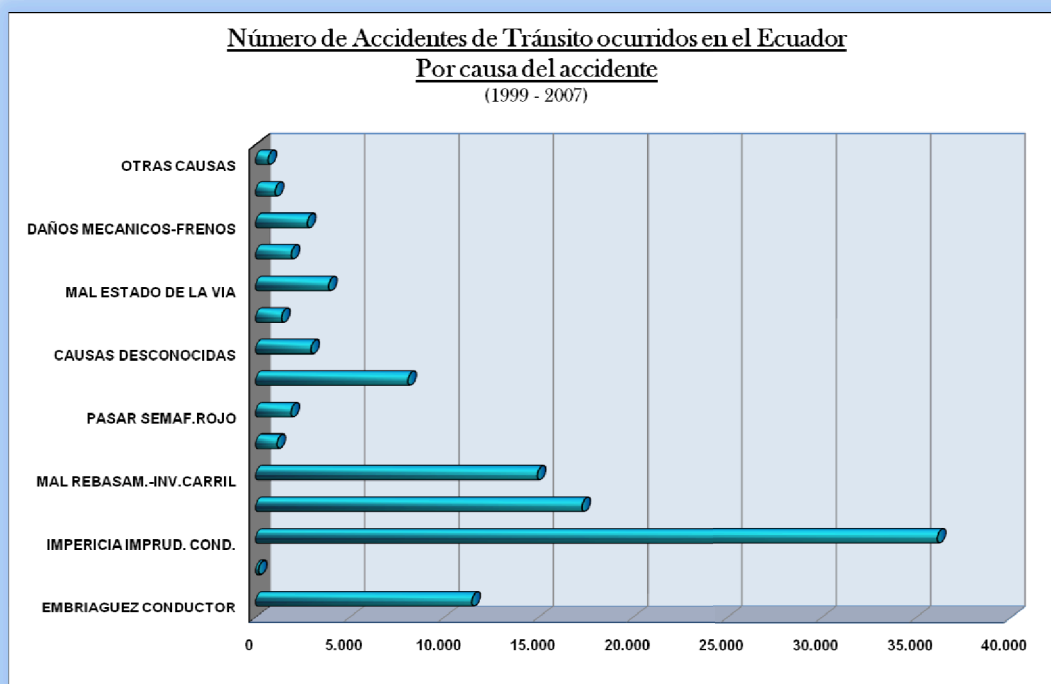
<sup>5</sup> Si se desea mayor detalle de las cifras totales revisar Anexo 1, Tabla 1.1.

Esta tendencia, se debe fundamentalmente a la significativa evolución que atravesó el parque automotor al instaurarse la dolarización en el Ecuador. A partir del año 2003, una vez estable el sistema, se dio un notable incremento de vehículos, sostenido principalmente por el crecimiento de créditos de consumo, que conlleva la adopción de una moneda dura, como es el caso del dólar de los Estados Unidos, lo cual permitió un mayor acceso a los automóviles, dado que se elevó el poder adquisitivo de los ecuatorianos. Cabe mencionar, que debido a la crisis acaecida en el año 1999 y a la consecuente inestabilidad que originó, los ecuatorianos preferían comprar bienes de consumo, que poner su dinero en bancos.

En años anteriores, pocas personas tomaban la decisión de comprar un auto, debido a que el sucre estaba sujeto a constantes devaluaciones, a ello se sumaba el elevado componente de las tasas de interés, de tal modo que se tornaba impredecible la finalización del pago correspondiente a dicha adquisición del bien.

- *Causa del Accidente:*

Gráfico 1.4



**Fuente:** Jefaturas Provinciales de Control de Tránsito.  
**Realizado por:** Autoras.

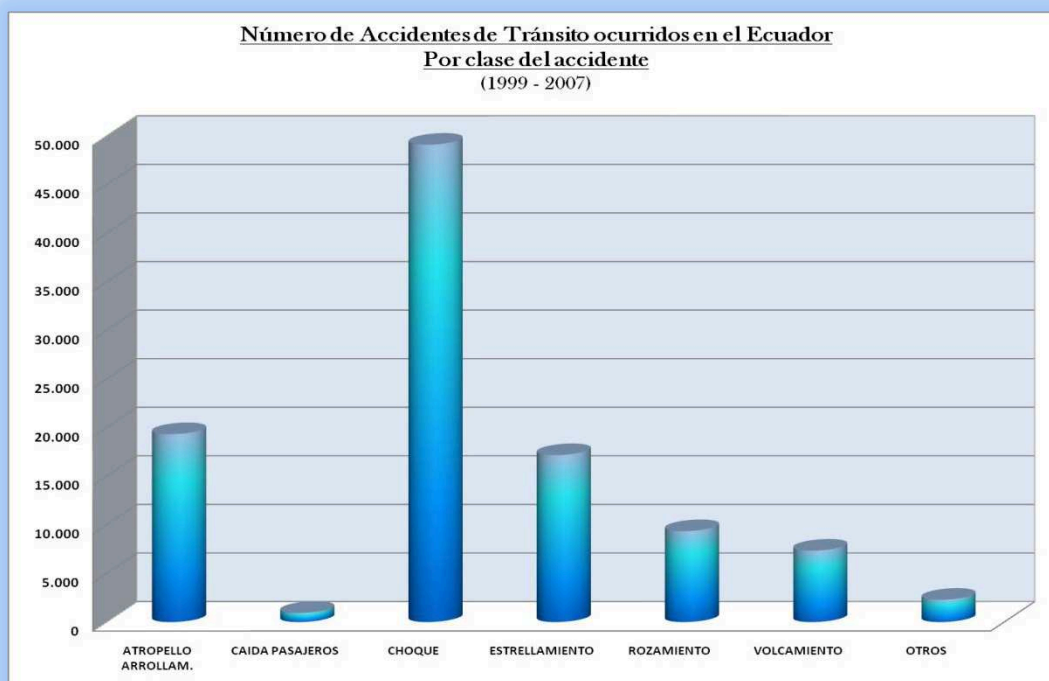


En las 22 provincias, con excepción de Guayas y Santa Elena, se puede inferir que la mayor cantidad de accidentes de tránsito, están ligados con el factor humano, tal es el caso de la imprudencia e impericia de los conductores, y el exceso de velocidad al conducir, que constituyen las principales causas de accidentabilidad en el país. Mientras que tan sólo un 7,58% de los accidentes, son atribuidos a factores climáticos, al mal estado de las vías y a inconvenientes mecánicos de un automóvil.

De este modo, la principal causa de accidentes, corresponde a la impericia - imprudencia del conductor, que abarca el 34,25% del total accidentes, seguido por el exceso de velocidad con 16,37%, mal rebasamiento con 14,13% y por último encontramos la embriaguez del conductor con 10,85%. Cabe mencionar que dichas causas acumulan el 75,56% de los accidentes en el periodo analizado. Se puede constatar visualizando el Gráfico 1.4.<sup>6</sup>

- *Clase del Accidente:*

Gráfico 1.5



**Fuente:** Jefaturas Provinciales de Control de Tránsito.  
**Realizado por:** Autoras.

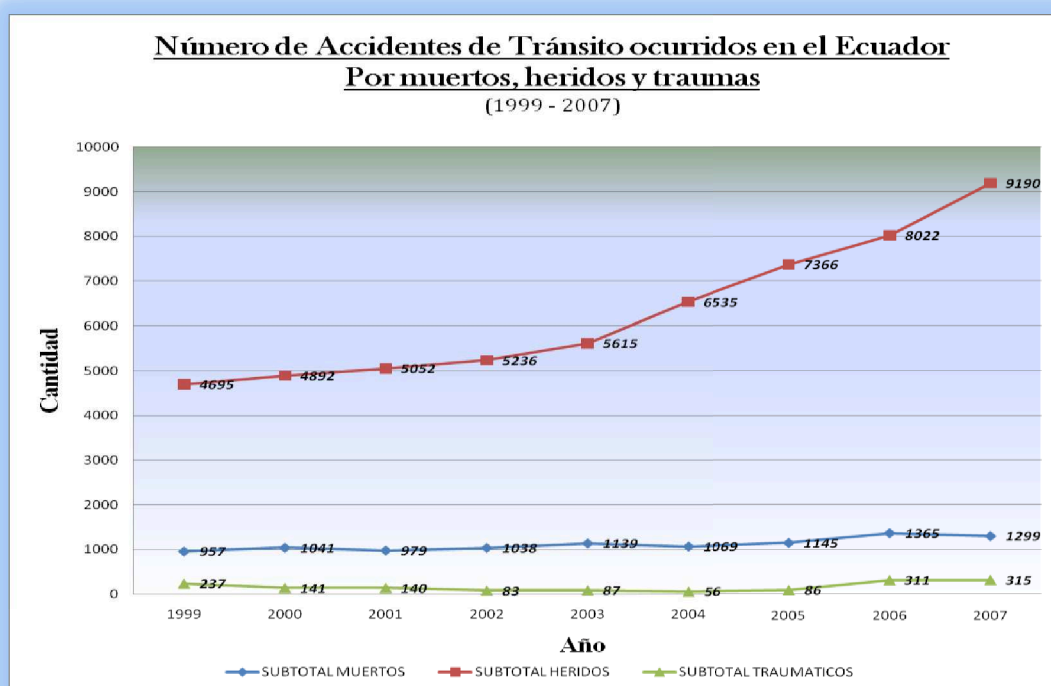
<sup>6</sup> Si se desea mayor detalle de las cifras totales revisar Anexo 1, Tabla 1.2.

Referente al número de accidentes de tránsito ocurridos en el periodo 1999-2007, en cuanto a la clase de accidente, se observa en el Gráfico 1.5, que la categoría choque, ocupa el primer lugar, con 49.134 casos (46,52%) del total de accidentes, el segundo lugar, lo ocupa atropello - arrollamiento con 19.343 casos (18,32%) y el tercer lugar, estrellamiento con 17.184 casos (16,27%). Entre las tres principales clases de accidente suman el 81,11% del total de casos analizados.

Dejando atrás en número a los accidentes producidos por rozamiento, volcamiento, caída de pasajeros y otros; por tanto se debe tomar acciones preventivas para disminuir las tres principales clases de accidentes.<sup>7</sup>

- *Víctimas de los Accidentes de Tránsito:*

Gráfico 1.6



**Fuente:** Jefaturas Provinciales de Control de Tránsito.

**Realizado por:** Autoras.

Las víctimas fatales y no fatales, se masificaron de 5.898 en 1999 a 10.804 en el 2007. En base al Gráfico 1.6, se puede visualizar, que a lo largo de estos

<sup>7</sup> Si se desea mayor detalle de las cifras totales revisar Anexo 1, Tabla 1.3.

años, la categoría heridos, presenta una tendencia a incrementarse sustancialmente, mientras las categorías muertos y traumatismos, se han mantenido a lo largo de este periodo, prácticamente constante e indican pequeñas variaciones.

En el periodo 1999 y 2007, el número de afectados entre heridos, traumatismos y muertos en accidentes fatales y no fatales, en el Ecuador se incrementó a 83%, tomando como año base 1999 y el promedio anual de víctimas fue de 7,97%.

Respecto a la edad de las personas, en las tres categorías (muertos, heridos y traumatismos), las víctimas pertenecen en su mayoría al sexo masculino y al grupo adultos, es decir mayores de 18 años. En base a estos resultados, podemos aseverar, que la población económicamente activa<sup>8</sup>, es la que principalmente se ve afectada por los accidentes de tránsito.<sup>9</sup>

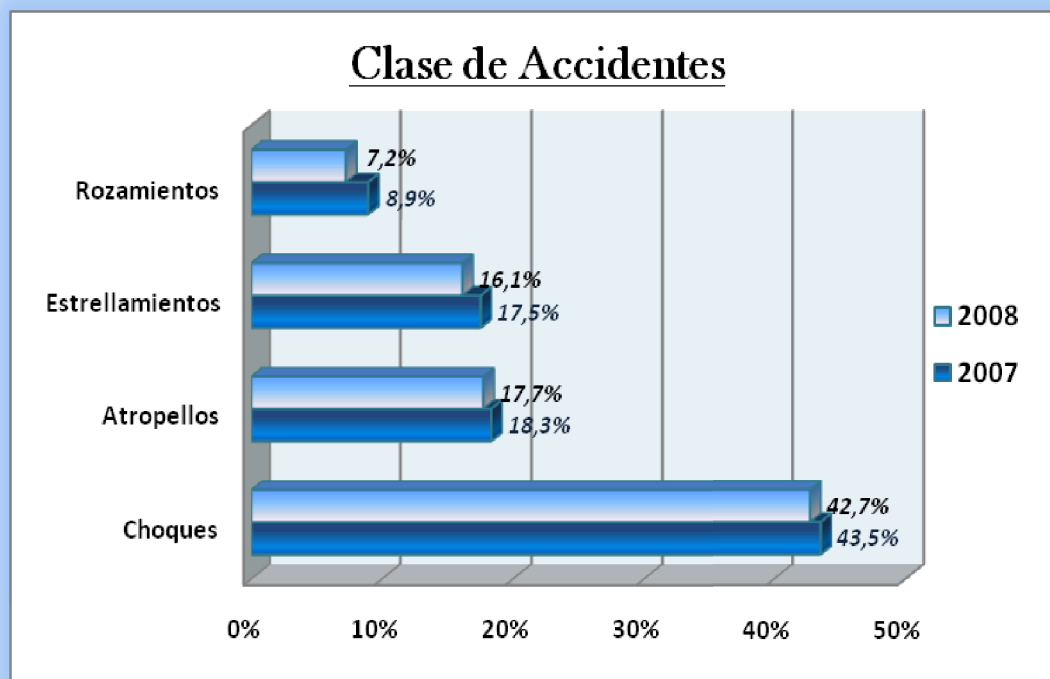
Según las estadísticas que maneja el INEC, basándose en la clase de accidentes ocurridos en el periodo comprendido entre el 2007-2008, señala que el mayor número de accidentes en 2007, corresponde a choques (43,5%), le sigue en importancia los atropellos (18,3%), estrellamientos (17,5%) y por último los rozamientos (8,9%). Mientras que en el 2008, dicha distribución fue la siguiente: choques (42,7%), atropellos (17,7%), estrellamientos (16,1%) y rozamientos (7,2%).

---

<sup>8</sup> Comprende a todas las personas de uno u otro sexo, que aportan trabajo para la producción de bienes y servicios económicos, durante un período específico de tiempo. Incluye tanto a los empleados, como a los desempleados. Aunque las prácticas nacionales varían en el tratamiento de grupos tales como, las fuerzas armadas o los trabajadores de medio tiempo. Pero excluye a las amas de casa y otras personas que se ocupan del cuidado de otros, sin recibir remuneración y a los trabajadores del sector informal.

<sup>9</sup> Si se desea mayor detalle de las cifras totales, revisar Anexo 1, Tabla 1.4.

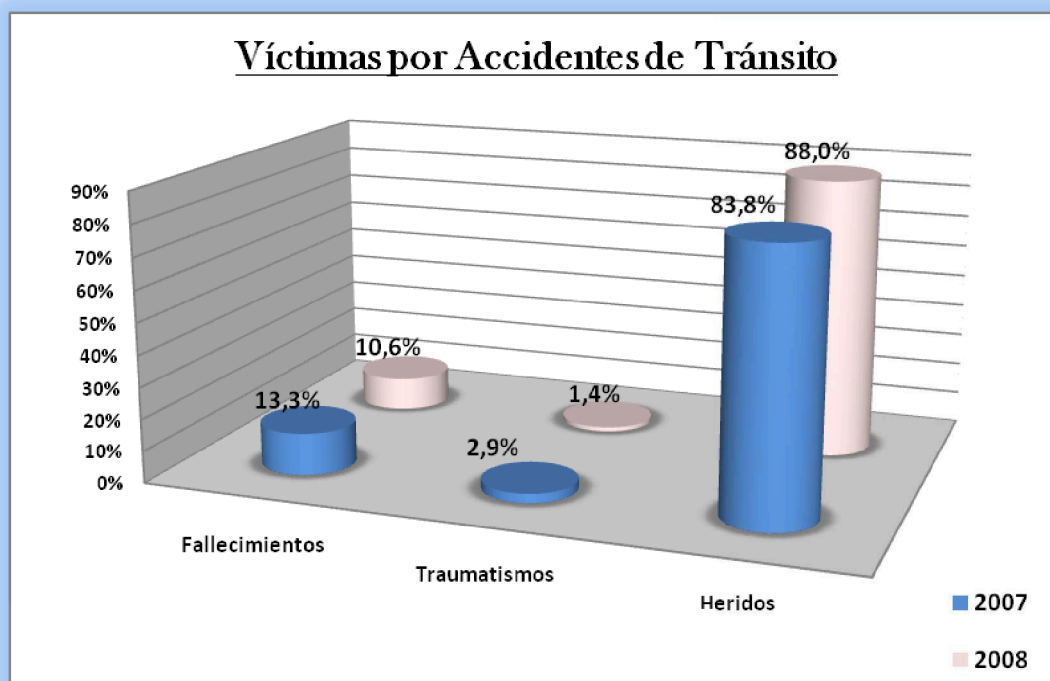
Gráfico 1.7



**Fuente:** Estadísticas que maneja el INEC, periodo comprendido entre el 2007-2008.  
**Realizado por:** Autoras.

Los accidentes de tránsito, produjeron 12.627 víctimas en el año 2008, de las cuales el 10,6%, fallecieron, el 88,0%, quedaron heridas y el 1,4%, quedaron con traumatismos y un año atrás, las cifras que se manejaron fueron: 13,3%, 83,8% y 2,9%, respectivamente. Observar Gráfico 1.8.

Gráfico 1.8



**Fuente:** Estadísticas que maneja el INEC, periodo comprendido entre el 2007-2008.  
**Realizado por:** Autoras.

Se puede notar una disminución en las cifras de fallecimientos y traumatismos, estos resultados se deben principalmente a que, a partir de enero del 2008, el Ecuador instauró el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, “que es un seguro esencialmente solidario, una iniciativa para que todos los conductores de vehículos, sus acompañantes, pasajeros y peatones, estén cubiertos en caso de un accidente”<sup>10</sup>.

La incorporación del SOAT, además de los beneficios antes mencionados, constituye un factor importante, dentro de las estadísticas relacionadas con los accidentes de tránsito en el país, dado que los registros que maneja, son los que más se acercan a la realidad, ya que se indemniza todo accidente de tránsito, de tal modo que, permite un mejor control de las víctimas acaecidas por este tipo de siniestros.

<sup>10</sup> María Clara Ordoñez, revista Gestión, Marzo 2009.

El estudio del SOAT, como proyecto nuevo de seguridad vial y particularmente, la realización del análisis económico y su impacto en la sociedad ecuatoriana es el tema de este Proyecto de Tesis y constituye un paso importante en la evolución de este seguro.

## **1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:**

El Ecuador ha dado un paso muy importante al poner en funcionamiento el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, que ha demostrado ser un eficaz mecanismo de protección y de apoyo, principalmente a los sectores de la población más desprotegidos, pero por tener apenas pocos años de funcionamiento, en relación a países como: Brasil, Bolivia, Chile, Colombia y Perú. El SOAT, no cuenta con análisis suficientes, en los aspectos: económico, de desempeño, estadístico y su impacto en la sociedad ecuatoriana. Estudios, que son de gran importancia, debido a que tanto las autoridades como el público en general, deben tener conocimiento de la información y cifras que manejan las Aseguradoras, así como el FONSAT, a nivel nacional.

## **1.3. OBJETIVOS:**

### **1.3.1. GENERAL**

El presente trabajo, tiene por finalidad, realizar un análisis sobre la creación, funcionamiento, situación legal y económica, desempeño e impacto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, utilizando datos desde su creación, hasta mayo de 2010.

### **1.3.2. ESPECÍFICOS**

- i) Conocer la creación, estructura y funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.
  
- ii) Estudiar el comportamiento económico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, desde su creación hasta mayo de 2010,

utilizando información de la Superintendencia de Bancos y Seguros y del FONSAT.

iii) Analizar la incidencia geográfica del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT a nivel nacional, recurriendo a datos de la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial CNTTTTSV; y de la Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito – SIAT.

iv) Realizar un estudio de caso, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, en el Accidente en la Laguna de Yambo.

## **1.4. HIPÓTESIS**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, durante sus primeros años de existencia y aplicación, se ha convertido en un importante respaldo para la sociedad ecuatoriana.

La diligencia del SOAT en el periodo enero 2008-mayo 2010, ha reducido la mortalidad por los accidentes de tránsito y ha aumentado el número de heridos.

El desempeño del SOAT se encuentra dentro de los límites establecidos.

## **1.5. METODOLOGÍA**

### **1.5.1. TIPO DE ESTUDIO**

Este trabajo es de tipo exploratorio, los datos que se utilizarán, comprenden el periodo de enero 2008, inicio del funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, hasta mayo de 2010, con los que se podrá realizar un análisis de comportamiento y evolución de las recaudaciones e indemnizaciones, efectuadas por este seguro, en los primeros años de actividad en el Ecuador. Además, de un estudio estadístico y de operaciones

del mismo. Logrando analizar, el impacto que ha causado en la sociedad ecuatoriana.

### **1.5.2. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN**

*Exploratorio.*- debido a que el tema planteado, es prácticamente nuevo. Se recolectarán datos e información de: Superintendencia de Bancos y Seguros – SBS, Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito – SIAT y la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial CNTTTSV. Además, entrevistas con los distintos agentes, que forman parte activa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT. Internet, revistas y artículos de prensa.

*Descriptivo.*- tomando en cuenta que se desea establecer los principales aspectos que caracterizan al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y a su vez, a partir de la información obtenida, realizar una descripción de la evolución, comportamiento y desempeño, logrando profundizar el conocimiento.

*Deductivo.*- implica obtener de la teoría científica, resultados de aplicación práctica, que permitan deducir conclusiones lógicas y así posibilitar la implementación de alternativas, que ayuden a mejorar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

### **1.5.3. FUENTES DE INFORMACIÓN**

La Superintendencia de Bancos y Seguros es el principal ente de control del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT. Es la encargada de examinar los reportes técnicos, que presentan mensualmente las aseguradoras, que se encuentran afiliadas a este seguro, además de las estructuras: Certificados SOAT (S12), Libro de Producción SOAT (S13), Siniestros SOAT (S14) y Siniestros SOAT-FONSAT (S15). Por tanto dicha información, será considerada la fuente principal para la presente investigación.



Otras fuentes, con las que también se trabajará, son la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial – CNTTTTSV, la Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito – SIAT y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INEC, logrando así, obtener una base de datos adecuada, sobre los accidentes ocurridos en el Ecuador en el periodo antes mencionado. No obstante, en algunos casos, se excluye a las provincias de Guayas y Santa Elena, dado que la Institución encargada es la Comisión de Tránsito del Guayas, y no existe una consolidación de datos estadísticos entre dichas instituciones.

En la parte legal, la principal fuente de información, será la normativa vigente del SOAT y el departamento legal del FONSAT.

## **1.6. JUSTIFICACIÓN**

Esta investigación, se la va a realizar debido a que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, es un producto nuevo, implementado por el Gobierno, después de muchos años de tener el proyecto en estudio. Fue ejecutado en el año 2008, por la situación, que las estadísticas demuestran, se vive en la red vial del Ecuador, en la que las víctimas más vulnerables, al ocurrir un accidente de tránsito, son las que menos posibilidades económicas tienen. Por tanto, se considera necesario tener un estudio más detallado, sobre su desarrollo y ejecución, por parte de un ambiente independiente, que posea transparencia en la información que maneja y que, no sea, ni el Gobierno, ni las Aseguradoras involucradas, en este caso la Escuela Politécnica Nacional, que no tiene ningún vínculo directo, sino, el de proporcionar ayuda veraz a la sociedad.

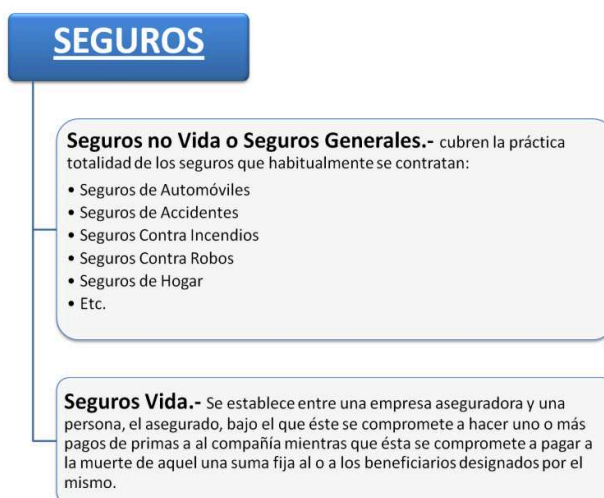
## CAPÍTULO II

### 2. EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT EN EL ECUADOR

La institución aseguradora, fundamenta su operación en dos principios básicos: el llamando "Principio de compensación de riesgos", de allí se deriva el aspecto social que caracteriza a los seguros. Se basa en un sistema de solidaridad, mediante el cual, las primas pagadas por una colectividad de asegurados, compensa o permite indemnizar a unos pocos, que han sufrido pérdidas, es decir, transforma riesgos individuales en colectivos. Y por la "Ley de los Grandes Números", a mayor número de repeticiones de un evento, éste se torna más predecible. Por esta razón se requiere contar con un gran volumen de asegurados, con el fin de obtener determinaciones de primas más adecuadas, y de este modo, la posible pérdida o indemnización, se convierte en un evento más predecible.

La clasificación más general de seguros, es la que distingue entre seguros no vida y seguros vida. A continuación, se puede observar el Cuadro 2.1, para especificar las distintas categorías que abarca cada uno de los dos ramos.

Cuadro 2.1



**Fuente:** SARABIA A., José María, GÓMEZ D., Emilio, VÁZQUEZ P., Francisco, "Estadística Actuarial y sus Aplicaciones", Madrid, 2007.

**Realizado por:** Autoras.

## **2.1. EL SEGURO EN EL ECUADOR**

En general, se habla actualmente de un mercado de seguros consolidado, debido a que en los últimos años, se ha visto modificado por algunos aspectos, tales como: procesos de fusión y de liquidación de compañías, así como también, el ingreso de nuevas empresas al mercado asegurador.

Según el Informe sobre el Comportamiento por Ramos del Sistema Privado de Seguros<sup>11</sup>, señala que actualmente existen 42 compañías privadas de seguros, de las cuales el 58% otorgan el servicio de seguros combinados, el 35% operan solo en seguros generales y 7% operan única y particularmente en seguros de vida.

Existen 38 ramos de negocios, en los cuales operan las aseguradoras, éstos se clasifican en generales, que representan el 87% de la producción total y el 13% restante, corresponde a vida. La escasa penetración de los seguros de vida, se debe en su mayoría, a que empresas internacionales, que a más de no ser reguladas, se enfocan a los extractos con ingresos más altos. A ello se suma la cultura que poseen los ecuatorianos, caracterizada fundamentalmente, por la desconfianza respecto al seguro de vida, como estrategia de ahorro.

## **2.2. SEGURO OBLIGATORIO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**

Los accidentes de tránsito, constituyen una de las principales causas de muerte, en la mayoría de los países de Latinoamérica y del mundo. Sin embargo, por décadas, esta problemática, ha quedado rezagada, únicamente a la cantidad de fallecidos, heridos o lesionados resultantes de este tipo de siniestros.

Las secuelas que acarrear los accidentes de tránsito, son nefastas, no sólo para los afectados y sus familias, sino también para los países. Con el fin de enfrentar esta realidad, se ha dispuesto una gran cantidad de esfuerzos, para

---

<sup>11</sup> Resumen Ejecutivo- Evolutivo del Comportamiento por Ramos del Sistema privado de Seguros en Ecuador. Periodo: Septiembre 2002 - Septiembre 2009.

buscar mecanismos tendientes a reducir la cantidad de víctimas y los costos asociados a los mismos.

La idea de crear un seguro obligatorio, como mecanismo de protección social, que ampare a las víctimas de los accidentes de tránsito, se percibió aproximadamente a partir de la década de los veinte<sup>12</sup> y rápidamente se expandió por varios países del mundo: Finlandia, Noruega y Dinamarca, poco después, los restantes estados europeos. Estados Unidos, lo incorporó a partir de los setenta, y la casi totalidad de los países latinoamericanos, lo incorporaron en la década de los noventa<sup>13</sup>.

Los sistemas existentes de Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores – SOA, pueden clasificarse en dos grandes grupos<sup>14</sup>:

*Seguros de responsabilidad civil (“third party insurance”).*- Cubren al asegurado de la posible disminución de su patrimonio, por una conducta culposa, que genere su responsabilidad. Tratándose de un seguro de responsabilidad civil, siempre implica la demostración de la culpa, para que la víctima, pueda cobrar los daños producidos por el causante del accidente.

Ventajas:

- Compensaciones sin límites para las víctimas.
- Reducción del riesgo de que los asegurados, adopten conductas atrevidas en el tráfico, ya que se les hace responsable por los accidentes que causen.

Desventajas:

- Altos costos, para hacer efectivo el seguro, los cuales a su vez, resultan en elevadas primas. Los costos, están asociados a los procesos legales para demostrar la culpabilidad de uno de los conductores y a los incentivos que

---

<sup>12</sup> La necesidad de asegurar los riesgos inherentes a la conducción de vehículos automotores, se percibe desde los inicios de la fabricación en masa de automóviles, en forma conjunta con la idea de proteger a las víctimas de los accidentes, más que de proteger el patrimonio de los conductores. FASECOLDA. Estudio Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito en la República de Colombia. Universidad de los Andes. Bogotá, D.C Octubre 2006.

<sup>13</sup> GAVIRIA F., Ricardo. Revista Fasecolda: Seguro obligatorio de automóviles, experiencia latinoamericana. Colombia, 2009. <http://www.fasecolda.com>

<sup>14</sup> Tomado del Informe Técnico de PHRplus: Seguros Obligatorios de Accidentes de Automóviles: Experiencia Internacional. Perú, 2004.

inducen a los abogados, a dilatar dichos procesos para aumentar sus ingresos.

- Las víctimas y los proveedores de salud, también tienen incentivos para inflar los costos, dado que generalmente no existen topes máximos, para recompensar daños físicos y morales.

*Seguros sin designación de culpa ("no-fault insurance").*- Cubren a los ocupantes del auto asegurado, independientemente de quién haya causado el accidente. Cada individuo cobra a su propio seguro por las consecuencias sufridas por el accidente. Las víctimas de accidentes automovilísticos, acceden automáticamente a los beneficios del seguro, sin que preceda una evaluación de la culpa de los conductores. En su esencia, estos seguros buscan que las compañías, no utilicen irregularidades, como el estado de ebriedad en el que se encuentre el conductor, la falsa información u otros tecnicismos, para negarse a pagar la cobertura a las víctimas. En su forma más pura, estos sistemas, no permiten entablar demandas legales contra el causante del accidente, salvo el caso, en que haya muerte o las consecuencias, para la salud de la víctima, sean muy graves.

Ventajas:

- Reducción de gastos, en los litigios mencionados y por ende reducción también en las primas.
- Las compensaciones a las víctimas están seguras y son rápidamente embolsadas.

Desventajas:

- Se observa una tendencia hacia un mayor efecto perverso en el comportamiento de los conductores ("riesgo moral"), el cual se puede expresar, por ejemplo, en un aumento de la tasa de accidentes, ya que el seguro cubre los daños, independientemente de la conducta del asegurado.
- Se establecen límites máximos en el nivel de las compensaciones.

Existen también países, que han optado por implantar una combinación de los dos tipos de sistemas y adecuarlos a sus realidades específicas, de tal forma que, esté orientado a regular de manera más completa, y a su vez, permita una

reparación más efectiva, en la medida que, existe una cierta responsabilidad civil y social, por la existencia del riesgo.

Resulta de suma importancia, el realizar un análisis concerniente al funcionamiento y evolución del Seguro Obligatorio, en los distintos países de la región, dado que permitirá establecer patrones comunes, en cuanto a la regulación del mismo. Identificar los principales problemas que se presenta, en la relación existente entre el mercado, la regulación del SOA y el sector asegurador, que participa en el ramo, que si bien, es cierto, son similares en la mayoría de casos, las causas que los originan, varían de acuerdo a las características propias de los mercados de cada país, sin embargo, todos apuntan a conseguir el fin social, con el que fue concebido.

Los SOA de la región, están enfocados, en primer lugar, a proteger en forma oportuna y ágil a las víctimas, de las consecuencias de los accidentes de tránsito en la salud. De esta manera, los SOA latinoamericanos, se diferencian de las tendencias norteamericanas y europeas, donde estos seguros protegen adicionalmente a las víctimas de los daños materiales y psicológicos, causados por los accidentes de tránsito.

A continuación se presenta un breve resumen, en el cual se describe además de los principales aspectos de los SOA, las tendencias generales en ellos<sup>15</sup>:

*Cobertura.*- Los SOA latinoamericanos, cubren por lo general, parte de los gastos médicos, indemnización, en caso de incapacidad permanente, subsidio, en caso de mortalidad y excluyen la cobertura por daños materiales, psicológicos y de lucro cesante.

*Topes.*- En general, los topes de cobertura fijados por cada país, son bajos en América Latina y sólo cubren una fracción de los costos reales, causados por los accidentes de tránsito.

---

<sup>15</sup> Tomado del Informe Técnico de PHRplus: Seguros Obligatorios de Accidentes de Automóviles: Experiencia Internacional. Perú, 2004.

*Ajuste por riesgo.*- La mayoría de los países latinoamericanos, diferencia en mayor o menor grado, las primas según el tipo de vehículo. Sin embargo, ninguno de estos países, ajusta las primas según las características particulares del conductor, tal como sucede, en casi la totalidad de los países industrializados.

*Competencia entre aseguradores.*- La mayoría de países, permiten la competencia en el aseguramiento. Algunos establecen primas fijas, mientras que otros permiten la competencia por precios. Un rasgo común a la mayoría, es la existencia de un gran número de corredores de seguros, que sirven de intermediarios, en el mercadeo de los SOA.

*Regulación de tarifas de prestadores.*- En casi todos los países, existe regulación acerca de cuánto reembolsan las aseguradoras SOA, por servicio médico prestado. Ello, crea desafíos importantes para los gobiernos al verse obligados a establecer tarifas de equilibrio, que creen incentivos suficientes, para la adecuada atención de las víctimas.

*Mecanismos de pago.*- En la actualidad, la mayoría de los países que han implementado un SOA en América Latina, utilizan el pago por servicio prestado, para el reembolso de los servicios médicos, y algunos complementan éste, con el pago por paquetes de servicios. Esto dependerá en gran medida, de la capacidad institucional y disponibilidad de información de cada país.

*Fondo de compensación.*- Los fondos de compensación, se instauraron, con el fin de proteger a las víctimas de accidentes de tránsito, que involucran vehículos no identificados o sin documentos SOA vigentes. Cabe resaltar, que existen países que carecen de un marco legal, para algún tipo de fondo de compensación.

*Primas.*- Los niveles de primas, indican diferencias notables entre un país y otro, estas diferencias se explican, por una serie de factores, que están asociados a los distintos costos, para asegurar el riesgo. Además, hay que

tomar en cuenta también la inflación de las primas, la cual parece carecer de un patrón común en la región latinoamericana.

En base a los lineamientos planteados, se procederá a detallar los principales aspectos, de ciertos países que incorporaron el sistema SOA, en América del Sur<sup>16</sup>:

- **ARGENTINA**

Se dispone que todo automotor, acoplado o semiacoplado, debe estar cubierto por un seguro de daños eventuales, causados a terceros, transportados o no. Igualmente, resulta obligatorio, el seguro para las motocicletas, en las mismas condiciones que rigen para los automotores. En todos los casos, el titular del vehículo, deberá circular con el recibo oficial, extendido por la compañía aseguradora, a fin de constatar, la vigencia del mismo. La póliza del seguro obligatorio, debe abarcar responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados, hasta los límites establecidos

No existe un mecanismo, respecto a los siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida. En estos casos, el conductor o el propietario son responsables solidarios por los daños. Si ellos carecen de recursos o no se identifica al vehículo causante del accidente, la víctima no recibe resarcimiento alguno.

- **BOLIVIA**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, cubre muerte, incapacidad permanente total, gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios, y se extiende a peatones, pasajeros y conductores, hasta el límite fijado.

El Fondo de Indemnizaciones SOAT – FISO se destina a pagar los siniestros producidos, cuando el vehículo causante se evade, impidiendo su identificación. En caso de que el vehículo involucrado, no tenga SOAT o esté vencido, el conductor o su propietario, deberán pagar todos los gastos del

---

<sup>16</sup> Se excluye del análisis al Ecuador, debido a que el estudio pertinente sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, se describe en los apartados próximos.



siniestro, inclusive los de los lesionados o fallecidos, que sí estén cubiertos por el SOAT, hasta los límites establecidos.

- **BRASIL**

El Seguro Obligatorio de Daños Personales causados por Vehículos Automotores Terrestres – DPVAT, cubre indemnizaciones en casos de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos, que se otorgan, independientemente de la culpa del conductor y hasta los límites fijados.

En caso de que el siniestro, fuera provocado por un vehículo no identificado, la víctima o los derechohabientes, reciben igualmente la indemnización del DPVAT. En caso de que el vehículo, no cuente con seguro o la póliza se hubiera vencido, el conductor o propietario responden con su propio patrimonio. No cuenta con un mecanismo o fondo que compense a las víctimas, cuando los responsables no tengan medios para hacerlo<sup>17</sup>.

- **COLOMBIA**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, incluye una cobertura con tope máximo, por gastos médicos y quirúrgicos, incapacidad permanente, muerte, gastos funerarios y de movilización de la víctima. Agotadas las cuantías, los hospitales, pueden reclamar hasta un máximo al Fondo de Solidaridad y Garantía – FOSYGA. Excedido ese máximo, el gasto es asumido por el seguro médico de la víctima o el patrimonio de quien resulte responsable.

El SOAT, tiene una subcuenta de seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito – ECAT. El objetivo del Fondo, es garantizar la atención integral de las víctimas, que hayan sufrido daño en su integridad física, como consecuencia directa de colisiones y atropellos por vehículos, eventos terroristas y catastróficos<sup>18</sup>.

Son reguladas por el Gobierno, expresadas en salarios mínimos, diferenciales por tipo de vehículo.

---

<sup>17</sup> Legislación de América Latina sobre programas preventivos y responsabilidades. Elaborado por la Organización Panamericana de la Salud (OPS). Washington, 2004.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

- **CHILE**

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales – SOAP, es necesario para obtener o renovar el permiso de circulación de todos los vehículos, cubre supuestos de muerte, daños a las personas (conductores, acompañantes y peatones) y atención médica hasta los límites fijados. No cubre ningún daño ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor. Cuando el autor del hecho se da a la fuga y no es identificado, el cobro del seguro no procede. En caso de falta de seguro o póliza vencida, el propietario o conductor es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones, que puedan corresponder. No hay un mecanismo previsto, para el caso que los responsables, no puedan afrontar los pagos<sup>19</sup>.

- **PARAGUAY**

El Reglamento de Tránsito, no contempla la contratación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que causen daños. En consecuencia, el propietario y conductor de un vehículo, son responsables de indemnizar a la víctima o derechohabientes por los daños que ocasionaren. Si el responsable no tuviera medios o no fuera posible identificar al propietario o conductor del vehículo que causó el siniestro, la víctima deberá afrontar los gastos y su recuperación con su propio patrimonio<sup>20</sup>.

No obstante, en la actualidad se discute el Proyecto de Ley "Seguro obligatorio de accidente de tránsito" (referido a la responsabilidad civil ante lesiones a personas en accidente de tránsito de vehículos, incluidas las motocicletas)<sup>21</sup>.

- **PERÚ**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, cubre supuestos de muerte y lesiones corporales sufridas por las personas, sean ocupantes o terceros, no ocupantes del vehículo, como consecuencia de un accidente de tránsito. No incluye daños materiales.

---

<sup>19</sup> Legislación de América Latina sobre programas preventivos y responsabilidades. Elaborado por la Organización Panamericana de la Salud (OPS). Washington, 2004.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> GAVIRIA F., Ricardo. Revista Fasecolda: Seguro obligatorio de automóviles, experiencia latinoamericana. Colombia, 2009. <http://www.fasecolda.com>

No obstante, la víctima de daños causados por un vehículo no asegurado y cuyo responsable no cuente con recursos para resarcir por daños o que se haya dado a la fuga y no sea identificado, debe asumir por su cuenta los daños materiales y su recuperación física y psicológica<sup>22</sup>.

- **URUGUAY**

El seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, que generen daños, entró a regir a partir de marzo de 2009. Cuyo objetivo central es cubrir daños físicos a terceros por lesiones y muertes en accidentes. No incluye daños materiales<sup>23</sup>.

Para finalizar, a continuación se presenta el valor de las coberturas por concepto SOA establecidas en los países analizados<sup>24</sup>. A pesar de no disponer toda la información suficiente, para un análisis a profundidad, los datos expuestos son de gran importancia, ya que permite tener un acercamiento del rango de variación, que presentan estos valores, de acuerdo a las características propias de cada país.

Tabla 2.1

Valor de las coberturas SOA en América del Sur							
COBERTURA	PAÍS	COLOMBIA	BOLIVIA	PERÚ	BRASIL	CHILE	ECUADOR
		(valor en pesos colombianos)	(valor en pesos bolivianos)	(valor en nuevos soles)	(valor en reales)	(valor en pesos chilenos)	(valor en dólares)
Muerte		10.300.000	2300 DEG	14.200	13.500	300 UF	5.000
Discapacidad Permanente Total o Parcial		3.090.000	2300 DEG	Permanente: 14.200 Temporal: 3.550	13.500	Permanente: 300 UF Temporal: 200 UF	hasta 3000
Gastos Médicos		8.583.333	2300 DEG	17.750	2.700	300 UF	hasta 2500
Gastos Funerarios		2.575.000		3.550			hasta 400
Gastos de transporte y movilización		171.667					hasta 50

**Fuente:** GAVIRIA F., Ricardo. Revista Fasecolda: Seguro obligatorio de automóviles, experiencia latinoamericana. Colombia, 2009. <http://www.fasecolda.com>

**Realizado por:** Autoras.

<sup>22</sup> Legislación de América Latina sobre programas preventivos y responsabilidades. Elaborado por la Organización Panamericana de la Salud (OPS). Washington, 2004.

<sup>23</sup> GAVIRIA F., Ricardo. Revista Fasecolda: Seguro obligatorio de automóviles, experiencia latinoamericana. Colombia, 2009. <http://www.fasecolda.com>

Tabla 2.2

Valor de las coberturas SOA en América del Sur tomando en cuenta el tipo de cambio de los países analizados						
COBERTURA \ PAÍS	COLOMBIA	BOLIVIA	PERÚ	BRASIL	CHILE	ECUADOR
	Tipo de Cambio 1 USD = 1877,84 COP al 29/03/2011	1 USD = 0.63303 DEG al 29/03/2011	1 USD = 2.8129 PEN al 29/03/2011	1 USD = 1.6560 BRL al 29/03/2011	1 USD = 0,0223 CLF al 29/03/2011	
Muerte	5.485,03	3.633,32	5.048,17	hasta 8.152,17	13.452,91	5.000,00
Discapacidad Permanente Total o Parcial	hasta 1.645,51	3.633,32	5.048,17 Temporal: hasta	hasta 8.152,17	Permanente: 13.452,91 Temporal: hasta 8968,61	hasta 3.000,00
Gastos Médicos	hasta 4.570,85	hasta 3.633,32	hasta 6.310,21	hasta 1.630,43	hasta 13.452,91	hasta 2.500,00
Gastos Funerarios	hasta 1.371,26		hasta 1.262,04			hasta 400,00
Gastos de transporte y movilización	hasta 91,42					hasta 50,00

**Fuente:** GAVIRIA F., Ricardo. Revista Fasecolda: Seguro obligatorio de automóviles, experiencia latinoamericana. Colombia, 2009. <http://www.fasecolda.com>

**Realizado por:** Autoras.

De los países analizados, Paraguay es el único, que todavía no cuenta con un Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores, Brasil fue el primero en incorporarlo en 1975 y el último fue Uruguay en el año 2009.

En Brasil, Chile, Colombia, Perú, Bolivia y Ecuador el SOA se aplica, bajo la modalidad no-fault, es decir, tiene una finalidad eminentemente social, en función de las víctimas<sup>25</sup>. Mientras que en Argentina, el SOA se basa en la modalidad de responsabilidad civil. No obstante, los sistemas "no-fault", parecen encontrar mayor aceptación en América Latina, que los seguros de responsabilidad civil, tradicionalmente aplicados, ya que en muchos países existe una considerable ineficiencia, en el manejo de los casos judiciales y un entorno institucional que facilita el fraude<sup>26</sup>.

En general, se puede concluir que, si bien es cierto, que los países analizados presentan diferencias importantes, en cada uno de los esquemas adoptados, tanto voluntarios como obligatorios, han hecho esfuerzos importantes, por mitigar los riesgos inherentes a los vehículos automotores, pese a las limitaciones propias de su desarrollo económico.

<sup>25</sup> Cabe recalcar que en Bolivia y Chile existe en principio el sistema "no - fault", pero las aseguradoras y las víctimas de los accidentes de tránsito, se reservan el derecho de investigar el accidente, para determinar la culpa. Informe Técnico de PHRplus: Seguros Obligatorios de Accidentes de Automóviles: Experiencia Internacional. Perú, 2004.

<sup>26</sup> GIEDION Úrsula, UBILLA Gloria, SAINT-PIERRE Enrique, BITRAN Ricardo. Resumen Ejecutivo basado en el informe técnico de PHRplus: Seguros Obligatorios de Accidentes de Automóviles: Experiencia Internacional. Perú, 2004.

No obstante, pese al sinnúmero de problemas que han surgido, en la aplicación de este tipo de seguros obligatorios, han demostrado tener un impacto de gran trascendencia, en el ámbito social, contribuyendo principalmente, a mejorar la situación de las víctimas, al proporcionarles asistencia médica inmediata y compensaciones económicas, que de cierto modo, les permita subsanar los daños sufridos.

Los principales problemas, que se detectaron en aquellos países que disponen de un seguro de responsabilidad civil obligatorio son: el escaso índice de vehículos asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas, el elevado porcentaje de víctimas resultantes de colisiones y atropellos por vehículos "fantasmas". Por esta razón, varios países se vieron en la necesidad de crear un fondo, que hiciera frente a estas eventualidades, de tal forma, que se pueda compensar al mayor número de víctimas, resultantes de un accidente de tránsito.

## **2.3. ASPECTOS GENERALES DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT.**

### **2.3.1. ¿CÓMO NACIÓ EL SOAT EN EL ECUADOR?**

Según la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002, de 2 de Agosto de 1996, en su Art. 140, establece la obligatoriedad de contratar, por parte de las compañías, empresas o cooperativas de transporte terrestre y los propietarios de vehículos a motor, sean de servicio masivo, de uso particular o del sector público, un seguro de responsabilidad civil contra terceros, con el objeto de cubrir los riesgos de posibles accidentes de tránsito e indemnizar por la muerte, por las lesiones corporales causadas a las personas y los correspondiente gastos médicos, así como los daños materiales ocasionados a los bienes de terceros.

En el Decreto Ejecutivo No 505, de 28 de enero de 1997, publicado en el Registro Oficial No. 118, se expidió el Reglamento General para la Aplicación

de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres; Reglamento, que en su Art. 251, se dispone que, para dar cumplimiento a lo ordenado en el art. 140 de la Ley, el Ministro de Gobierno y Policía, en su calidad de Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, en forma conjunta con la Superintendencia de Bancos y Seguros, dicten las normas reglamentarias, para la aplicación del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito.

En cumplimiento al artículo 251, del Reglamento General para la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, el Subsecretario General de Gobierno, en calidad de Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, envió para estudio y aprobación, a la Presidencia de la República, un proyecto de Reglamento, para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el cual fue preparado y aprobado, conjuntamente por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres y la Superintendencia de Bancos.

Con Oficio No. 329 SGG, de 18 de octubre del 2006, la Subsecretaría General de Gobierno, remitió a la Presidencia de la República, una nueva versión, del Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Con Oficio No. SBS-INSP-2006-0778, de 26 de octubre del 2006 y oficio No. 0087-STTT-MG, de 7 de noviembre del 2006, el Superintendente de Bancos y Seguros y la Subsecretaria de Tránsito y Transporte Terrestres, respectivamente, realizaron observaciones y comentarios al mencionado proyecto de Reglamento, para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, las cuales se analizaron, para la elaboración del texto final del reglamento; y, en ejercicio de la facultad que le confiere el Art. 171 numerales 5 y 9, de la Constitución Política de la República vigente en ese año, decreta expedir el Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, mediante Decreto Ejecutivo No. 2119 publicado en el Registro Oficial

No. 421, de 20 de diciembre del 2006, bajo la responsabilidad del Dr. Alfredo Palacios, Presidente Constitucional de la República del Ecuador.<sup>27</sup>

Después de diversas reuniones, se alcanzó un consenso, realizando posteriormente, los análisis técnico jurídico, que estimaron, que son procedentes; y, en ejercicio de la facultad que le confiere el Artículo 171 numerales 5 y 9, de la Constitución Política de la República, en ese momento vigente, el Economista Rafael Correa Delgado, Presidente Constitucional de la República, decretó expedir el Reglamento del Seguro General Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con los respectivos cambios, mediante Decreto Ejecutivo No. 809, el 19 de diciembre de 2007, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 243, de 2 de enero de 2008.

El SOAT, se puso en funcionamiento en enero de 2008. Finalmente el 24 de julio de 2008, la Asamblea Nacional Constituyente, expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual, fue publicada, en el Suplemento del Registro Oficial No. 398, de 7 de agosto de 2008. Como resultado de la evaluación efectuada, por la Superintendencia de Bancos y Seguros, al término del primer año de funcionamiento del SOAT, el organismo de control del sistema asegurador, ha determinado la necesidad de introducir reformas al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, para proteger de mejor manera el interés de los asegurados, que deben contratar este seguro obligatorio, al tiempo de preservar, la solvencia de las aseguradoras, para operar en este ramo. Para esto, ha presentado su informe, con las recomendaciones correspondientes. Así mismo, es necesario reformar el reglamento en mención, para ajustarlo al marco legal vigente, según lo disponen los artículos 215, 217, 221, 228 y 229, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, en ejercicio de la facultad, que le confiere el artículo 147 numeral 13, de la Constitución de la República, el Economista Rafael Correa Delgado, Presidente Constitucional de la República, decreta expedir el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes del Tránsito – SOAT, el 6 de junio de 2009.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Extractos tomados del Registro Oficial No. 421 del 20 de diciembre de 2006, decreto 2119.

<sup>28</sup> Reglamento No. 1767 del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

El viernes 15 de enero de 2010, en el Decreto Ejecutivo 205 del Registro Oficial N° 109, se establece que, se debe expedir la siguiente reforma al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT. Sustitúyase lo siguiente:

- El artículo 11 por el siguiente:

“Art. 11- Los ajustes de los reclamos, que se presenten en contra de las aseguradoras autorizadas para operar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así como contra el FONSAT, serán efectuados por un operador único, seleccionado de conformidad con las bases y condiciones establecidas por el Ministerio de Salud Pública”.

- La disposición transitoria cuarta por la siguiente:

**CUARTA.-** El Ministerio de Salud Pública, mediante acuerdo ministerial, convocará a un concurso internacional, para seleccionar a un operador único, que realizará los ajustes de los reclamos, que se presenten dentro de este ramo, en el que podrán participar peritos de seguros nacionales e internacionales.

Hasta que se contrate e implemente el sistema de operador único, los reclamos se seguirán presentando de conformidad con lo establecido en el artículo 26 del presente reglamento.

Por último, el miércoles 18 de agosto de 2010 en el Decreto Ejecutivo 454, del Registro Oficial N° 259, se establece que es necesario introducir reformas al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, con el fin de fortalecer la institucionalidad del FONSAT, como medio para asegurar la eficacia, prontitud y exactitud en el pago de las indemnizaciones que cubre, por tanto sustitúyase lo siguiente:



- El Art. 10 por el siguiente:

**“Art. 10.-** El FONSAT percibirá el 25% del valor de cada prima, percibida por concepto del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que se transferirá mensualmente, dentro de los diez primeros días hábiles siguientes, al cierre de cada mes. De este 25%, se destinará un 16.5%, para el pago de las indemnizaciones previstas en este reglamento, que se deriven de accidentes provocados por vehículos no identificados o que no cuenten con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT; un 4.5% para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, así como, la implementación de campañas para la promoción y difusión del SOAT, de conformidad con la Ley; y, un 4% se destinará para gastos operativos, administrativos y de funcionamiento del FONSAT, así como para financiar la contratación de operador único.

El FONSAT se financiará además, con los rendimientos financieros y actividades de autogestión, así como otros aportes directos o indirectos.

El FONSAT percibirá los montos que se recauden por el recargo del 15% de la prima, por mes o fracción de mes de retraso, en la adquisición por primera vez o en la renovación anual del SOAT. Además, recibirá el 100% de los valores obtenidos a través de las acciones de repetición que realice.”.

- El Art. 11, reformado por el Decreto Ejecutivo 205, publicado en el Registro Oficial del 15 de enero del 2010, por el siguiente:

**“Art. 11.-** Los ajustes de los reclamos que se presenten en contra de las aseguradoras autorizadas para operar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así como contra el FONSAT, serán efectuados por un operador único, seleccionado por el FONSAT, de conformidad con las bases y condiciones determinadas por el Ministerio de Salud Pública”.

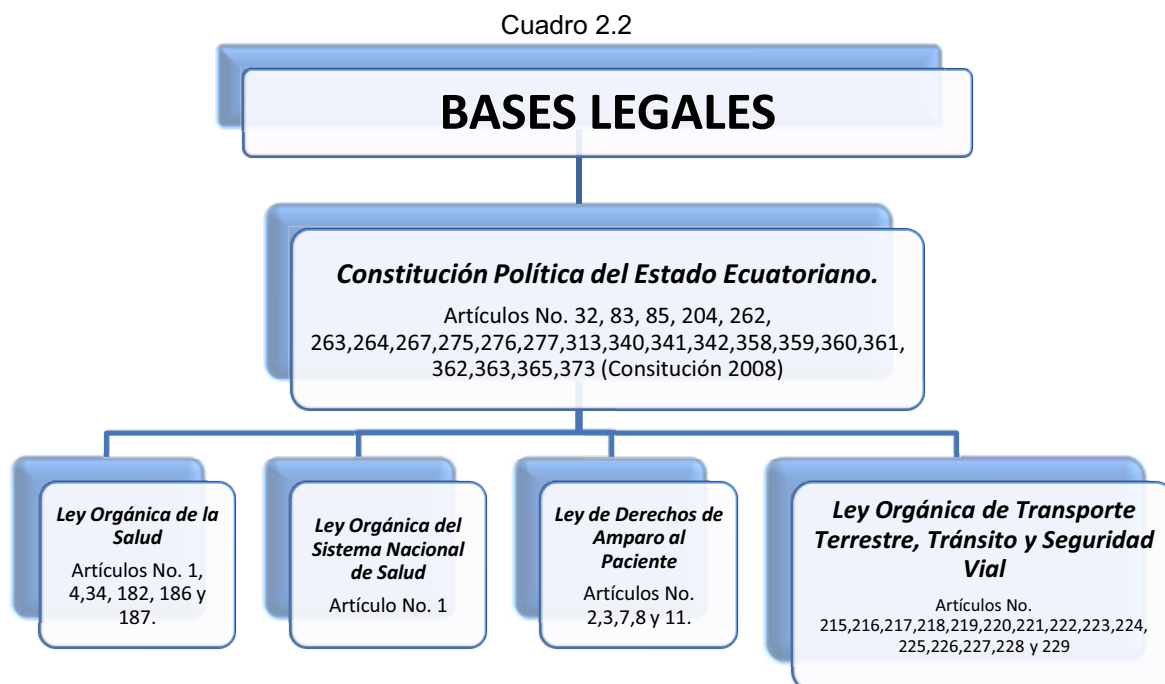
- La disposición transitoria cuarta, reformada por el artículo 2 del Decreto Ejecutivo 205, publicado en el Registro Oficial del 15 de enero del 2010, por la siguiente:

**“CUARTA.-** El Ministerio de Salud Pública deberá, en un plazo máximo de 45 días calendario, entregar al FONSAT las bases y condiciones, para la contratación del Operador Único, para los ajustes de reclamos. El FONSAT, mediante resolución, convocará a un concurso internacional, para seleccionar a un operador único, que realizará los ajustes de los reclamos, que se presenten dentro de este ramo, en el que podrán participar peritos de seguros nacionales e internacionales.

Esta convocatoria y selección deberá ser realizada, en un plazo máximo de 60 días adicionales.

Hasta que se contrate e implemente el sistema de operador único, los reclamos se seguirán presentando, de conformidad con lo establecido en el artículo 26 del presente reglamento. La forma y requisitos para presentar los reclamos a través del operador único serán regulados por el FONSAT”.

### 2.3.2. BASES LEGALES<sup>29</sup>



**Fuente:** Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los servicios de Salud Públicos y Privados, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial<sup>30</sup> y Constitución Política de la República del Ecuador.

**Realizado por:** Autoras.

### 2.3.3. CONDICIONES GENERALES

El Gobierno Nacional del Ecuador, ha hecho realidad una iniciativa, que busca la protección y el aseguramiento de salud de todas las víctimas, producto de accidentes de tránsito a nivel nacional. Se debe tomar en cuenta, que todos los ciudadanos somos actores fundamentales de este proceso y de su correcta aplicación.

#### 2.3.3.1. ¿QUÉ ES EL SOAT?

“Se lo puede definir como un mecanismo de apoyo, para la aplicación de una Política de Estado, en materia de Salud Pública, que se instrumenta con un contrato de seguro privado, con características muy especiales, que garantiza

<sup>29</sup> Anexo 2.

<sup>30</sup> En el periodo de estudio, regía la ley en mención, no obstante en la actualidad, se expidió una nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial mediante el registro Oficial 415, 29-III-2011, en la cual se hacen ciertas modificaciones en los Artículos No. 223, 227, 228, 229.

una cobertura universal, para todos los ecuatorianos y extranjeros, que se movilizan en el país, por las consecuencias de los accidentes de tránsito, que ocurran dentro del territorio nacional, con sujeción a las disposiciones reglamentarias, condiciones generales del seguro, coberturas y límites determinados.

El SOAT es un Sistema en el que participan distintos actores, públicos y privados, diseñado para brindar una protección adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito, procurando que reciban una atención médica oportuna o una indemnización por muerte o invalidez.

Es importante mencionar que las Instituciones de Salud, tanto públicas como privadas, constituyen un elemento primordial dentro de la cadena de valor del SOAT, ya que son las encargadas de brindar la oportuna atención médica, a más de ello son responsables de presentar la documentación requerida, para que los reclamos sean atendidos por las aseguradoras.

Este sistema está conformado principalmente por:



**Fuente:** [www.soatecuador.info](http://www.soatecuador.info).

**Realizado por:** Autoras.

El principal beneficio del SOAT es el de constituirse en una herramienta ideal, que permite romper con las barreras de acceso, especialmente económicas, que puede tener la población afectada por lesiones causadas por el tránsito, facilitando de esta manera su atención médica y garantizando a los servicios de salud el pago de tales servicios.<sup>31</sup>

### 2.3.3.2. ¿CÓMO ADQUIRIR EL SOAT?

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, puede ser adquirido a través de las Aseguradoras que operen el ramo.

Los requisitos para la adquisición de este seguro son: la presentación de la **matrícula del vehículo** y la **cédula de identidad de la persona que lo adquiere**. A las personas que adquieran el SOAT se les entregará un certificado y un adhesivo que contendrá inicialmente los siguientes datos:

- Identificación del propietario del vehículo,
- Identificación de la aseguradora,
- Número de la póliza respectiva,
- Uso del vehículo; y,
- Fecha de vencimiento del SOAT

Dicho certificado original, deberá ser portado de manera obligatoria, a fin de posibilitar que las víctimas del siniestro o el servicio de salud, puedan presentar su reclamo de forma directa a la aseguradora.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Concepto tomado de [www.soatecuador.info](http://www.soatecuador.info).

<sup>32</sup> Según el Ministerio de Salud Pública.

Gráfico 2.1



STICKER SOAT (debe colocarse en el parabrisas del vehículo)

Gráfico 2.2

The image displays two identical copies of a Panamericana SOAT insurance certificate form. The top copy is labeled 'ORIGINAL' and the bottom copy is labeled 'COPIA'. Both forms contain the following information:

- Header:** 'POLIZA DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO - SOAT', 'CERTIFICADO DE SEGURO', and the policy number '1107 908 XXXX'.
- Company Logo:** 'PANAMERICANA COMPAÑIA DE SEGUROS'.
- Vigencia (Validity):** A table with columns for 'FECHA EXPIRACION' and 'VIGENCIA' (AÑO, MES, DIA).
- Vehicle Information:** Fields for 'MARCA', 'PLACA No.', 'CLASE', 'TIPO', 'AÑO FAB.', 'MODELO', 'COLOR', 'No. CHASIS o No. SERIE', and 'PASAJEROS'.
- Owner/Insured Information:** 'APELLIDOS Y NOMBRES DEL PROPIETARIO Y/O SOLICITANTE', 'TIPO DE SCTO', 'No. DOCUMENTO', 'CIUDAD RESIDENCIA', 'TELEFONO', and 'DIRECCION'.
- Value and Coverage:** 'CAPACIDAD OBLIGATORIA, COMPONENTE', 'AUT. SRI N°', 'VALOR PRIMA', 'CONT. Y OTROS', 'BASE IMPONIBLE', 'I.V.A.', and 'VALOR TOTAL'.
- Conditions and Rates:** 'FECHA DE CADUCIDAD', 'CONDICIONES Y TARIFAS ASEGURADAS', and a table with columns 'HASTA' and 'HASTA'.
- Signature:** 'FIRMA AUTORIZADA' with a handwritten signature.
- Barcode:** A barcode with the number '2107908879351' below it.

SOAT PÚBLICO

Gráfico 2.3

## SOAT PRIVADO

## 2.3.3.3. TARIFAS DEL SOAT

La tarifa de primas será aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros y tendrá el carácter de obligatoria y uniforme; podrá ser revisada anualmente en función de las obligaciones cubiertas por el SOAT, las expectativas de indemnizaciones futuras y de sus límites cuantitativos, teniendo como referencia la valoración conjunta de factores de riesgo objetivos y subjetivos, de la técnica de seguros, realizada por las empresas de seguros autorizadas, para operar en el ramo SOAT y por el FONSAT.<sup>33</sup>

Es decir, podrán ser revisadas anualmente, en función del análisis de costo del servicio y las variables económicas que se produzcan en el país, siempre en

<sup>33</sup> Artículo 38, del Título XV, del Reglamento No. 1767 del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito expedido en Gualaquiza el 6 de junio de 2009.

concordancia con la tarifa de primas vigente a la fecha de la revisión, pero en ningún caso en un período inferior a un año.<sup>34</sup>

La tarifa de primas tendrá vigencia de doce meses, contados a partir del primero de enero de cada año. La Superintendencia de Bancos y Seguros, en el ámbito de su competencia, aprobará las condiciones generales de la póliza SOAT, sus certificados, anexos y cualquier otro documento o formulario, los que serán de obligatoria utilización, con carácter uniforme, por parte de las empresas de seguros autorizadas, para operar en el ramo SOAT. Las modificaciones o inclusiones a estos documentos se someterán a igual procedimiento.

La tarifa de primas se diferencia según la clase de vehículos:

Tabla 2.3

Clasificación del parque automotor ecuatoriano según los servicios que prestan	
1.) Vehículos que no prestan servicio público de alquiler – SOAT PRIVADO	2.) Vehículos que prestan servicio público de alquiler – SOAT PÚBLICO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motocicletas</li> <li>• Todo terreno y camionetas</li> <li>• Automóviles</li> <li>• Oficial especial<sup>35</sup></li> <li>• Carga o Mixto (camiones y tractocamiones)</li> <li>• Transporte de pasajeros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vehículos 5 pasajeros (taxis, turismo y vehículos alquiler)</li> <li>• Vehículos de 6 a 16 pasajeros (taxis, turismo, escolares y vehículos alquiler)</li> <li>• Carga liviana y mixta (camionetas hasta 3.5)</li> <li>• Turismo interprovincial, intraprovincial y escolar (buses, busetas, omnibuses)</li> <li>• Carga semipesada, pesada y extrapesada (camiones y tractocamiones)</li> <li>• Servicio urbano escolar y urbano (trolebús, busetas y buses)</li> </ul>

**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

**Realizado por:** Autoras.

Por tanto, la tarifa de primas que se aplica actualmente es la siguiente:<sup>36</sup>

<sup>34</sup> Artículo 37, del Título XV, del Reglamento No. 1767 del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito expedido en Gualaquiza el 6 de junio de 2009.

<sup>35</sup> Son todos aquellos vehículos que son del Gobierno, tienen placas color tomate y en la matrícula se despliega a nombre de qué organismo pertenece.

<sup>36</sup> Artículo 39, del Título XV, del Reglamento No. 1767 del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza el 6 de junio de 2009. Cabe mencionar que, la metodología utilizada para los cálculos, no los poseen las Instituciones involucradas en el tema SOAT, en las entrevistas realizadas, se nos supo indicar que los estudios pertinentes se venía realizando varios años atrás, y por tanto reposan en la Casa Presidencial.



Tabla 2.4

Tarifa de Primas vigente para vehículos que no presten servicio público de alquiler – SOAT Privado		
CLASE	CILINDRAJE (cc)	COSTO TOTAL DEL SOAT
Motocicletas	Menos de 100	19,71
	100 a 249	24,63
	Más de 249	30,26
Todo terreno y camionetas de 0 a 9 años	Menos de 1500	38,71
	1500 a 2499	46,45
	Más de 2499	54,19
Todo terreno y camionetas más de 9 años	Menos de 1500	47,86
	1500 a 2499	55,59
	Más de 2499	62,64
Automóviles de 0 a 9 años	Menos de 1500	21,11
	1500 a 2499	26,74
	Más de 2499	31,67
Automóviles más de 9 años	Menos de 1500	28,85
	1500 a 2499	33,78
	Más de 2499	38,00
	CAPACIDAD DE CARGA (TN)	COSTO TOTAL DEL SOAT
Carga o mixta	Menos de 5	42,93
	5 a 14,99	61,23
	Más de 14,99	80,93
	TIPO	COSTO TOTAL DEL SOAT
Transporte de pasajeros particular	Bus (24 o más pasajeros)	61,19
	Buseta (de 17 a 23 pasajeros)	55,08
	Furgonetas (de 7 a 16 pasajeros)	48,96
Vehículos especiales		82,61

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

Tabla 2.5

Tarifa de Primas vigente para vehículos que presten servicio público de alquiler – SOAT Público			
TIPO	MODALIDAD	CILINDRAJE (cc)	COSTO TOTAL DEL SOAT
Vehículos hasta 5 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	32,56
		1500 a 2499	41,13
		Más de 2499	51,41
Vehículos hasta 5 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	42,84
		1500 a 2499	51,41
		Más de 2499	59,98
Vehículos de 6 a 16 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	48,00
		2500 o más	64,25
Vehículos de 6 a 16 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	59,98
		2500 o más	77,11
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. De 0 a 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	47,98
		2500 o más	64,04
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. Más de 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	59,98
		2500 o más	77,14
		CAPACIDAD DE PASAJEROS	PRIMA TOTAL
Busetas, buses y omnibuses	Turismo, interprovincial, intraprovincial y escolar	17 a 31	81,41
		32 o más	111,37
		CAPACIDAD DE CARGA	PRIMA TOTAL
Camiones, tractocamiones	Carga semipesada, pesada y extrapesada	Menos de 5	80,15
		5 a 14,99	92,89
		Más de 14,99	106,96
Busetas, buses,	Servicio urbano escolar y urbano	Prima única	77,14

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

#### 2.3.3.4. COBERTURAS DEL SOAT

Según el artículo 8, del Título II, del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza, el 6 de junio de 2009, el SOAT ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones o falleciere a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito.

Las indemnizaciones por daños corporales, funcionales u orgánicos, incluida la muerte, producidos como consecuencia de los accidentes relacionados con la circulación de un vehículo a motor, se sujetarán a las siguientes coberturas, condiciones, límites y montos de responsabilidad.

- 1) Una indemnización de USD 5.000,00 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.
- 2) Una indemnización máxima, única y por accidente, de hasta USD 3.000,00 por persona, por discapacidad permanente, total o parcial, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación.<sup>37</sup>
- 3) Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 2.500,00 por persona, por gastos médicos.
- 4) Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 400,00 por gastos funerarios.
- 5) Una indemnización, por cada accidente, de hasta USD 50,00 por persona, por gasto de transporte y movilización de los heridos.

---

<sup>37</sup> Anexo 3.

Un mismo accidente de tránsito no da derecho a indemnizaciones acumulativas, por muerte o lesiones corporales, funcionales u orgánicas.

Si la muerte se produjere luego de haberse pagado las indemnizaciones por incapacidad permanente, estos valores se deducirán de la suma que corresponda a la indemnización por muerte.

La indemnización por gastos médicos, gastos funerarios y movilización de víctimas no es deducible de las indemnizaciones por muerte o incapacidad permanente.

### **2.3.3.5. EXCLUSIONES DEL SOAT**

Las únicas exclusiones aplicables al seguro SOAT son las siguientes<sup>38</sup>:

1. Cuando se pruebe que el accidente, no sea consecuencia de la conducción de un vehículo automotor o remolque o acoplado.
2. Cuando las notificaciones sobre reclamaciones, se hagan con posterioridad a los plazos previstos en este reglamento.
3. El suicidio y las lesiones auto inferidas, que sean debidamente comprobadas.
4. Los daños corporales causados por la participación del vehículo, materia del presente seguro, en carreras o competencias deportivas autorizadas.
5. Multas o fianzas, impuestas al propietario o conductor y las expensas de cualquier naturaleza, ocasionadas por acciones o procesos de cualquier tipo.
6. Daños materiales, a bienes propios o de terceros, de cualquier naturaleza o clase.

---

<sup>38</sup> Artículo 12, del Título V, del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza el 6 de junio de 2009.

7. Los accidentes ocurridos como consecuencia de guerras, revoluciones, terrorismo y sabotaje, sismos y otras catástrofes o fenómenos naturales, y;
8. Los accidentes de tránsito ocurridos fuera del territorio nacional.

Las empresas de seguros y el FONSAT, no podrán negar las reclamaciones con cargo al SOAT, por motivos que no correspondan a las exclusiones antes indicadas.

#### **2.3.3.6. VIGENCIA DEL SOAT**

En el Reglamento No. 1767 del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Título VII, expedido en Gualaquiza el 6 de junio de 2009, encontramos los siguientes artículos que nos aclaran las dudas acerca de la vigencia de este seguro:

Artículo 16.- La vigencia del SOAT, para todo vehículo de matrícula nacional, sin discriminación alguna, será de un año. Esta vigencia imperativa es aplicable para la contratación de seguros nuevos o para su renovación.

Los vehículos de matrícula nacional, que presten servicios de transporte de carga y de personas, que hayan sido catalogados como vehículos transfronterizos, y que tengan la autorización respectiva, deberán adquirir el SOAT con cobertura anual.

Artículo 17.- El SOAT no podrá darse por terminado unilateralmente, por ningún motivo durante su vigencia, ni siquiera en los casos de transferencia de la propiedad del vehículo. La transferencia de la propiedad del vehículo a motor, durante la vigencia del contrato del SOAT, producirá también la transferencia del certificado al nuevo propietario, manteniéndose inalterables las condiciones y coberturas del mismo hasta su vencimiento, en que quedará automáticamente extinguido.

### **2.3.3.7. ¿QUÉ ES EL CORPOSOAT?**

La Corporación de Aseguradoras Operadoras del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –CORPOSOAT, constituye una entidad de apoyo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, cuyo objeto primordial es apoyar y viabilizar de manera directa o indirecta la operación del seguro.<sup>39</sup>

### **2.3.3.8. ¿QUÉ ES EL FONSAT?**

Es la unidad técnica encargada de administrar el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, organismo adscrito al Ministerio de Gobierno y Policía. Actuará de manera desconcentrada, y para el cumplimiento de sus fines institucionales, gozará de régimen administrativo y financiero propio. El FONSAT contará con un Directorio integrado por un representante del Presidente de la República, un delegado del Ministerio de Gobierno y Policía, un delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y un delegado del Ministerio de Salud. La Presidencia del Directorio será rotativa anualmente, entre los ministerios de Salud, Gobierno y Transporte, en ese orden.<sup>40</sup>

### **2.3.3.9. ¿CÓMO SE FINANCIA EL FONSAT?**

En el periodo de estudio (enero 2008- mayo 2010) la ley que regia manifestaba que: el FONSAT percibirá el 22% del valor de cada prima percibida por concepto del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que se transferirá mensualmente, dentro de los diez primeros días hábiles siguientes al cierre de cada mes. De este 22%, se destinará un 16,5%, para el pago de las indemnizaciones previstas en este reglamento, que se deriven de accidentes provocados por vehículos no identificados o que no cuenten con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT y un 5,5% para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención

---

<sup>39</sup> Tomado de los Estatutos de la Corporación de Empresas de Seguros Operadoras del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – CORPOSOAT, aprobados en sendas Asambleas llevadas a cabo los días 14 y 16 de febrero del 2007.

<sup>40</sup> Definición tomada del artículo 9, del Título III del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza, el 6 de junio de 2009.

de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, así como la implementación de Campañas para la promoción y difusión del SOAT, de conformidad con la Ley.

El FONSAT se financiará además, con los rendimientos financieros y actividades de autogestión, así como otros aportes directos o indirectos.

El FONSAT percibirá los montos que se recauden por el recargo del 15% de la prima, por mes o fracción de mes de retraso, en la adquisición por primera vez o en la renovación anual del SOAT. Además, recibirá el 100% de los valores obtenidos a través de las acciones de repetición que realice.<sup>41</sup>

Actualmente, rige una nueva ley que modificó el Artículo 10, del Título III del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, modificado en el Decreto Ejecutivo 454, fue publicado en el Registro Oficial N°. 259, el 18 de agosto de 2010 y señala lo siguiente: El FONSAT percibirá el 25% del valor de cada prima percibida por concepto del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que se transferirá mensualmente, dentro de los diez primeros días hábiles siguientes al cierre de cada mes. De este 25%, se destinará un 16,5% para el pago de las indemnizaciones previstas en este reglamento, que se deriven de accidentes provocados por vehículos no identificados o que no cuenten con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT; un 4,5% para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, así como la implementación de campañas para la promoción y difusión del SOAT, de conformidad con la Ley; y, un 4% se destinará para gastos operativos, administrativos y de funcionamiento del FONSAT, así como para financiar la contratación de operador único.

El FONSAT se financiará además, con los rendimientos financieros y actividades de autogestión, así como otros aportes directos o indirectos.

El FONSAT percibirá los montos que se recauden por el recargo del 15% de la prima, por mes o fracción de mes de retraso, en la adquisición por primera vez

---

<sup>41</sup> Artículo 10, del Título III del Reglamento No. 1767 del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

o en la renovación anual del SOAT. Además, recibirá el 100% de los valores obtenidos a través de las acciones de repetición que realice.

## **2.4. MANEJO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT: OPERATIVIDAD Y FUNCIONAMIENTO.**

### **2.4.1. PAGO DE LAS INDEMNIZACIONES**

Las indemnizaciones por asistencia médica, serán pagadas por la empresa de seguros o por el FONSAT, según su responsabilidad, a sus beneficiarios, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la presentación de la documentación completa, que sea necesaria para tal efecto, según las condiciones generales del contrato de seguro. En el caso de indemnizaciones por muerte y por gastos funerarios, el plazo máximo para el pago a los beneficiarios será de 30 días, luego de haber recibido la documentación necesaria.

Dentro de los primeros 20 días del primer plazo señalado, la empresa de seguros o el FONSAT informará a los reclamantes cualquier objeción sobre el reclamo, sea total o parcial, misma que deberá ser debidamente sustentada y con apego a la Ley. La parte no objetada, deberá ser pagada dentro del plazo original previsto de 30 días.

Si el reclamante se allana a las objeciones presentadas por la aseguradora o el FONSAT, éstos deberán realizar el pago dentro de los 10 días posteriores. Si el reclamante manifiesta por escrito su objeción a la negativa de pago, la empresa de seguros dará trámite a dicha solicitud dentro de los 10 días siguientes.

Si como consecuencia de la objeción, la aseguradora o el FONSAT aceptan, en todo o en parte la misma, deberán realizar el pago dentro de los 10 días posteriores a tal aceptación.

Las indemnizaciones, serán pagadas por la aseguradora al perjudicado, o al cónyuge, o al conviviente en unión de hecho, o a los herederos, o a los centros hospitalarios, según el caso.<sup>42</sup>

Cuando las indemnizaciones no fueren pagadas por las empresas de seguros en el plazo establecido en este Reglamento, dará lugar a que las aseguradoras paguen los reclamos con un recargo del 15% por mes o fracción de mes de retraso, y podrán reclamarse ante la Superintendencia de Bancos y Seguros, que luego de recabar las explicaciones de la aseguradora ordenará, de ser procedente, el pago de la indemnización.<sup>43</sup>

Si los montos de las lesiones corporales, funcionales u orgánicas excedieran los límites de cobertura establecidos por el SOAT, el perjudicado o sus derechohabientes, o los centros hospitalarios, podrán hacer prevalecer sus derechos en los términos del artículo 225 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Si el perjudicado o sus derechohabientes o centros hospitalarios, inician una demanda judicial contra la empresa de seguros o el FONSAT, por un siniestro, tendrán que efectuarla al mismo tiempo, contra el responsable del mismo, en caso de que éste se encuentre debidamente identificado.<sup>44</sup>

Para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar, el perjudicado, o sus derechohabientes, o los centros hospitalarios, según el caso, tendrán acción directa contra la aseguradora del vehículo a motor, que esté involucrado en el accidente, o contra el FONSAT, hasta el límite asegurado por el SOAT, sin perjuicio de las demás acciones legales que correspondan. Dentro del margen de los límites del SOAT, la empresa de seguros y el FONSAT, no podrán oponer al perjudicado otras excepciones que las estipuladas en este reglamento.

---

<sup>42</sup> Artículo 33, del Título XIV del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza, el 6 de junio de 2009.

<sup>43</sup> Artículo 34, del Título XIV del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza, el 6 de junio de 2009.

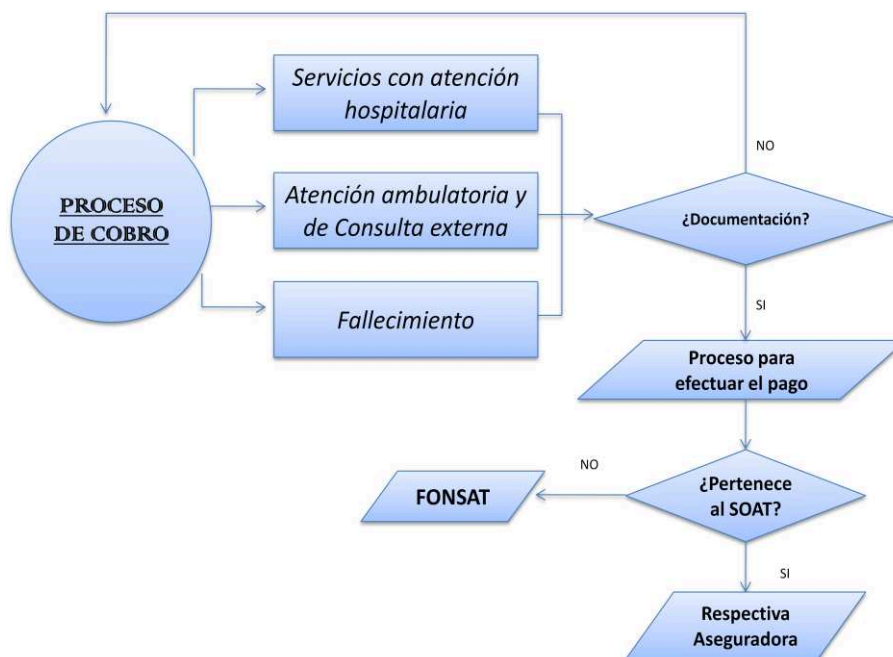
<sup>44</sup> Artículo 35, del Título XIV del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza, el 6 de junio de 2009.



Para el cumplimiento de las coberturas previstas por el SOAT, no se podrá exigir a los beneficiarios, la resolución previa de ningún trámite judicial o administrativo.<sup>45</sup>

## 2.4.2. REQUISITOS PARA EL PROCESO DE COBRO <sup>46</sup>

Cuadro 2.4



**Fuente:** Requisitos dados por el Ministerio de Salud Pública  
**Realizado por:** Autoras.

### 2.4.2.1. SERVICIOS CON ATENCIÓN HOSPITALARIA

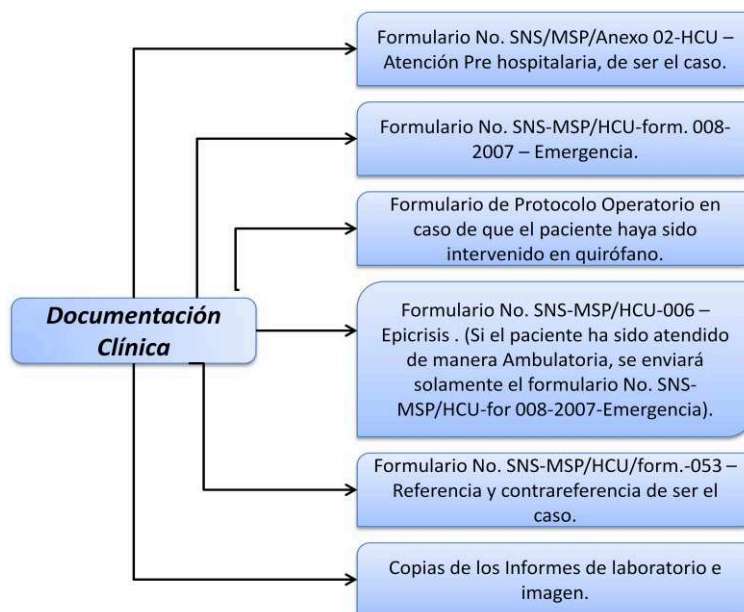
En relación a la documentación clínica, se remitirá la siguiente información a la aseguradora o al FONSAT:

<sup>45</sup> Artículo 36, del Título XIV del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza, el 6 de junio de 2009.

<sup>46</sup> Requisitos dados por el Ministerio de Salud Pública.

[http://www.msp.gov.ec/index.php?option=com\\_content&task=view&id=84&Itemid=118](http://www.msp.gov.ec/index.php?option=com_content&task=view&id=84&Itemid=118)

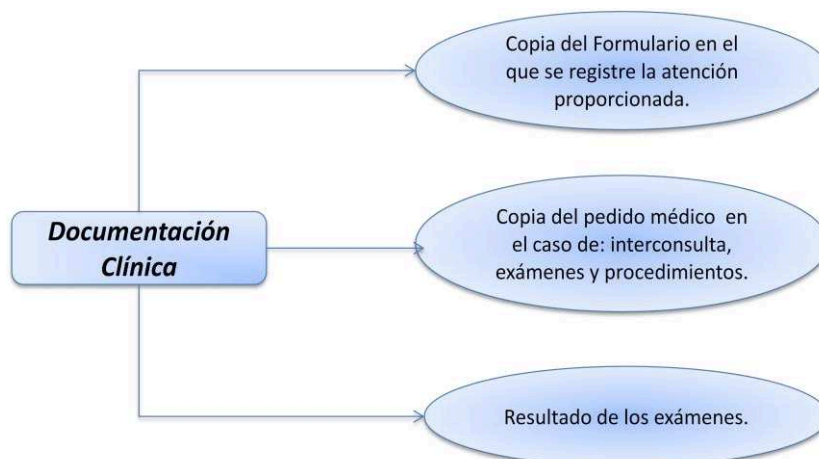
Cuadro 2.5



Fuente: Ministerio de Salud Pública  
Realizado por: Autoras.

#### 2.4.2.2. ATENCIÓN AMBULATORIA Y DE CONSULTA EXTERNA

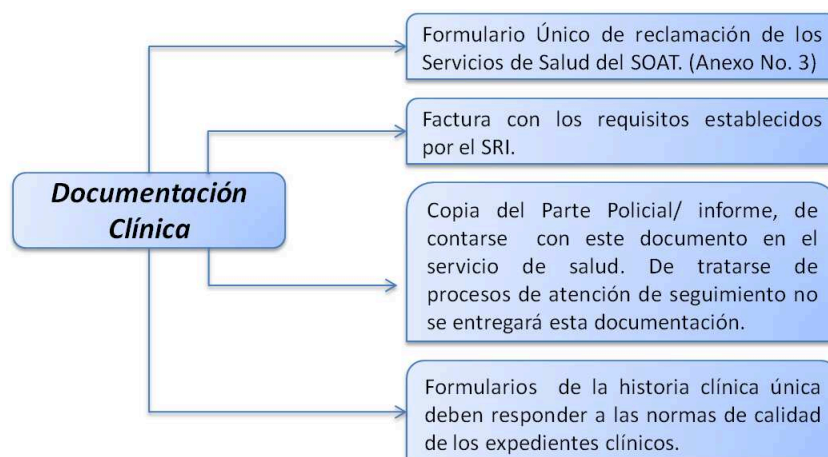
Cuadro 2.6



Fuente: Ministerio de Salud Pública  
Realizado por: Autoras.

### 2.4.2.3. DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVO- FINANCIERO

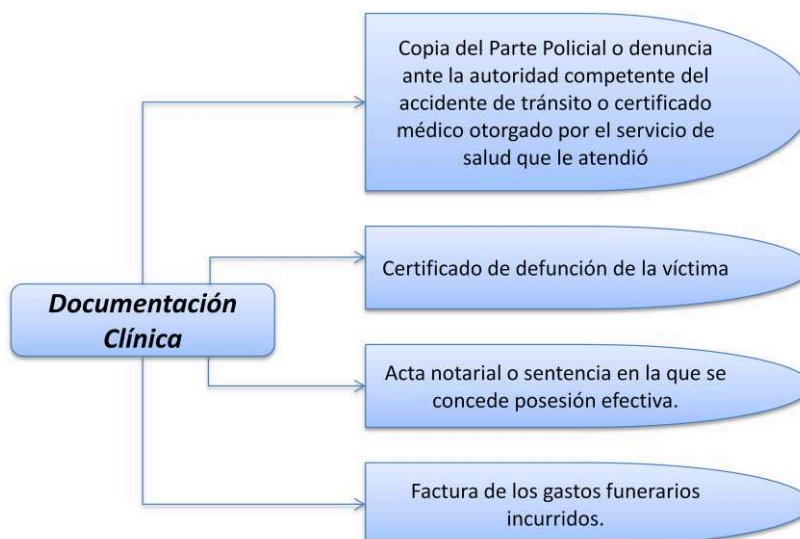
Cuadro 2.7



Fuente: Ministerio de Salud Pública  
Realizado por: Autoras.

### 2.4.2.4. REQUISITOS EN CASO DE MUERTE

Cuadro 2.8



Fuente: Ministerio de Salud Pública  
Realizado por: Autoras.

Se debe seguir el procedimiento que se indica en la ley, según sea el caso. Conocida la ocurrencia del accidente de tránsito, el propietario del vehículo, conductor, prestador del servicio de transporte terrestre, la Policía Nacional o

cualquier persona, deberá comunicar la ocurrencia del accidente de tránsito y registrar la placa de los vehículos accidentados y en caso de que este visible el sticker del SOAT, registrar también el número de póliza con el que está asegurado el vehículo o el nombre de su aseguradora.

Este proceso es fundamental, para garantizar que la aseguradora actúe de inmediato, haciéndose cargo de los gastos médicos o gastos de sepelio de la víctima.

Las víctimas, serán conducidas a los centros de salud públicos o privados más cercanos, al lugar de la ocurrencia del accidente. Las ambulancias que trasladen a las víctimas del accidente, podrán cobrar por el servicio prestado a las víctimas de forma directa o a través del servicio de salud. Los centros de salud públicos o privados, atenderán obligatoriamente a las víctimas de accidente de tránsito, con cargo al SOAT, cuya contratación será acreditada con el Certificado del Seguro y/o calcomanía adherida al vehículo.

Entre los documentos necesarios y habilitantes de cobro están: el informe médico del servicio de salud o el parte policial, en la que conste la ocurrencia del accidente de tránsito.

El pago de la indemnización por lesiones se efectuará directamente a la víctima y, en caso de imposibilidad de ésta, a quien la represente, en base a la documentación sustentatoria que presente.

El pago de gastos médicos, también podrá realizarse vía reembolso, directamente al centro o centros de salud públicos o privados, que acrediten haber atendido a la víctima. El reembolso se efectuará de acuerdo a los comprobantes de pago que el centro de salud presente y que deben estar debidamente sustentados en la historia clínica y demás documentos que acrediten la efectiva atención del paciente.

Los reembolsos se efectuarán con sujeción al tarifario vigente que, para dicho efecto, aprueba el Ministerio de Salud Pública.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Información proporcionada por el Ministerio de Salud Pública del Ecuador ante un accidente de tránsito.

### 2.4.3. PROCESOS DE RECLAMACIÓN

Con la finalidad de establecer lineamientos generales acerca de la operatividad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT para las reclamaciones por: muerte, discapacidad permanente total o parcial, gastos funerarios, gastos de movilización o transporte y gastos médicos<sup>48</sup>. A continuación se describe el procedimiento a seguir en los distintos casos mencionados, no obstante en la realidad el proceso tiene una mayor complejidad. Sin embargo, se requiere describir de una manera sencilla los principales procesos, que deben tomar en cuenta, los distintos actores que intervienen desde la ocurrencia de un accidente de tránsito<sup>49</sup>.

Resulta de suma importancia especificar que, la información utilizada para la descripción del procedimiento en las distintas reclamaciones, se basa en la Guía completa de reclamaciones de gastos médicos de AGS Ecuador, el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, la Póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y el Tarifario de Prestaciones de Salud para el SOAT.

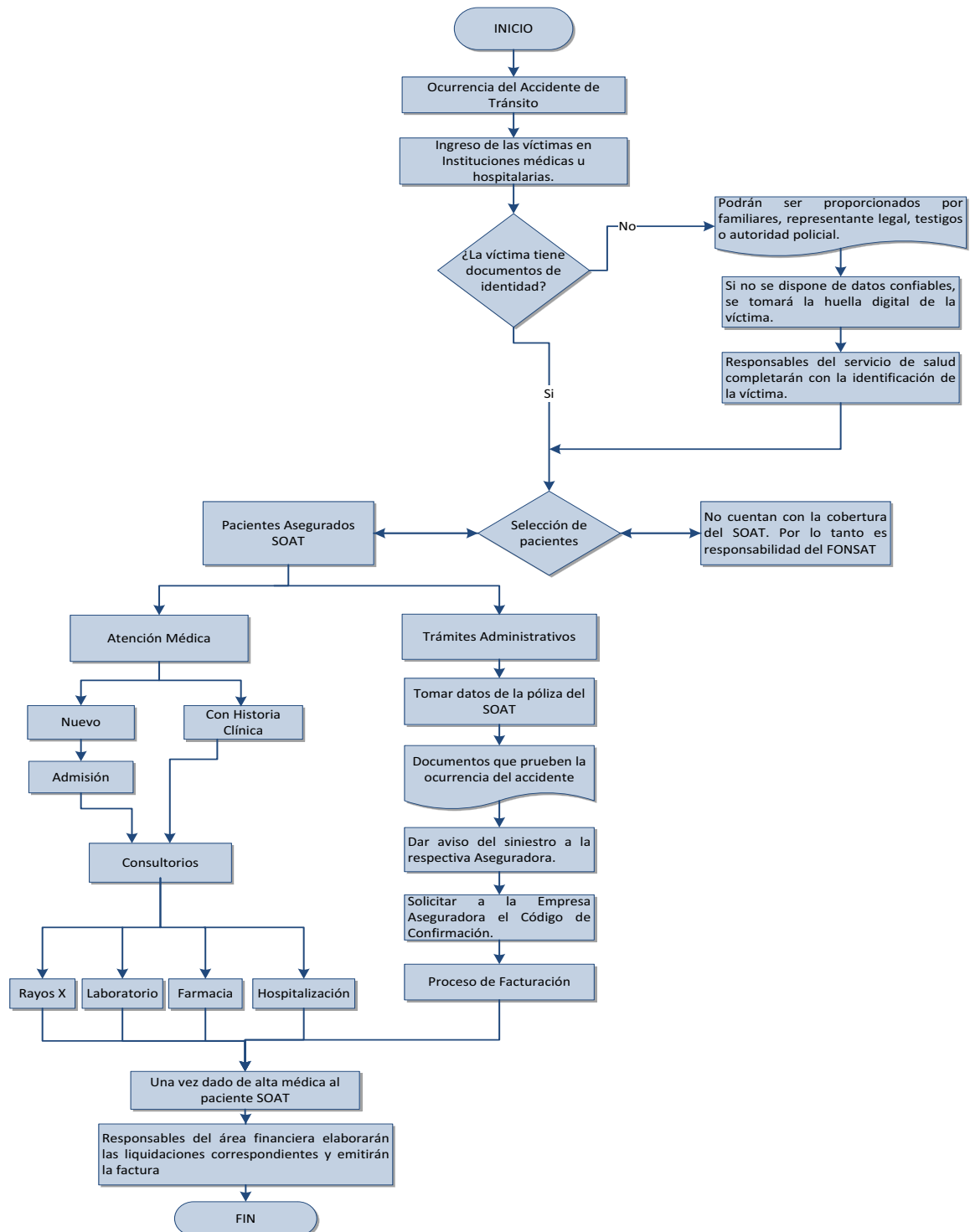
---

<sup>48</sup> En cuanto a los gastos médicos, son los prestadores de salud, los responsables de reclamar los valores respectivos por la atención médica otorgada a las víctimas, ya sea a las compañías que participan en el ramo SOAT o al FONSAT, según sea el caso.

<sup>49</sup> Se debe recordar que el FONSAT, actúa como una aseguradora dentro del sistema, por lo tanto, el procedimiento para el pago de las indemnizaciones es similar, salvo que los pagos están direccionados a las víctimas de vehículos fantasmas o que no han contratado el seguro al momento del accidente.

### 2.4.3.1. POR GASTOS MÉDICOS

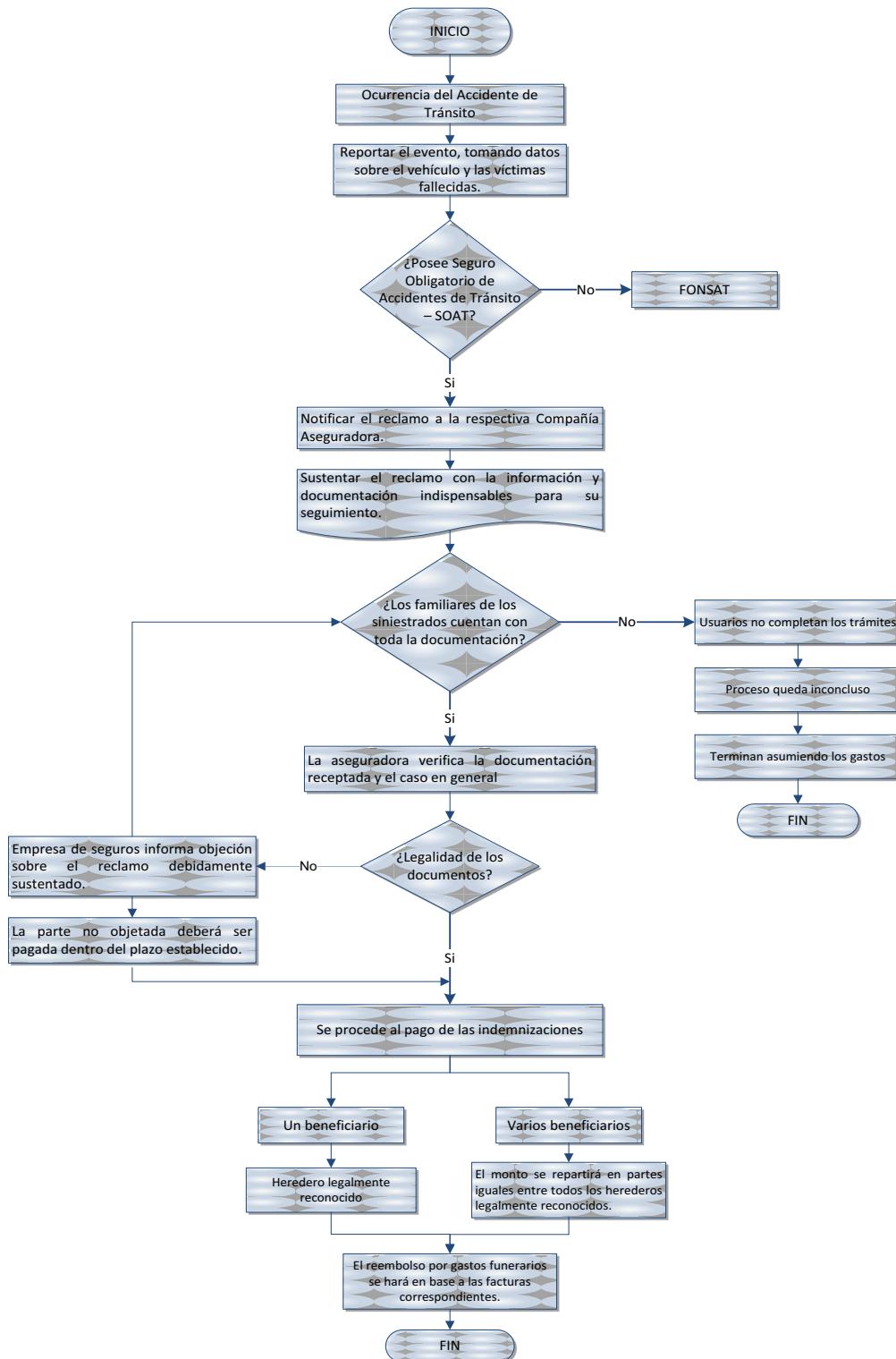
Cuadro 2.9



Realizado por: Autoras.

## 2.4.3.2. POR MUERTE

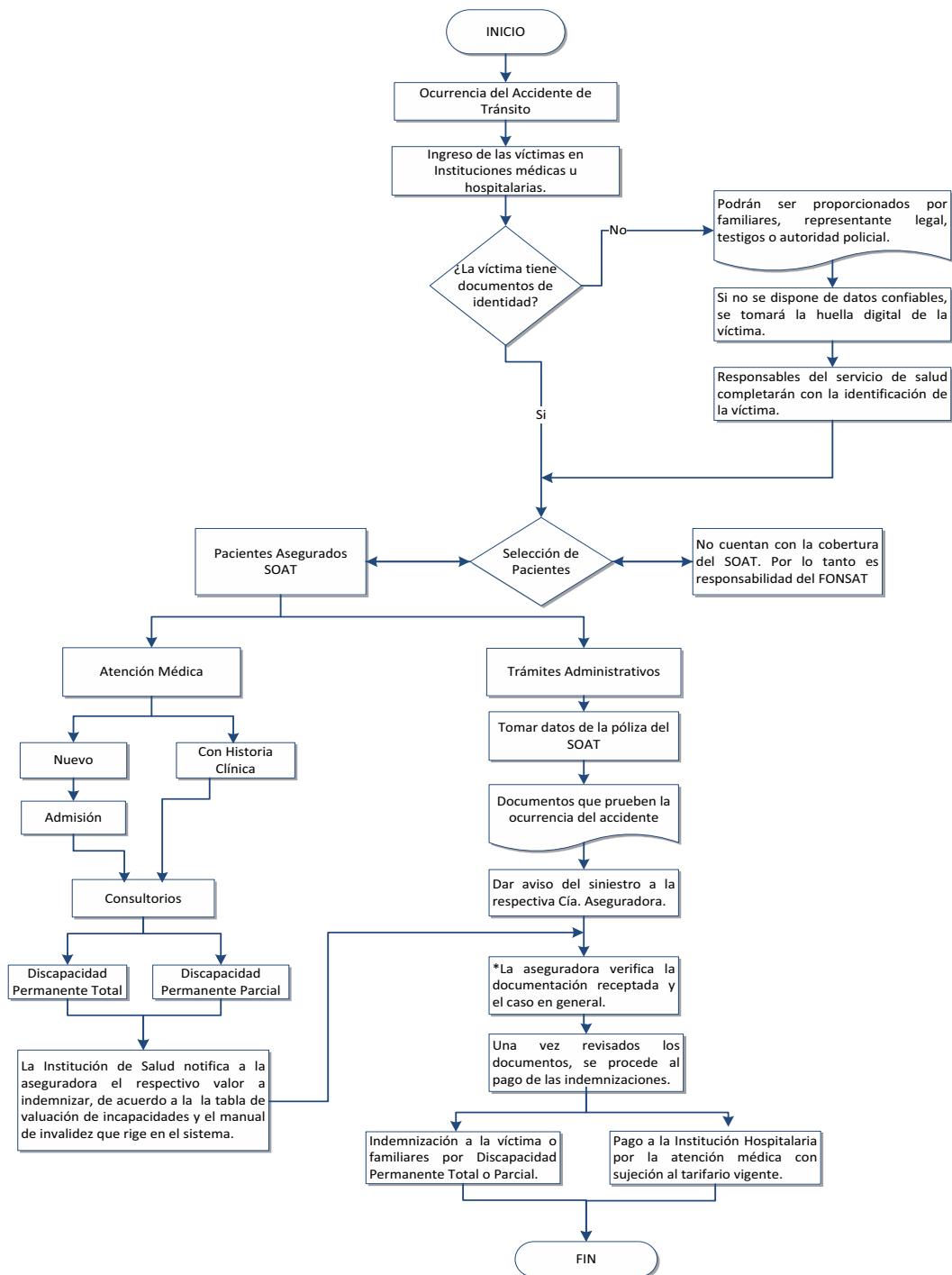
Cuadro 2.10



Realizado por: Autoras.

### 2.4.3.3. POR DISCAPACIDAD PERMANENTE TOTAL O PARCIAL

Cuadro 2.11



\*La documentación debe estar debidamente sustentada en la historia clínica y demás documentos que acrediten la efectiva atención del paciente.

Realizado por: Autoras.



## **2.5. ANÁLISIS DE LAS PRIMAS SOAT**

### **2.5.1. COBRO DE PRIMAS**

A lo largo de esta investigación, se ha recurrido a diferentes fuentes, con el fin de conseguir el estudio elaborado por los miembros partícipes del sistema SOAT, con respecto al valor de la prima que se fijó, para las diferentes modalidades de vehículos, inclusive se realizó varias entrevistas: Dr. Emilio Moya abogado del FOANSAT, Dra. Ana Troya coordinadora legal del CORPOSOAT, Ing. Silvia Flores gerente técnico de Coopseguros y Yesenia Aguilar Feijoo representante de AIG Metropolitana S.A; en ninguna de éstas se logró obtener respuestas concretas, dado que no disponían de dicho documento o análisis, argumentando que si bien es cierto que se realizaron los estudios pertinentes, desde hace ya varios años, este documento reposa en la casa presidencial.

Las tarifas expuestas están reguladas por el Gobierno, presentan características propias, que les permiten ser diferenciadas, de acuerdo al tipo de vehículo, de tal modo que, el riesgo esté en concordancia a cada uno de los vehículos asegurados, ya que en base al tipo de vehículo, se determina el daño potencial, que un ciudadano puede ocasionar al conducir. Por consiguiente se establece una relación entre accidentalidad y siniestralidad, de acuerdo al modelo del vehículo.

El costo total de las indemnizaciones, está asociado directamente con dos variables: frecuencia y severidad de los accidentes, de este modo, entre más accidentes de tránsito ocurran, el valor a indemnizar será mayor para la sociedad. Un comportamiento similar presenta la variable severidad, ya que a medida que se incrementa la gravedad del accidente, aumenta también el coste del mismo.

El objetivo fundamental que se busca, al momento de establecer el valor de una prima es que este valor sea proporcional a ciertos factores, tales como:

riesgo, grado de probabilidad del siniestro, posible intensidad o coste, duración del seguro, entre otros. Por ello, es de suma importancia agrupar riesgos, de acuerdo a sus características, con el fin de que todos los asegurados, paguen la prima que les corresponde.

Se deben considerar varios aspectos, entre los más importantes se puede citar:

- Homogeneidad
- Frecuencia global promedio
- Severidad relativa promedio

La tarifa de primas se encuentra organizada de acuerdo a la participación de las subcategorías: cilindraje y antigüedad, dentro de las diversas categorías de vehículos que existen en el parque automotor ecuatoriano.

De este modo, al considerar criterios como, el tipo de vehículo, el cilindraje y la antigüedad, permite segregar el monto de la prima, en base al nivel de riesgo, que existe entre los diferentes tipos de vehículos.

Para el tarifario de primas aplicado en el año 2008, se dividió en dos grupos: vehículos que no prestan servicio público de alquiler y aquellos que prestan servicio público de alquiler. Se distinguen 9 tipos de vehículos para ambos casos, los mismos que se subdividen respectivamente, en 25 y 20 categorías finales. El valor de las primas fluctúa de \$30 a \$166 anuales dependiendo de las características del vehículo.

Por el contrario, el tarifario vigente, si bien es cierto que tiene la misma estructura que el anterior, presenta ciertos cambios tanto en la organización como en los precios de las tarifas. El valor de la prima oscila entre 20 y 112 dólares.

El poder contar con tarifas que diferencien la utilización de los vehículos, resulta de suma importancia, debido a que facilita obtener información estadística para los próximos estudios e ir detectando acertadamente falencias e irregularidades, que vaya presentando el sistema.

Algunos conocedores del tema, señalan que entre las principales falencias que se detectaron en el primer año de vigencia del SOAT, radican los excesivos gastos administrativos, altos porcentajes en reaseguros, demoras en el pago de indemnizaciones, y la falta de vinculación y control entre los servicios médicos prestados a las víctimas de los accidentes. A esto se suman, ciertos problemas estructurales del sector transportes, tales como: la débil institucionalidad que presenta el sector, el pésimo ordenamiento del sistema de transporte público, entre otros.

Si bien es cierto que durante el primer año de funcionamiento, el sistema presentó una serie de inconsistencias, que cambiaron el principio esencial del SOAT y se convirtió, a la vista de todos, en un lucrativo negocio para las aseguradoras. En el año 2009, el sistema prácticamente se estabilizó, gracias a la introducción de ciertas modificaciones concernientes a la parte normativa y regulatoria, que han conseguido transparentar el sistema y con ello garantizar su sostenibilidad a largo plazo. Se debe recordar que dicha sostenibilidad, no depende únicamente de las aseguradoras, sino de todos los agentes que intervienen en el sistema.

Debe tomarse en cuenta que, todo sistema al principio, tiene ciertas falencias que paulatinamente se van reduciendo, a medida que transcurren los años de funcionamiento y se va adquiriendo mayor experiencia, tal es el caso del SOAT, que a partir del primer año de vigencia, se pudo implementar medidas correctivas. No obstante, la mayor parte de medios de comunicación, promulgan que no existieron los respectivos análisis técnicos. A continuación se cita un extracto escrito por el Sr. Patricio Salas Guzmán, Gerente General de CORPOSOAT y presentado a la Asamblea Constituyente el 11 de febrero de 2008:

“El proceso de estructuración final del actual Sistema SOAT, llevó aproximadamente tres años, desde que en 2004, la Superintendencia de Bancos y Seguros, convocó a un Comité Especial Técnico, para discutir las condiciones del mismo, en el que participaron representantes de: Ministerio de

Gobierno y Policía, Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, Dirección Nacional de Tránsito, Comisión de Tránsito del Guayas, Confederación Nacional de Transportistas, Federaciones de Choferes Profesionales, Sociedad Civil, Sector Asegurador Privado; entre otros.

La discusión llevó a un consenso que definió un proyecto de reglamento, que fue presentado al Ministerio de Gobierno y Policía en 2005, y aprobado por el Directorio del Consejo Nacional de Tránsito a finales de ese año.

Posteriormente, fue nuevamente discutido por petición de varios actores y se unieron al Comité Técnico, representantes de Ministerio de Salud Pública y Asociación de Clínicas y Hospitales Privados del Ecuador. El resultado fue un nuevo proyecto de reglamento, que posteriormente fue enviado al Ministerio de Gobierno y Policía, que luego fue aprobado por el ex Presidente Alfredo Palacio, quién expidió, en Diciembre de 2006, el Decreto Ejecutivo 2119, que determinó el Reglamento para el SOAT.

Con la posesión del nuevo gobierno, el SOAT entró nuevamente en un proceso de revisión y análisis, ahora bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en un nuevo Comité Técnico conformado por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, se discutieron y pulieron aspectos relacionados con el mismo, ahora con la participación adicional del Defensor del Pueblo. Se elaboró un nuevo proyecto de reglamento, que también fue aprobado, por el Directorio del Consejo Nacional de Tránsito y enviado al Ejecutivo, para su revisión y expedición, esto en Julio de 2007.

El Gobierno Nacional, involucró a sus técnicos en la revisión del proyecto, se hicieron diversas observaciones, se comprobaron muchos datos técnicos y estadísticos, se realizaron visitas a países, donde el SOAT funciona por muchos años, inclusive se analizaron otras alternativas para el SOAT, para que finalmente el 19 de Diciembre de 2007, el Presidente Constitucional de la República, decidiera acertadamente y expidiera el Decreto Ejecutivo 809, con el nuevo Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT. Se lo puso en vigencia, no sin antes introducirle algunas modificaciones

solicitadas por el Presidente Rafael Correa, especialmente en lo concerniente a las coberturas y montos asegurados.”

## 2.5.2. PRIMAS A APLICARSE AÑO 2008

Después de varias reuniones, entre delegados de las Compañías Aseguradoras, que se encontraban dispuestas a trabajar en el Ramo SOAT en el Ecuador y representantes de la Superintendencia de Bancos y Seguros – SBS, los precios para el cobro de primas se fijaron en los siguientes valores:

### 1. Para vehículos que no presten servicio público de alquiler

Tabla 2.6

Tarifa de Primas año 2008 para vehículos que no presten servicio público de alquiler						
CLASE	CILINDRAJE (cc)	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT	TOTAL PRIMA	OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	COSTO TOTAL DEL SOAT
Motocicletas	Menos de 100	21,96	6,19	28,15	1,63	29,78
	100 a 249	27,45	7,74	35,19	1,91	37,10
	Más de 249	33,72	9,51	43,23	2,23	45,46
Todo terreno y camionetas de 0 a 9 años	Menos de 1500	43,13	12,17	55,30	2,71	58,01
	1500 a 2499	51,75	14,60	66,35	3,15	69,50
	Más de 2499	60,38	17,03	77,41	3,60	81,01
Todo terreno y camionetas más de 9 años	Menos de 1500	53,33	15,04	68,37	3,23	71,60
	1500 a 2499	61,95	17,47	79,42	3,68	83,10
	Más de 2499	69,79	19,69	89,48	4,08	93,56
Automóviles de 0 a 9 años	Menos de 1500	23,52	6,64	30,16	1,71	31,87
	1500 a 2499	29,80	8,40	38,20	2,03	40,23
	Más de 2499	35,29	9,95	45,24	2,31	47,55
Automóviles más de 9 años	Menos de 1500	32,15	9,07	41,22	2,15	43,37
	1500 a 2499	37,64	10,62	48,26	2,43	50,69
	Más de 2499	42,35	11,94	54,29	2,67	56,96
Oficial especial	Menos de 1500	54,90	15,48	70,38	3,32	73,70
	1500 a 2499	69,79	19,69	89,48	4,08	93,56
	Más de 2499	83,90	23,67	107,57	4,80	112,37
	CAPACIDAD DE CARGA (TN)	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT	TOTAL PRIMA	OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	COSTO TOTAL DEL SOAT
Carga mixta	Menos de 5	47,84	13,49	61,33	2,95	64,28
	5 a 14,99	68,23	19,24	87,47	4,00	91,47
	Más de 14,99	90,18	25,44	115,62	5,12	120,74
	TIPO	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT	TOTAL PRIMA	OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	COSTO TOTAL DEL SOAT
Transporte de pasajeros particular	Bus (24 o más pasajeros)	68,19	19,23	87,42	4,00	91,42
	Buseta (de 17 a 23 pasajeros)	61,37	17,31	78,68	3,65	82,33
	Furgonetas (de 7 a 16 pasajeros)	54,55	15,39	69,94	3,30	73,24
Vehículos especiales		92,06	25,96	118,02	5,22	123,24

**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 809 de 19 de Diciembre de 2008 y publicado en Suplemento de Registro Oficial No. 243 de 2 de Enero de 2008. Tarifa aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros mediante Resolución No. SBS-INSP-2008-0016 de 10 de Enero de 2008.

## 2. Para vehículos que presten servicio público de alquiler:

Tabla 2.7

Tarifa de Primas año 2008 para vehículos que presten servicio público de alquiler							
TIPO	MODAL	CILINDRAJE (cc)	PRIMA NETA	CONTRIBUCIÓN FONSAT	TOTAL PRIMA	OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS	COSTO TOTAL DEL SOAT
Vehículos hasta 5 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	38,64	10,23	46,51	2,36	48,87
		1500 a 2499	48,68	12,93	58,75	2,85	61,60
		Más de 2499	60,72	16,16	73,44	3,44	76,88
Vehículos hasta 5 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	50,68	13,46	61,20	2,95	64,15
		1500 a 2499	60,72	16,16	73,44	3,44	76,88
		Más de 2499	70,76	18,85	85,68	3,93	89,61
Vehículos de 6 a 16 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	56,70	15,08	68,54	3,24	71,78
		2500 o más	75,77	20,19	91,79	4,17	95,96
Vehículos de 6 a 16 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	70,76	18,85	85,68	3,93	89,61
		2500 o más	90,82	24,23	110,15	4,91	115,06
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. De 0 a 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	56,70	15,08	68,54	3,24	71,78
		2500 o más	75,77	20,19	91,79	4,17	95,96
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. Más de 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	70,76	18,85	85,68	3,93	89,61
		2500 o más	90,82	24,23	110,15	4,91	115,06
		<b>CAPACIDAD DE PASAJEROS</b>	<b>PRIMA NETA</b>	<b>CONTRIBUCIÓN FONSAT</b>	<b>TOTAL PRIMA</b>	<b>OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS</b>	<b>PRIMA TOTAL</b>
Busetas, buses y omnibuses	Turismo, interprovincial, intraprovincial y escolar intra/interprovincial	17 a 31	95,84	25,58	116,27	5,15	121,42
		32 o más	130,97	35,00	159,11	6,86	165,97
		<b>CAPACIDAD DE CARGA</b>	<b>PRIMA NETA</b>	<b>CONTRIBUCIÓN FONSAT</b>	<b>TOTAL PRIMA</b>	<b>OTRAS CONTRIBUCIONES Y CARGOS</b>	<b>PRIMA TOTAL</b>
Camiones, tractocamiones	Carga semipesada, pesada y extrapesada	Menos de 5	94,41	25,19	114,52	5,08	119,60
		5 a 14,99	109,32	29,20	132,71	5,81	138,52
		Más de 14,99	125,81	33,62	152,82	6,61	159,43
Busetas, buses, omnibuses y trolebuses	Servicio urbano escolar y urbano	Prima única	90,82	24,23	110,15	4,91	115,06

**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 809 de 19 de Diciembre de 2008 y publicado en Suplemento de Registro Oficial No. 243 de 2 de Enero de 2008. Tarifa aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros mediante Resolución No. SBS-INSP-2008-0016 de 10 de Enero de 2008.

### 2.5.3. PRIMAS A APLICARSE AÑO 2009

Después de un año de funcionamiento de este sistema, se decidió realizar cambios, “como resultado de la evaluación efectuada por la Superintendencia de Bancos y Seguros, al término del primer año de funcionamiento del SOAT, el organismo de control del sistema asegurador, ha determinado la necesidad de introducir reformas al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, para proteger de mejor manera, el interés de los asegurados que deben contratar este seguro obligatorio, al tiempo de preservar la solvencia de las aseguradoras, para operar en este ramo”<sup>50</sup>. Estos cambios, fueron decretados por el Presidente del Ecuador, Economista Rafael Correa Delgado, en Gualaquiza, el 6 de junio de 2009, siguiendo lo que dictamina la

<sup>50</sup> Reglamento No. 1767 del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 147 numeral 13 <sup>51</sup>, logrando así una rebaja en el pago de las primas a recaudarse.

Según el Artículo 39, del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, la tarifa de primas se cobrará según lo siguiente:

1. Vehículos que no presten servicio público de alquiler

Tabla 2.8

Tarifa de Primas vigente para vehículos que no presten servicio público de alquiler – SOAT Privado		
CLASE	CILINDRAJE (cc)	COSTO TOTAL DEL SOAT
Motocicletas	Menos de 100	19,71
	100 a 249	24,63
	Más de 249	30,26
Todo terreno y camionetas de 0 a 9 años	Menos de 1500	38,71
	1500 a 2499	46,45
	Más de 2499	54,19
Todo terreno y camionetas más de 9 años	Menos de 1500	47,86
	1500 a 2499	55,59
	Más de 2499	62,64
Automóviles de 0 a 9 años	Menos de 1500	21,11
	1500 a 2499	26,74
	Más de 2499	31,67
Automóviles más de 9 años	Menos de 1500	28,85
	1500 a 2499	33,78
	Más de 2499	38,00
	CAPACIDAD DE CARGA (TN)	COSTO TOTAL DEL SOAT
Carga o mixta	Menos de 5	42,93
	5 a 14,99	61,23
	Más de 14,99	80,93
	TIPO	COSTO TOTAL DEL SOAT
Transporte de pasajeros particular	Bus (24 o más pasajeros)	61,19
	Buseta (de 17 a 23 pasajeros)	55,08
	Furgonetas (de 7 a 16 pasajeros)	48,96
Vehículos especiales		82,61

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009

<sup>51</sup> Artículo 147.- Son atribuciones y deberes de la Presidenta o Presidente de la República, además de los que determine la ley:.... 13. Expedir los reglamentos necesarios para la aplicación de las leyes, sin contravenir las ni alterarlas, así como los que convengan a la buena marcha de la administración.

## 2. Vehículos que presten servicio público de alquiler

Tabla 2.9

Tarifa de Primas vigente para vehículos que presten servicio público de alquiler – SOAT Público			
TIPO	MODALIDAD	CILINDRAJE (cc)	COSTO TOTAL DEL SOAT
Vehículos hasta 5 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	32,56
		1500 a 2499	41,13
		Más de 2499	51,41
Vehículos hasta 5 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	42,84
		1500 a 2499	51,41
		Más de 2499	59,98
Vehículos de 6 a 16 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	48,00
		2500 o más	64,25
Vehículos de 6 a 16 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	59,98
		2500 o más	77,11
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. De 0 a 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	47,98
		2500 o más	64,04
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. Más de 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	59,98
		2500 o más	77,14
		<b>CAPACIDAD DE PASAJEROS</b>	<b>PRIMA TOTAL</b>
Busetas, buses y omnibuses	Turismo, interprovincial, intraprovincial y escolar	17 a 31	81,41
		32 o más	111,37
		<b>CAPACIDAD DE CARGA</b>	<b>PRIMA TOTAL</b>
Camiones, tractocamiones	Carga semipesada, pesada y extrapesada	Menos de 5	80,15
		5 a 14,99	92,89
		Más de 14,99	106,96
Busetas, buses,	Servicio urbano escolar y urbano	Prima única	77,14

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009

#### 2.5.4. ANÁLISIS DE LAS PRIMAS CON LA FUNCIÓN PARTE ENTERA

Al analizar los resultados operacionales del seguro SOAT, registrados durante su primer año de vigencia, se determinó la necesidad de realizar reformas al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT. En el artículo 229, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se establece que: “Las nuevas tarifas de primas, se aplicarán desde el primero de enero del 2009, por tanto, las renovaciones de las pólizas que se efectúen a partir de la publicación del presente Decreto Ejecutivo, se ceñirán a las tarifas de primas establecidas en el decreto Ejecutivo No. 1716, de 6 de junio del 2009, publicado en el Suplemento del registro Oficial No. 613, de 16 de junio del 2009”.

“Los pagos que se hayan realizado durante el año 2009, con anterioridad a la publicación de este Decreto Ejecutivo en base de las tarifas que rigieron para el año 2008, deberán ser reliquidados para que las diferencias, sean reconocidas



como un crédito a favor del asegurado, que se hará efectivo al momento de la renovación del seguro SOAT, para el año 2010”.

Debido a ciertas inconsistencias, que presentó el sistema durante su primer año de vigencia, se estipuló la reducción del 30% de las mismas, con la finalidad de proteger de mejor manera a los asegurados, sin dejar de lado el resguardo de la solvencia de las aseguradoras, que operan en este ramo. Dicha reducción pretendió recuperar el valor de las primas y recargos cobrados en “exceso”. De tal manera que haya una correspondencia entre la prima pagada y el servicio otorgado.

Las medidas tomadas en cuanto a la reducción del 5% ,en gastos administrativos y reaseguros, y 30% en la reducción de primas, si bien es cierto que se argumenta, que no responden a medidas técnicas, sino más bien a aspectos políticos, han logrado transparentar las ganancias de las aseguradoras e incrementar la confianza de la ciudadanía, ya que hablamos de un seguro de carácter social, enfocado principalmente a los estratos más pobres de la sociedad.

Para un mayor entendimiento de las tarifas de primas SOAT, se utilizará gráficos de una **función parte entera**.

El análisis que se realizará es sobre las primas que se encuentran en vigencia, es decir, las que fueron decretadas en el 2009.

#### 2.5.4.1. PARA VEHÍCULOS QUE NO PRESTEN SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER

##### *MOTOCICLETAS:*

Tabla 2.10

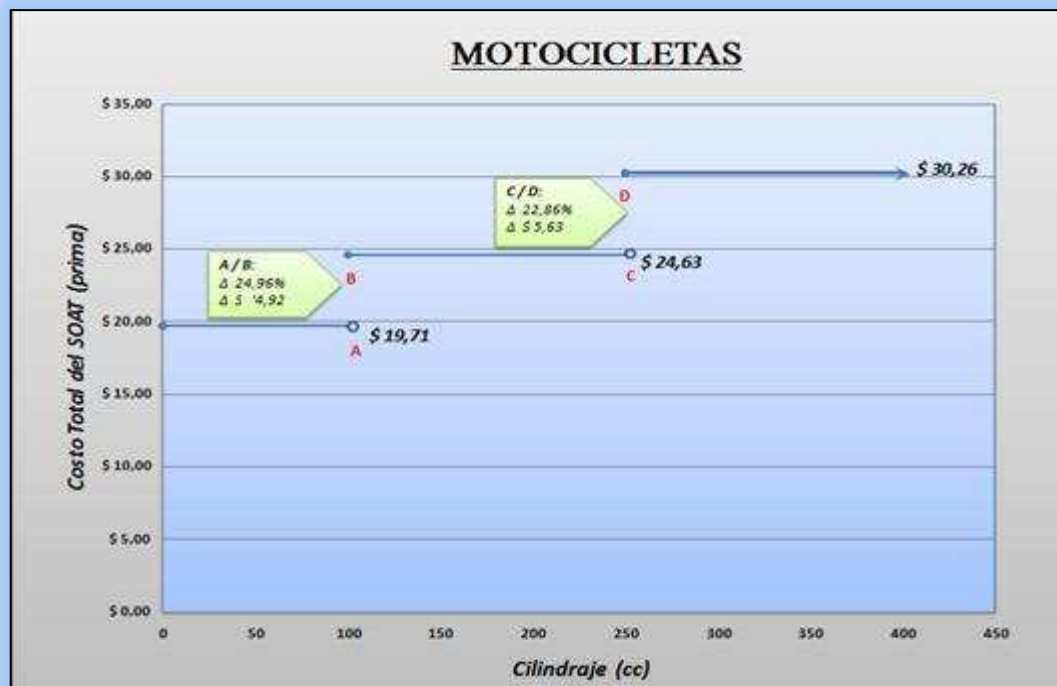
Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Motocicletas				
CLASE	TIPO	COSTO TOTAL DEL SOAT	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Motocicletas	Menos de 100	19,71		
	100 a 249	24,63	24,96%	4,92
	Más de 249	30,26	22,86%	5,63

**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

**Realizado por:** Autoras.

$$f(x) = \begin{cases} 19,71; & 0 \leq x < 100 \\ 24,63; & 100 \leq x < 249 \\ 30,26; & x \geq 250 \end{cases}$$

Gráfico 2.4



Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.  
Realizado por: Autoras.

Las motocicletas tienen capacidad para el conductor y un acompañante, como se ha venido mencionando, la tarifa para las distintas categorías, depende de ciertas características como: cilindraje, capacidad de servicio y modelo. De este modo, se puede observar en el Gráfico 2.4, que el costo total del SOAT, va incrementándose según el cilindraje (cc), sin embargo, el cambio porcentual de los incrementos de valor entre primas es diferente, la primera variación corresponde a 24,96% y la segunda a 22,86%, lo que quiere decir, que el cambio porcentual entre primas es decreciente y no obedece a ninguna regla matemática simple, pues este es heterogéneo.

Al comparar con los valores de las primas fijados en el año 2008, se visualiza que presentan una reducción de \$10,07, para el primer rango del cilindraje, de \$12,47 para el segundo y finalmente el tercero disminuye en \$15,20.

Además, en la Tabla 2.10, se puede apreciar que los valores de las primas para los distintos rangos del cilindraje fijados en el tarifario, para la modalidad Motocicletas, relativamente son bajos en comparación con las otras categorías. Si bien es cierto que las motocicletas presentan una alta exposición, es decir una gran probabilidad de sufrir lesiones, los efectos generados por accidentes, donde intervengan motos, resulta mínimo en comparación con otra clase de vehículo, ya que la severidad asociada al tipo de siniestro, que puede acaecer en esta modalidad es leve, dado que es bajo el número de personas afectadas.

*TODO TERRENO Y CAMIONETAS:*

Tabla 2.11

Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Todo terreno y camionetas				
CLASE	TIPO	COSTO TOTAL DEL SOAT	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Todo terreno y camionetas de 0 a 9 años	Menos de 1500	38,71		
	1500 a 2499	46,45	19,99%	7,74
	Más de 2499	54,19	16,66%	7,74
Todo terreno y camionetas más de 9 años	Menos de 1500	47,86		
	1500 a 2499	55,59	16,15%	7,73
	Más de 2499	62,64	12,68%	7,05

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

Realizado por: Autoras.

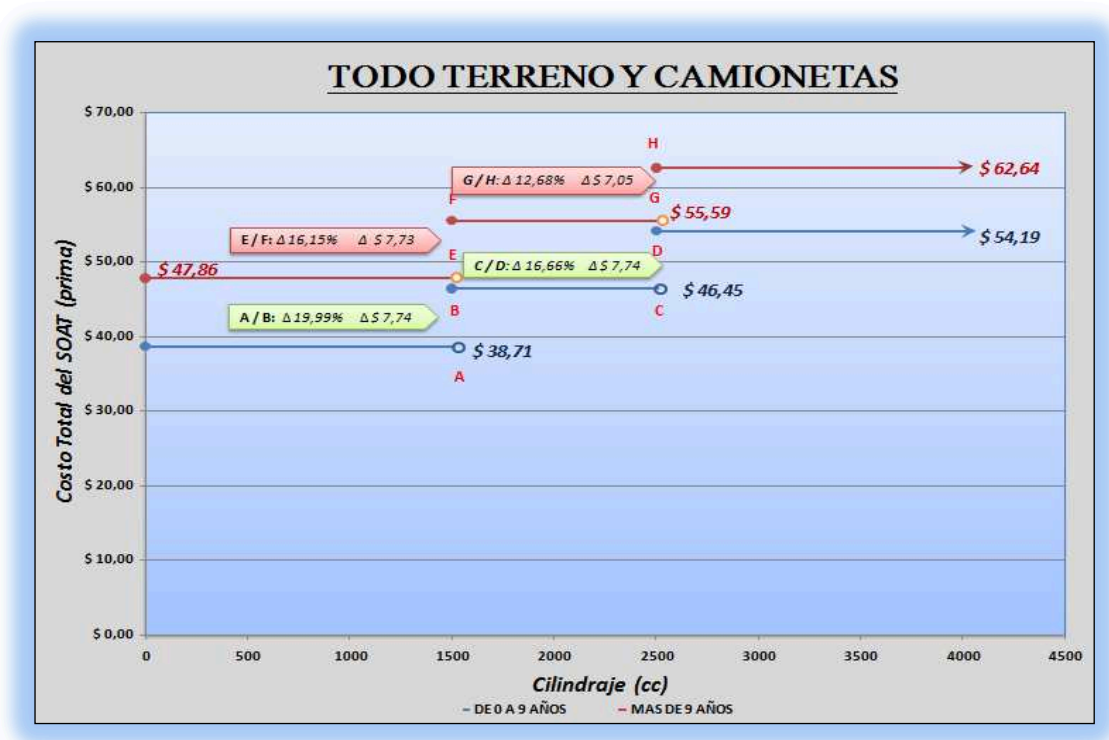
**De 0 a 9 años**

$$f(x) = \begin{cases} 38,71; & 0 \leq x < 1500 \\ 46,45; & 1500 \leq x < 2499 \\ 54,19; & x \geq 2500 \end{cases}$$

**Más de 9 años**

$$f(x) = \begin{cases} 47,86; & 0 \leq x < 1500 \\ 55,59; & 1500 \leq x < 2499 \\ 62,64; & x \geq 2500 \end{cases}$$

Gráfico 2.5



**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.  
**Realizado por:** Autoras.

Referente a la modalidad *Todo terreno y camionetas de 0 a 9 años*, la Tabla 2.11, indica que la tarifa difiere también según el cilindraje que posee cada vehículo. Así, los vehículos que poseen un rango de cilindraje menor a 1500cc, pagan una tarifa anual de \$38,71. Por lo general, este tipo de cilindraje corresponde a vehículos para pasajeros, más no de carga. El cilindraje que va desde los 1500cc hasta los 2499cc, le corresponde una tarifa anual de \$46,45. Este tipo de cilindraje, corresponde en su mayoría a vehículos de carga, que en este caso no prestan servicio público de alquiler, pueden estar destinados a satisfacer laboralmente a un grupo humano de trabajo, empresas o también pueden ser utilizados como vehículos de interés personal. Y el cilindraje mayor a los 2499cc, está asociado con una tarifa de \$54,19. Estos son vehículos netamente de carga, suntuarios, etc. Por lo tanto, se trata de una prima progresiva, entre menor cilindraje menor es la prima que tienen que pagar los vehículos y viceversa.

Al comparar las distintas tarifas, tomando en cuenta los años del vehículo, se puede observar que la prima, es decir el valor a pagar del SOAT, es más alto

en los vehículos que tienen más de nueve años. Esto puede ser debido a las condiciones del vehículo, ya que pueden estar evaluados como generadores de una cantidad mayor de riesgos, que un vehículo nuevo, “proporcionalmente”. Existen factores internos-externos propios del vehículo: tiempo de uso, condiciones del vehículo, fallas mecánicas, etc. Debido a que un vehículo se devalúa en gran medida a partir de los “cinco años”, por esta razón la tarifa varía según la descripción del gráfico.

El porcentaje en que crece el valor de la prima, dependiendo del cilindraje, no sigue ninguna regla matemática, ya que como se aprecia en el Gráfico 2.5, este valor porcentual es indistinto.

Nótese que todos los valores disminuyen un 30%, con respecto al año anterior.

### AUTOMÓVILES:

Tabla 2.12

Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Automóviles				
CLASE	TIPO	COSTO TOTAL DEL SOAT	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Automóviles de 0 a 9 años	Menos de 1500	21,11		
	1500 a 2499	26,74	26,67%	5,63
	Más de 2499	31,67	18,44%	4,93
Automóviles más de 9 años	Menos de 1500	28,85		
	1500 a 2499	33,78	17,09%	4,93
	Más de 2499	38,00	12,49%	4,22

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

Realizado por: Autoras.

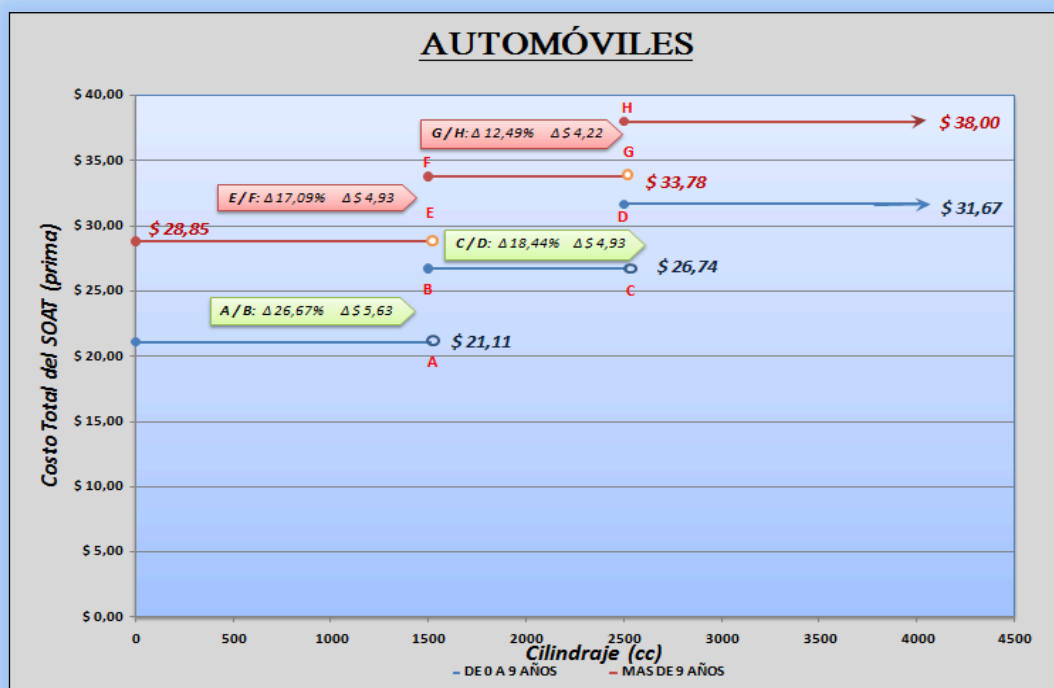
#### De 0 a 9 años

$$f(x) = \begin{cases} 21,11; & 0 \leq x < 1500 \\ 26,74; & 1500 \leq x < 2499 \\ 31,67; & x \geq 2500 \end{cases}$$

#### Más de 9 años

$$f(x) = \begin{cases} 28,85; & 0 \leq x < 1500 \\ 33,78; & 1500 \leq x < 2499 \\ 38,00; & x \geq 2500 \end{cases}$$

Gráfico 2.6



**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.  
**Realizado por:** Autoras.

Esta categoría, se refiere a vehículos con capacidad máxima para cinco pasajeros y por los cuales no se cobra pasaje. Por lo tanto, se tarifican teniendo en cuenta el cilindraje y el año.

Como se visualiza en el Gráfico 2.6 y en la descripción relacionada a los *Automóviles* que circulan dentro del Ecuador. Se mantiene la relación, aquellos vehículos cuyo cilindraje es bajo pagan una prima proporcional. Se atribuye posiblemente a que su nivel de fuerza-velocidad, no les permite desarrollarse como vehículos potenciales, a ocasionar un alto riesgo de accidentabilidad, en comparación de los vehículos cuyo cilindraje es mayor a 2499cc.

Otra razón del por qué la prima a pagarse varía, es por el valor final del vehículo. Los vehículos ubicados en una categoría de más de nueve años, el valor destinado a pagarse, varía también según su cilindraje. Como se observa en la Tabla 2.12, el valor a pagarse, según su cilindraje, es más alto en los vehículos que tienen más de nueve años. Al momento de evaluar una prima proporcional a los vehículos por parte del SOAT, estos son, potencialmente, considerados a sufrir más accidentes, debido al desgaste propio del vehículo.

Mantiene las características de que el valor de las primas crece sin un porcentaje exacto y la reducción del 30%, en relación al año 2008.

*CARGA O MIXTO:*

Tabla 2.13

Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Carga o mixta				
CLASE	CAPACIDAD DE CARGA (TN)	COSTO TOTAL DEL SOAT	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Carga o mixta	Menos de 5	42,93		
	5 a 14,99	61,23	44,96%	18,30
	Más de 14,99	80,93	32,17%	19,70

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

Realizado por: Autoras.

$$f(x) = \begin{cases} 42,93; & 0 \leq x < 5 \\ 61,23; & 5 \leq x < 14,99 \\ 80,93; & x \geq 15 \end{cases}$$

Gráfico 2.7



Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

Realizado por: Autoras.

En la modalidad *Carga o Mixto*, correspondiente a vehículos pesados como: camiones, tractocamiones, etc., se puede observar en el Gráfico 2.7, que el costo total del SOAT, va incrementándose según la capacidad de carga (TN)

que posee cada vehículo, el primer incremento es de \$18,30 mientras que el segundo es de \$19,70. Respecto al cambio porcentual de los incrementos de valor entre primas, vemos que la primera variación corresponde a 44,96% y la segunda a 32,17%, es decir presenta una tendencia decreciente.

Al comparar la tarifa fijada a vehículos de carga o vehículos mixtos, con la establecida para las categorías automóviles, todo terreno y camionetas, se puede apreciar que su valor es casi similar. El único valor que varía, es aquel destinado a aquellos vehículos con más de 14,99 toneladas. El valor en general, debería ser más alto, en proporcionalidad al peligro que este medio de transporte puede ocasionar, en caso de accidente, sea este por falla humana o falla mecánica. No se puede comparar un accidente causado por una motocicleta o un automóvil, a un accidente ocasionado por un vehículo de carga.

*TRANSPORTE DE PASAJEROS PARTICULAR:*

Tabla 2.14

Tarifa de Primas vigentes para vehículos que no presten servicio público de alquiler. Modalidad: Transporte de pasajeros particular				
CLASE	TIPO	COSTO TOTAL DEL SOAT	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Transporte de pasajeros particular	Bus (24 o más pasajeros)	61,19	11,09%	6,11
	Buseta (de 17 a 23 pasajeros)	55,08	12,50%	6,12
	Furgonetas (de 7 a 16 pasajeros)	48,96		

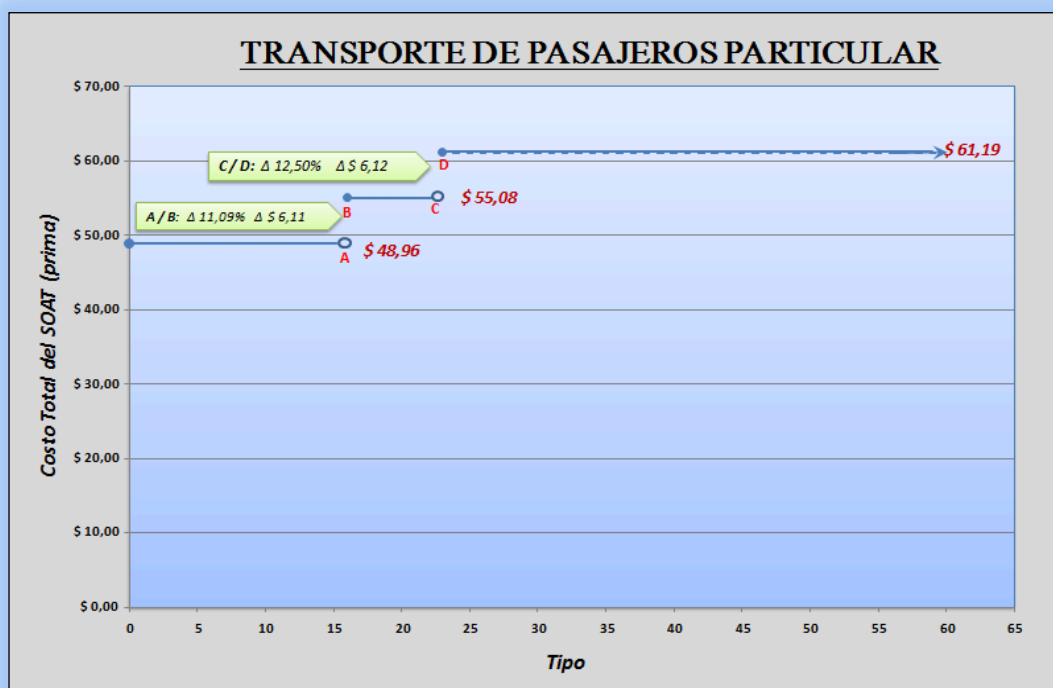
**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

**Realizado por:** Autoras.

$$f(x) = \begin{cases} 48,96; & 7 \leq x \leq 16 \\ 55,08; & 17 \leq x \leq 23 \\ 61,19; & x \geq 24 \end{cases}$$



Gráfico 2.8



**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

**Realizado por:** Autoras.

La Tabla 2.14, indica que existe un valor destinado a pagar por concepto de SOAT, a los vehículos que prestan un servicio de transporte llámese este: bus, buseta o furgoneta, según sea el número de pasajeros. Presenta una variación progresiva del valor de la prima, según la capacidad de pasajeros y un cambio porcentual decreciente entre los mismos. Mientras más pasajeros transporte, mayor es el costo que debe asumir por concepto del SOAT. Así, las furgonetas pagan una tarifa anual de \$48,96, a las busetas les corresponde una tarifa anual de \$55,08 y los buses están asociado con una tarifa de \$61,19. Esta categoría, presenta un grado elevado de severidad, en cuanto al potencial daño, debido al número de pasajeros que transportan.

Algo relativamente aceptable. Pero en definitiva, se debería crear y fomentar un nivel de conciencia a nivel de este tipo de vehículos, destinados a la transportación masiva de personas, para así evitar los accidentes de tránsito, que en ocasiones suelen ser mortales, en donde una tarifa llamada SOAT, no devolvería una vida perdida, a una familia. Se argumenta que la causa más frecuente para que se produzcan este tipo de accidentes, es la violenta

competencia, que existe entre los conductores de buses, que prestan servicio de transporte público. En la mayoría de los casos, esta conducta obedece al hecho de querer realizar más recorridos y por ende poder conseguir mayores ingresos, debido a que la remuneración que les corresponde, esta en concordancia a un porcentaje fijado, de acuerdo al dinero recaudado durante la jornada de trabajo. De allí que se debería mejorar las condiciones laborales de este sector.

Nótese en la Tabla 2.14, que todos los valores disminuyen un 30%, con respecto al año anterior.

#### *VEHÍCULOS ESPECIALES:*

$$f \text{ € } \Rightarrow 82,61$$

La modalidad *Vehículos especiales*, hace referencia a un tipo de vehículo automotor, que no presta ningún tipo de servicio especial, pero que por sus condiciones, sean estos arreglos, adecuaciones, se lo considera como un vehículo especial, no común dentro del mercado. De allí que el valor de su prima sea sumamente elevado \$82,61.

Tuvo una disminución de \$40,63 con respecto al año 2008.

Cabe recalcar que la modalidad *Oficial especial*, la cual aparecía en el tarifario de primas SOAT 2008, desapareció para el 2009, estos automotores, hacen referencia a todos los vehículos, cuyas características no permiten ubicarlos en otras categorías, tales como: vehículos al servicio de las fuerzas militares, policía, vehículos al servicio del cuerpo de bomberos, es decir todos aquellos vehículos que son propiedad del Gobierno, para atender sus propios requerimientos y los de la población.

### 2.5.4.2. PARA VEHÍCULOS QUE PRESTEN SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER

En esta clasificación se incluyen todo tipo de vehículos que se contratan para distintos servicios, puede ser por viaje, tiempo determinado o los denominados de ruta.

#### TAXIS, TURISMO Y VEHÍCULOS DE ALQUILER (RENT):

Tabla 2.15

Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler.					
Modalidad: Taxis, turismo y vehículos de alquiler (Rent)					
TIPO	MODALIDAD	CILINDRAJE (cc)	COSTO TOTAL DEL SOAT	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Vehículos hasta 5 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	32,56		
		1500 a 2499	41,13	26,32%	8,57
		Más de 2499	51,41	24,99%	10,28
Vehículos hasta 5 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 1500	42,84		
		1500 a 2499	51,41	20,00%	8,57
		Más de 2499	59,98	16,67%	8,57

:Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

Realizado por: Autoras.

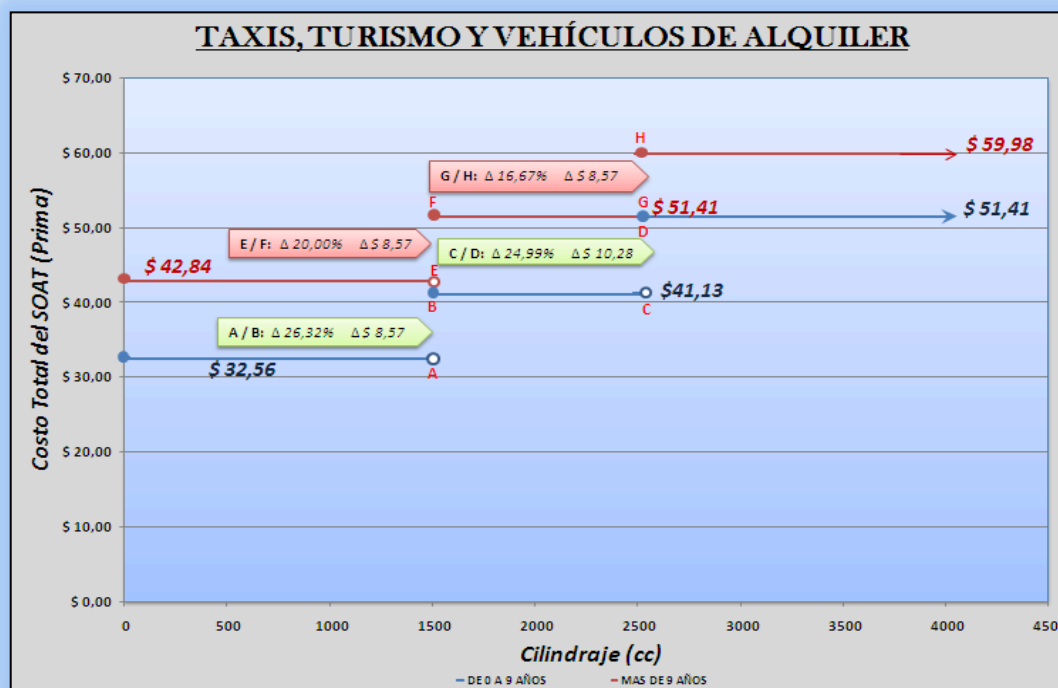
#### De 0 a 9 años

$$f \text{ € } = \begin{cases} 38,56; & 0 \leq x < 1500 \\ 41,13; & 1500 \leq x < 2499 \\ 51,41; & x \geq 2500 \end{cases}$$

#### Más de 9 años

$$f \text{ € } = \begin{cases} 42,84; & 0 \leq x < 1500 \\ 51,41; & 1500 \leq x < 2499 \\ 59,98 & x \geq 2500 \end{cases}$$

Gráfico 2.9



**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

**Realizado por:** Autoras.

A esta categoría, pertenecen los vehículos de alquiler, con capacidad de hasta 5 pasajeros, cuyo fin se basa en el traslado de personas, principalmente a lugares turísticos, mediante la renta por horas o días del vehículo y el conductor.

Presenta características análogas a las tarifas fijadas para los vehículos, que no prestan servicio público de alquiler.

En base al Gráfico 2.9, se puede afirmar que se trata de una prima progresiva, entre menor cilindraje, menor es la prima que tienen que pagar los vehículos y viceversa. No obstante, al observar en la Tabla 2.15, el cambio porcentual de los incrementos de valor entre primas, presenta un comportamiento decreciente y no obedecen a ninguna regla matemática sencilla.

Cabe mencionar que, también se hace alusión respecto a los años de funcionamiento de los distintos tipos vehículos, de tal modo que, los que representan mayor riesgo, pagan un valor más alto, tal es el caso de los vehículos de 0 a 9 años. Otro aspecto importante, es notar que todos los valores respecto a la prima de esta categoría, están reducidos en un 30%, con respecto a las fijadas el año anterior.

*TAXIS, TURISMO, ESCOLARES Y VEHÍCULOS DE ALQUILER (RENT):*

Tabla 2.16

Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (Rent)					
TIPO	MODALIDAD	CILINDRAJE (cc)	COSTO TOTAL DEL SOAT	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Vehículos de 6 a 16 pasajeros de 0 a 9 años	Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	48,00		
		2500 o más	64,25	33,85%	16,25
Vehículos de 6 a 16 pasajeros más de 9 años	Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler (rent)	Menos de 2500	59,98		
		2500 o más	77,11	28,56%	17,13

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.  
Realizado por: Autoras.

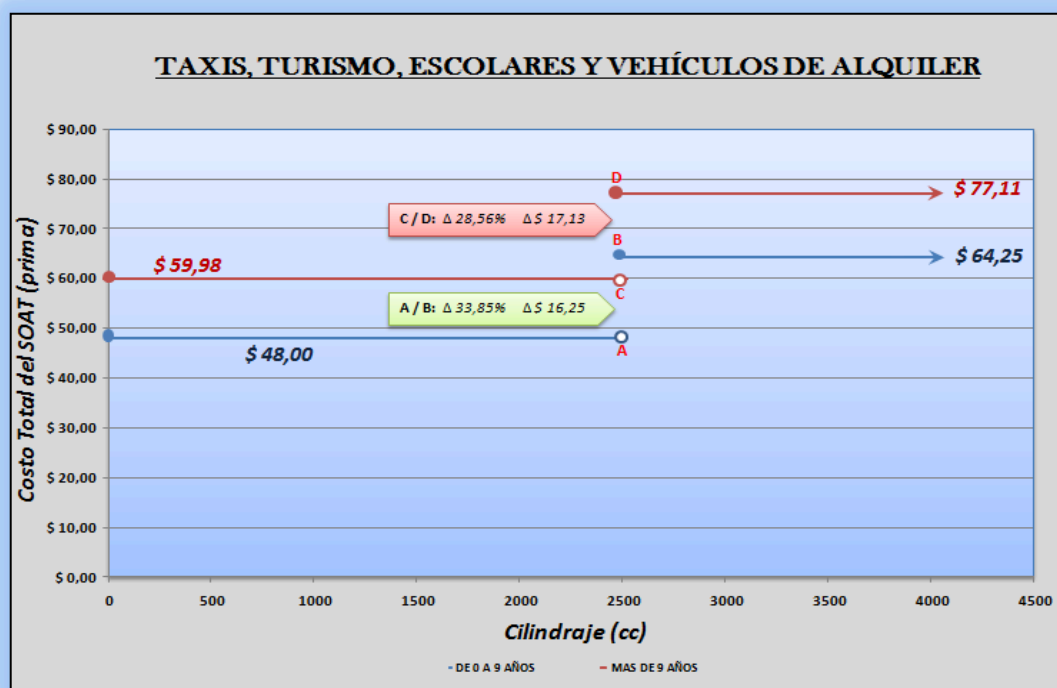
### De 0 a 9 años

$$f(x) = \begin{cases} 48,00; & 0 \leq x < 2500 \\ 64,25; & x \geq 2500 \end{cases}$$

### Más de 9 años

$$f(x) = \begin{cases} 59,98; & 0 \leq x < 2500 \\ 77,11; & x \geq 2500 \end{cases}$$

Gráfico 2.10



Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.  
Realizado por: Autoras.

Esta categoría presenta características similares a la anterior, sin embargo difiere en la capacidad de pasajeros y por ende, los valores de la prima son más altos. Por lo tanto, presenta una variación progresiva de la prima, asignación de un valor más alto a los vehículos con mayor cantidad de años de funcionamiento y la reducción del 30% del costo total del SOAT, con respecto al año anterior.

*CARGA LIVIANA Y MIXTA:*

Tabla 2.17

Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler.					
Modalidad: Carga liviana y mixta					
TIPO	MODALIDAD	CILINDRAJE (cc)	COSTO TOTAL DEL SOAT	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. De 0 a 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	47,98		
		2500 o más	64,04	33,47%	16,06
Camionetas hasta 3,5 tn. pn. Más de 9 años	Carga Liviana y Mixta	Menos de 2500	59,98		
		2500 o más	77,14	28,61%	17,16

**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

**Realizado por:** Autoras.

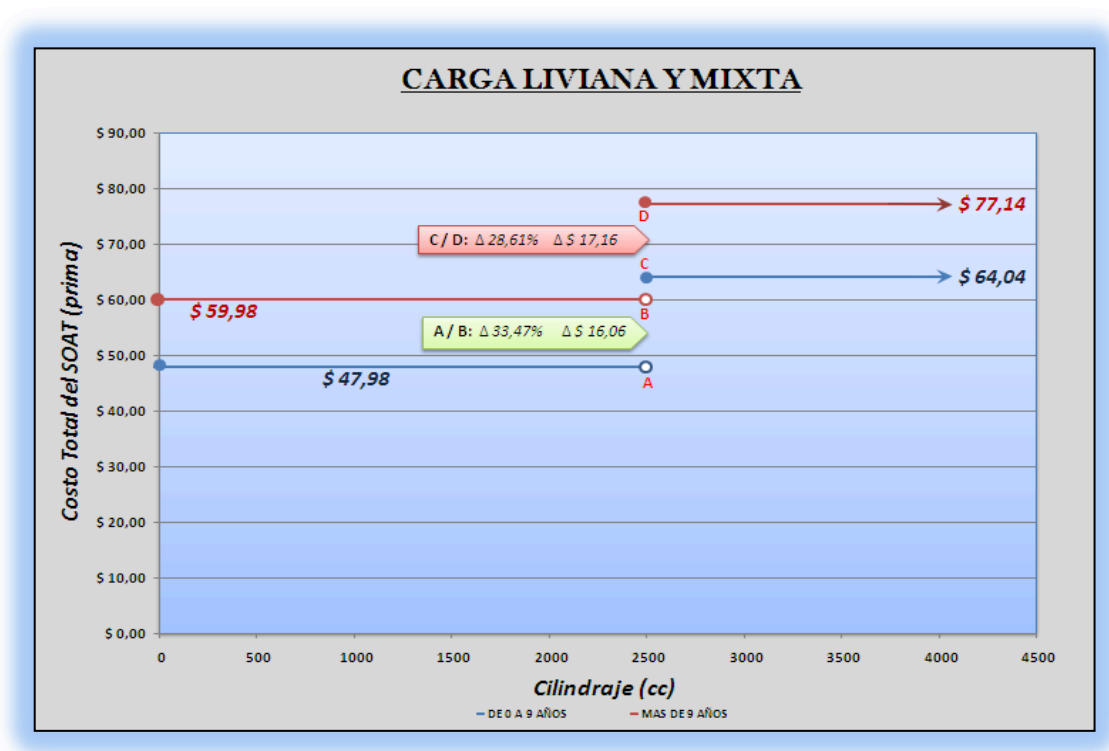
**De 0 a 9 años**

$$f(x) = \begin{cases} 47,98; & 0 \leq x < 2500 \\ 64,04; & x \geq 2500 \end{cases}$$

**Más de 9 años**

$$f(x) = \begin{cases} 59,98; & 0 \leq x < 2500 \\ 77,14; & x \geq 2500 \end{cases}$$

Gráfico 2.11



**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.  
**Realizado por:** Autoras.

En base a la Tabla 2.17, se puede mencionar que la modalidad *Carga liviana y mixta*, presenta características similares a los casos anteriores, un aumento en el costo total del SOAT, según el rango del cilindraje, la capacidad de carga y los años de funcionamiento del vehículo, ya que la tarifa se fija en proporción al peligro que el medio de transporte puede ocasionar en caso de accidente, sea este por falla humana o falla mecánica. Respecto al valor de la tarifa establecida para esta modalidad, presenta también una disminución de 30%, con respecto al año 2008.

*TURISMO INTERPROVINCIAL INTRAPROVINCIAL Y ESCOLAR  
INTRA/INTERPROVINCIAL:*

Tabla 2.18

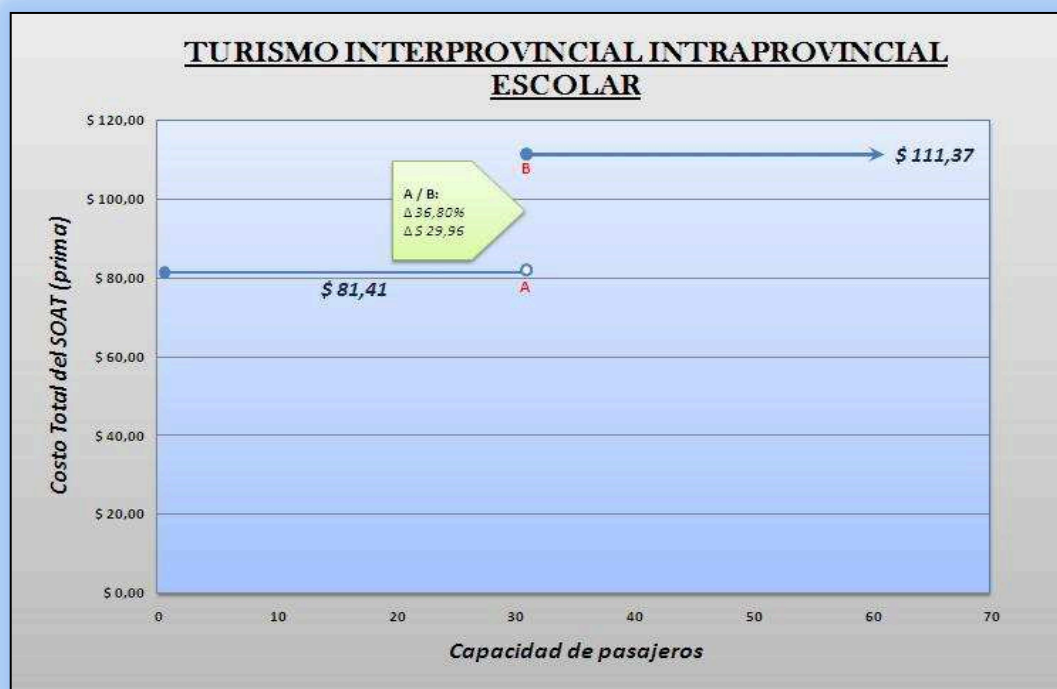
Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler. Modalidad: Turismo intra/interprovincial y escolar intra/interprovincial					
TIPO	MODALIDAD	CAPACIDAD DE PASAJEROS	PRIMA TOTAL	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Busetas, buses y omnibuses	Turismo, interprovincial, intraprovincial y escolar intra/interprovincial	17 a 31	81,41		
		32 o más	111,37	36,80%	29,96

Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

Realizado por: Autoras.

$$f(x) = \begin{cases} 81,41; & 17 \leq x \leq 31 \\ 111,37; & x \geq 32 \end{cases}$$

Gráfico 2.12



Fuente: Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

Realizado por: Autoras.

En general, se tiene una variación progresiva del valor de la prima según la capacidad de pasajeros y un cambio decreciente entre los mismos.

La tarifa establecida para la modalidad *Turismo, interprovincial, intraprovincial y escolar intra / interprovincial*, resulta aceptable, si tomamos en cuenta, que se trata de un transporte caracterizado por desplazar grandes volúmenes de



usuarios. Cabe recalcar que dichos valores disminuyen un 30%, respecto al año anterior.

*CARGA SEMIPESADA, PESADA Y EXTRAPESADA:*

Tabla 2.19

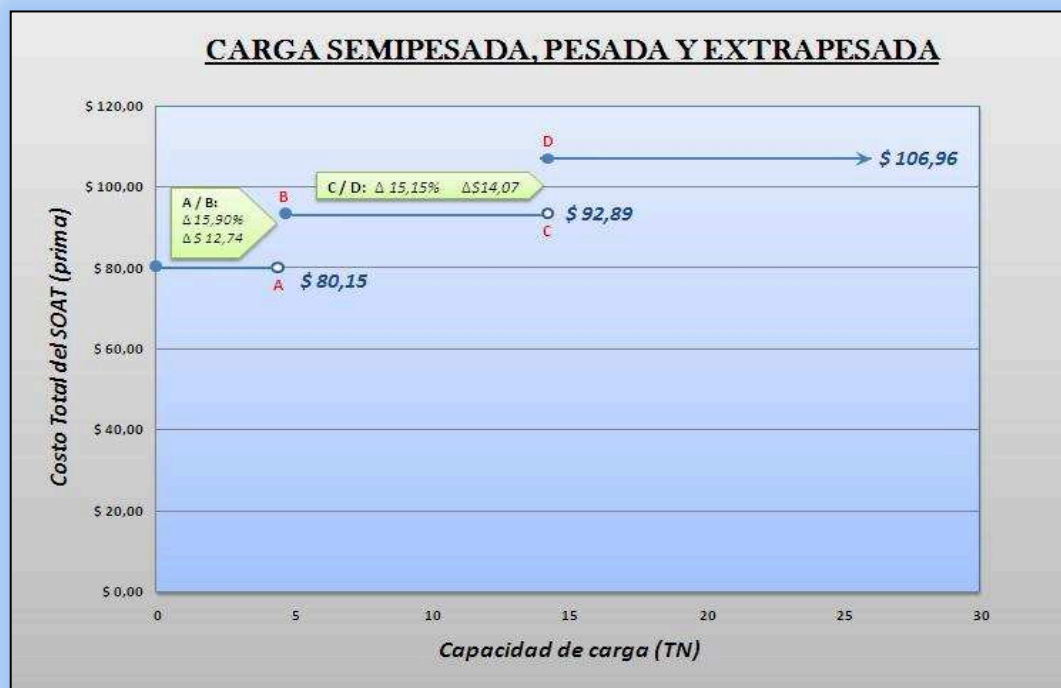
Tarifa de Primas vigentes para vehículos que presten servicio público de alquiler.					
Modalidad: Carga semipesada, pesada y extrapesada					
TIPO	MODALIDAD	CAPACIDAD DE CARGA	PRIMA TOTAL	% DE INCREMENTO	INCREMENTO EN \$
Camiones, tractocamiones	Carga semipesada, pesada y extrapesada	Menos de 5	80,15		
		5 a 14,99	92,89	15,90%	12,74
		Más de 14,99	106,96	19,00%	14,07

**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

**Realizado por:** Autoras.

$$f(x) = \begin{cases} 80,15; & 0 \leq x < 5 \\ 92,89; & 5 \leq x < 14,99 \\ 106,96; & x \geq 15 \end{cases}$$

Gráfico 2.13



**Fuente:** Tarifa expedida en Decreto Ejecutivo No. 1767 de 6 de junio de 2009.

**Realizado por:** Autoras.

En la modalidad *Carga semipesada, pesada y extrapesada*, se puede observar en el Gráfico 2.13, que la tarifa difiere, según la capacidad de carga que posee

cada vehículo. Por lo tanto, el costo total del SOAT, va incrementándose según la capacidad de carga (TN), el primer incremento es de \$12,74 mientras que el segundo es de \$14,07. Respecto al cambio porcentual de los incrementos de valor entre primas, la primera variación corresponde a 15,90% y la segunda a 15,1%. Nótese que el cambio porcentual entre primas es decreciente y no obedece a ninguna regla simple, pues los cambios son heterogéneos.

Debido al tamaño del vehículo y a los riesgos inherentes al mismo, el valor asignado a esta categoría es bastante alto.

*SERVICIO URBANO Y ESCOLAR URBANO:*

$$f \text{ €} = 77,14$$

Para la categoría Servicio urbano y escolar urbano, se asigna un valor de \$77,14. Este valor resulta aceptable, ya que hablamos de un transporte cuyo fin, es el traslado masivo de personas.

Resulta de suma importancia, mencionar que en la cotidianidad, se ven ciertas irregularidades, relacionadas con el incumplimiento de normas, por parte de los ciudadanos, un sinnúmero de vehículos son destinados a actividades diferentes al de su servicio, en el transporte público y particular, se puede constatar a menudo, exceso de pasajeros.

Esto afecta directamente el buen funcionamiento del sistema SOAT, si tomamos en cuenta que, frente a un siniestro bajo las condiciones antes mencionadas, se tiene efectos nefastos, dado que se sobre dimensionan los recursos que se tenían previstos, debido a que el riesgo asociado al tipo de vehículo, conjuntamente con la severidad del mismo, no es el que originalmente se esperaba, por el incumplimiento de dichas normas.

De allí la importancia de revisar el tarifario de primas cada año, en función a la composición del parque automotor ecuatoriano y de la experiencia que se vaya adquiriendo, con respecto a la siniestralidad del mismo, de tal modo que se

logre un equilibrio, entre lo que se recauda por concepto SOAT y los recursos necesarios para la operatividad del ramo.

A continuación se presentan la Tabla 2.20 y Tabla 2.21, que muestran las cantidades reales que maneja la Superintendencia de Bancos y Seguros, con respecto a las primas canceladas en los años 2008 y 2009.

Tabla 2.20

ESTADÍSTICAS SOAT AL 31 DE DICIEMBRE DE 2008 - CERTIFICADOS EMITIDOS										
Código automotor	Descripción	No Certificados	Prima recibida	Aporte Fonsat	Der Emisión	Contrib SBS	Seguro campesino	Multas y Recargos	Total facturado	
1	Motocicletas particulares de menos de 100 cc	8.340	181.881	50.689	4.008	7.906	1.164	25.093	270.741	
2	Motocicletas particulares de 100 a 249 cc	186.207	5.114.766	1.409.340	92.743	22.767	33.382	448.998	7.326.835	
3	Motocicletas particulares de 250 o más cc	10.409	373.796	102.781	5.043	16.582	2.431	36.510	537.142	
4	Todo Terreno y Camionetas particulares de menos de 1500 cc y 0 a 9 años	9.881	380.081	102.641	4.613	16.928	2.469	19.417	527.150	
5	Todo Terreno y Camionetas particulares de 1500 a 2499 cc y 0 a 9 años	146.621	7.546.524	2.052.924	73.112	334.816	47.926	265.476	10.320.778	
6	Todo Terreno y Camionetas particulares de 2500 o más cc de 0 a 9 años	99.989	6.022.653	1.635.882	49.918	267.200	38.602	216.818	8.231.073	
7	Todo Terreno y Camionetas particulares de menos de 1500 cc y más de 9 años	29.984	1.593.264	438.659	10.864	70.864	10.163	113.662	2.241.495	
8	Todo Terreno y Camionetas particulares de 1500 a 2499 cc y más de 9 años	180.579	11.172.963	3.065.549	90.288	497.423	71.863	579.988	15.478.074	
9	Todo Terreno y Camionetas particulares de 2500 o más cc y más de 9 años	37.587	2.615.921	713.725	18.765	116.433	16.810	115.247	3.596.901	
10	Automóviles particulares de menos de 1500 cc y 0 a 9 años	95726	2.246.963	613.995	47.798	100.433	14.279	82.453	3.105.921	
11	Automóviles particulares de 1500 a 2499 cc y 0 a 9 años	155.684	4.631.072	1.262.203	77.766	206.363	29.421	161.024	6.367.847	
12	Automóviles particulares de 2500 o más cc de 0 a 9 años	3.722	131.268	35.694	1.858	5.821	851	5.772	181.264	
13	Automóviles particulares de menos de 1500 cc y más de 9 años	90.475	2.905.124	796.946	45.229	129.309	18.863	164.725	4.060.196	
14	Automóviles particulares de 1500 a 2499 cc y más de 9 años	110.109	4.135.553	1.135.242	54.989	184.323	26.361	228.173	5.764.641	
15	Automóviles particulares de 2500 o más cc y más de 9 años	6.527	274.012	75.219	3.237	12.225	1.747	16.952	383.292	
16	Oficial Especial particulares de menos de 1500 cc	331	21.038	5.873	172	945	135	2.735	30.898	
17	Oficial Especial particulares de 1500 a 2499 cc	12.632	884.283	247.788	6.323	39.375	5.684	68.290	1.251.742	
18	Oficial Especial particulares de 2500 o más cc	8.699	725.540	202.366	4.229	32.276	4.662	10.041	979.213	
19	Carga o Mixtos particulares de menos de 5 Tn	48.516	2.316.135	637.710	24.229	103.302	14.945	129.116	3.225.438	
20	Carga o Mixtos particulares de 5 a 14,99 Tn	46.092	3.133.882	856.993	22.997	139.308	20.122	161.183	4.334.486	
21	Carga o Mixtos particulares de 15 o más Tn	14.296	1.282.885	350.512	7.125	57.010	8.213	65.923	1.771.667	
22	Transporte de Pasajeros Particulares bus de 24 o más pasajeros	2.612	167.128	45.551	1.299	7.439	1.071	10.884	233.372	
23	Transporte de Pasajeros Particulares buseta de 17 o 23 pasajeros	2.504	138.081	37.807	1.239	6.166	874	3.670	187.839	
24	Transporte de Pasajeros Particulares furgoneta de 7 a 16 mas pasajeros	12.781	694.935	190.331	6.376	31.014	4.444	38.139	965.238	
25	Vehículos Especiales particulares	1.695	146.676	38.825	837	6.557	936	5.741	199.572	
26	Busetas, Buses y Omnibuses particulares de Turismo y escolar interprovincial e interprovincial de 17 a 31 pasajeros	1.723	134.538	37.285	853	5.939	860	3.374	182.849	
27	Busetas, Buses y Omnibuses particulares de Turismo y escolar interprovincial e interprovincial de 32 o más pasajeros	9.486	1.164.486	323.804	4.729	51.992	7.478	20.999	1.573.488	
28	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 5 Tn	1.112	97.603	26.329	554	4.333	620	2.542	131.982	
29	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 5 a 14,99 Tn	3.109	316.837	86.941	1.550	14.043	2.017	7.863	429.252	
30	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 15 o más Tn	3.141	369.250	100.188	1.568	16.420	2.373	9.526	499.325	
31	Busetas, Buses, Omnibuses y Trolebuses particulares de Servicio Urbano y escolar urbano	8.154	682.877	178.403	3.998	30.251	4.321	13.357	913.208	
32	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de menos de 1500 cc de 0 a 9 años	5.035	183.488	49.496	2.511	8.131	1.166	7.342	252.133	
33	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de 1500 a 2499 cc de 0 a 9 años	23.932	1.094.360	289.618	11.957	48.378	6.883	27.384	1.478.579	
34	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de 2500 o más cc de 0 a 9 años	3.012	173.473	39.636	1.534	7.462	1.070	264	223.412	
35	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de menos de 1500 cc de más de 9 años	3.088	146.452	39.508	1.534	6.522	941	6.463	201.419	
36	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de 1500 a 2499 cc de más de 9 años	9.532	559.423	157.780	4.745	25.149	3.618	15.764	766.479	
37	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de 2500 o más cc de más de 9 años	3.726	239.249	63.933	1.861	10.614	1.518	2.031	319.204	
38	Vehículos públicos de 6 a 16 pasajeros, Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de menos de 2500 cc de 0 a 9 años	1.551	83.234	22.910	772	3.714	527	1.049	112.206	
39	Vehículos públicos de 6 a 16 pasajeros, Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de más de 2500 cc de 0 a 9 años	2.337	164.878	44.029	1.163	7.293	1.051	2.974	221.388	
40	Vehículos públicos de 6 a 16 pasajeros, Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de menos de 2500 cc de más de 9 años	681	47.318	12.858	339	2.104	301	484	63.403	
41	Vehículos públicos de 6 a 16 pasajeros, Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de más de 2500 cc de más de 9 años	5.362	463.683	130.669	2.568	20.813	2.968	10.987	631.794	
42	Camionetas públicas hasta 3,5 Tn Pn de Carga liviana y mixta de menos de 2500 cc de 0 a 9 años	5.345	304.835	81.898	2.672	13.511	1.931	6.496	411.344	
43	Camionetas públicas hasta 3,5 Tn Pn de Carga liviana y mixta de más de 2500 cc de 0 a 9 años	2.030	146.299	39.766	1.014	6.428	932	4.953	199.392	
44	Camionetas públicas hasta 3,5 Tn Pn de Carga liviana y mixta de menos de 2500 cc de más de 9 años	2.236	192.063	54.168	1.123	8.626	1.239	1.449	258.668	
45	Camionetas públicas hasta 3,5 Tn Pn de Carga liviana y mixta de más de 2500 cc de más de 9 años	1.787	153.739	43.097	894	6.889	985	4.081	209.684	
<b>TOTAL</b>		<b>1.418.367</b>	<b>65.545.008,06</b>	<b>17.928.560,88</b>	<b>707.188,41</b>	<b>2.916.237,54</b>	<b>420.216,58</b>	<b>3.125.415,12</b>	<b>90.652.126,60</b>	

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

Tabla 2.21

ESTADÍSTICAS SOAT POR TIPO DE TARIFA - CERTIFICADOS EMITIDOS ENERO A DICIEMBRE DE 2009						
Código automotor	Descripción	No Certificados	Prima recibida	Aporte Fonsat	Recargos	Total FONSAT
1	Motocicletas particulares de menos de 100 cc	15.592	308.510	87.016	423.377	510.393
2	Motocicletas particulares de 100 a 249 cc	145.418	2.941.734	829.720	922.770	1.752.490
3	Motocicletas particulares de 250 o más cc	10.422	256.401	72.318	332.457	404.775
4	Todo Terreno y Camionetas particulares de menos de 1500 cc y 0 a 9 años	7.176	230.346	64.969	344.024	408.993
5	Todo Terreno y Camionetas particulares de 1500 a 2499 cc y 0 a 9 años	135.256	5.232.690	1.475.887	1.571.389	3.047.276
6	Todo Terreno y Camionetas particulares de 2500 o más cc de 0 a 9 años	94.649	4.240.355	1.195.997	963.363	2.159.360
7	Todo Terreno y Camionetas particulares de menos de 1500 cc y más de 9 años	22.463	874.129	246.549	368.570	615.119
8	Todo Terreno y Camionetas particulares de 1500 a 2499 cc y más de 9 años	144.498	6.527.439	1.841.073	2.131.821	3.972.893
9	Todo Terreno y Camionetas particulares de 2500 o más cc y más de 9 años	32.134	1.668.606	470.633	653.547	1.124.180
10	Automóviles particulares de menos de 1500 cc y 0 a 9 años	82.105	1.453.921	410.080	592.230	1.002.310
11	Automóviles particulares de 1500 a 2499 cc y 0 a 9 años	156.991	3.677.527	1.037.251	812.108	1.849.359
12	Automóviles particulares de 2500 o más cc de 0 a 9 años	3.590	94.499	26.653	21.682	48.335
13	Automóviles particulares de menos de 1500 cc y más de 9 años	72.289	1.731.414	488.348	569.372	1.057.720
14	Automóviles particulares de 1500 a 2499 cc y más de 9 años	99.269	2.931.098	826.720	917.528	1.744.248
15	Automóviles particulares de 2500 o más cc y más de 9 años	9.172	358.665	101.162	369.193	470.355
16	Oficial Especial particulares de menos de 1500 cc	333	14.501	4.090	200.596	204.686
17	Oficial Especial particulares de 1500 a 2499 cc	10.087	522.061	147.248	165.728	312.976
18	Oficial Especial particulares de 2500 o más cc	10.863	679.060	191.530	40.349	231.879
19	Carga o Mixtos particulares de menos de 5 Tn	40.602	1.422.399	401.189	554.551	955.740
20	Carga o Mixtos particulares de 5 a 14.99 Tn	38.804	1.906.888	537.840	547.810	1.085.650
21	Carga o Mixtos particulares de 15 o más Tn	13.119	841.003	237.206	196.569	433.775
22	Transporte de Pasajeros Particulares bus de 24 o más pasajeros	2.289	113.027	31.880	40.676	72.556
23	Transporte de Pasajeros Particulares buseta de 17 o 23 pasajeros	1.567	72.386	20.416	18.746	39.163
24	Transporte de Pasajeros Particulares furgoneta de 7 a 16 más pasajeros	10.636	423.317	119.397	138.189	257.586
25	Vehículos Especiales particulares	1.810	123.156	34.736	29.786	64.522
26	Busetas, Buses y Omnibuses particulares de Turismo y escolar interprovincial e interprovincial de 17 a 31 pasajeros	814	54.774	15.449	10.136	25.585
27	Busetas, Buses y Omnibuses particulares de Turismo y escolar interprovincial e interprovincial de 32 o más pasajeros	8.239	723.002	203.924	120.741	324.665
28	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 5 Tn	843	52.503	14.809	8.988	23.796
29	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 5 a 14.99 Tn	2.748	198.914	56.104	49.711	105.815
30	Camiones y Tractocamiones particulares de carga semipesada y extrapesada de menos de 15 o más Tn	3.719	300.922	84.875	61.100	145.976
31	Busetas, Buses, Omnibuses y Trolebuses particulares de Servicio Urbano y escolar urbano	11.694	703.929	198.544	107.622	306.166
32	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de menos de 1500 cc de 0 a 9 años	5.391	136.413	38.476	24.398	62.873
33	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de 1500 a 2499 cc de 0 a 9 años	24.194	798.911	225.334	273.985	499.319
34	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de 2500 o más cc de 0 a 9 años	2.972	126.961	35.810	27.411	63.221
35	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de menos de 1500 cc de más de 9 años	2.384	79.310	22.370	19.770	42.140
36	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de 1500 a 2499 cc de más de 9 años	5.863	230.995	65.152	48.942	114.095
37	Vehículos públicos hasta 5 pasajeros de 2500 o más cc de más de 9 años	1.570	77.415	21.835	11.826	33.661
38	Vehículos públicos de 6 a 16 pasajeros, Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de menos de 2500 cc de 0 a 9 años	689	25.077	7.073	4.275	11.348
39	Vehículos públicos de 6 a 16 pasajeros, Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de más de 2500 cc de 0 a 9 años	2.561	131.748	37.160	16.117	53.276
40	Vehículos públicos de 6 a 16 pasajeros, Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de menos de 2500 cc de más de 9 años	899	45.859	12.935	14.584	27.519
41	Vehículos públicos de 6 a 16 pasajeros, Taxis, turismo, escolares y vehículos de alquiler de más de 2500 cc de más de 9 años	1.354	80.524	22.712	23.992	46.704
42	Camionetas públicas hasta 3.5 Tn. Pn de Carga liviana y mixta de menos de 2500 cc de 0 a 9 años	5.612	204.477	57.673	50.911	108.584
43	Camionetas públicas hasta 3.5 Tn. Pn de Carga liviana y mixta de más de 2500 cc de 0 a 9 años	2.611	126.697	35.735	21.608	57.343
44	Camionetas públicas hasta 3.5 Tn. Pn de Carga liviana y mixta de menos de 2500 cc de más de 9 años	1.911	80.284	22.644	14.637	37.282
45	Camionetas públicas hasta 3.5 Tn. Pn de Carga liviana y mixta de más de 2500 cc de más de 9 años	1.261	96.677	27.268	18.595	45.863
<b>TOTAL</b>						<b>25961569.89</b>
			<b>42920524.78</b>	<b>12105789.04</b>	<b>13855780.85</b>	<b>25961569.89</b>

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

## **CAPÍTULO III**

### **3. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT EN EL PERÍODO ENERO 2008-MAYO 2010**

Todas las actividades contables, que realizan las entidades pertenecientes al sistema de seguro privado del Ecuador, como: Empresas de Seguros y Compañías de Reaseguros, nacionales, mixtas y extranjeras, se encuentran normalizadas, reguladas y supervisadas, por la Superintendencia de Bancos y Seguros, tal como se estipula en el artículo 29, de la Ley General de Seguros y el artículo 64, del Reglamento General de Seguros. Cuyo objetivo fundamental, se basa en lograr que las instituciones, cumplan con las obligaciones, que han contraído con los asegurados, las mismas que consisten en hacer frente a las reclamaciones futuras, para lo cual las aseguradoras, deben contar con los recursos financieros suficientes.

Por lo tanto, es de suma importancia, el que exista un sistema contable, basado en conceptos y principios básicos, cuya aplicación es de carácter obligatorio, para todas las entidades, ya que representa un soporte estructural, mediante el cual, se puede realizar una regulación en conjunto y de ésta forma prevenir, de mejor manera los riesgos inherentes a la actividad aseguradora, al permitir una toma de decisiones más acertada.

“Los estados financieros, son informes que reflejan la situación económica y financiera, de acuerdo con los principios y normas de la Contabilidad, generalmente aceptados, así como los cambios que experimenta una entidad, en un determinado periodo. Constituyen una herramienta fundamental, al permitir realizar una evaluación del estado en el que se encuentran, de esta forma, posibilita determinar fortalezas y deficiencias, toma de decisiones más adecuada y una operatividad más eficiente.

Por ende, los estados financieros, constituyen una representación estructurada de la posición financiera y las transacciones realizadas por una empresa. El objetivo de los estados financieros de propósito general, es proveer información sobre la posición financiera, resultados de operaciones y flujos de efectivo de una empresa, que será de utilidad para un amplio rango de usuarios, en la toma de sus decisiones económicas. Los elementos relacionados, directamente con la medida de la situación financiera, en el balance de situación general, son los activos, los pasivos y el patrimonio neto. Los elementos directamente relacionados con la medida del desempeño, en el estado de resultados, son los ingresos y los gastos”.<sup>52</sup>

Las empresas de seguros y compañías de reaseguros, sujetas al control de la Superintendencia de Bancos y Seguros, deberán presentar, obligatoriamente, estados financieros mensuales, que deberán entregar a la Superintendencia de Bancos y Seguros, dentro de los ocho días siguientes, a la fecha del balance que se reporte.<sup>53</sup>

Para la elaboración de este capítulo, cabe recalcar que las Compañías Aseguradoras, no solo registran sus ingresos y gastos, por concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, en razón de que analizar el giro completo del servicio de aseguramiento, no es el objetivo del estudio, sólo se concentrará en el análisis del Resultado Técnico de la operación del SOAT.

El llamado Resultado Técnico, es un informe que están obligadas a presentar las Empresas de Seguros, autorizadas para operar en el Ramo SOAT, a la Superintendencia de Bancos y Seguros – SBS, y que refleja los ingresos y costos de siniestros, que perciben por motivo exclusivamente del SOAT, manifestando al final de un periodo determinado, si obtuvo pérdidas o ganancias.

---

<sup>52</sup> Resolución No SBS-2002-0609. Catálogo de Cuentas de las Empresas de Seguros y Compañías de Reaseguros. Elementos de los Estados Financieros.

<sup>53</sup> Numeral 6.2 correspondiente a la frecuencia de envío de información. Resolución No SBS-2002-0609. Catálogo de Cuentas de las Empresas de Seguros y Compañías de Reaseguros

El análisis que se realizará, requiere que en primera instancia, se definan todas las cuentas, que conforman el Resultado Técnico, teniendo así un mejor entendimiento, de cada uno de los conceptos, para dar paso a un estudio de los ingresos que las Compañías Aseguradoras, han logrado captar por concepto del SOAT y los costos que se han cancelado, por siniestros ocurridos a nivel nacional. En esta investigación, se realizará procedimientos, para simplificar, separar o reducir los datos descriptivos y numéricos, que integran los estados financieros, con el objeto de medir las relaciones en un solo periodo (enero 2008 - mayo 2010) y los cambios presentados durante el mismo.

Sin dejar atrás, que el objetivo primordial de este seguro es el de preservar la vida de las personas, que han sufrido accidentes de tránsito, dentro del territorio ecuatoriano, alcanzando así una perspectiva mucho más amplia y entregando herramientas sólidas, para tomar las mejores decisiones, para la sociedad ecuatoriana, aquellas que ayuden a mantener los beneficios obtenidos anteriormente y adquirir nuevos, que garanticen el derecho que todo ciudadano tiene a la vida. Con lo que se logrará, otorgar un grado de satisfacción, para todos los órganos gestores del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.



### 3.1. DEFINICIÓN DE LAS CUENTAS QUE CONFORMAN EL RESULTADO TÉCNICO DE EMPRESAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN EL RAMO SOAT

Tabla 3.1

<b>REPÚBLICA DEL ECUADOR</b> <b>SUPERINTENDENCIA DE BANCOS Y SEGUROS</b> <b>INTENDENCIA NACIONAL DEL SISTEMA DE SEGURO PRIVADO</b>				
<b>RAMO SOAT</b> <b>RESULTADO TÉCNICO</b> <b>EMPRESAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN RAMO</b>				
FECHA DE CORTE AL:				
CÓDIGO	DESCRIPCION	ASEGURADORA No.1	ASEGURADORA No.2	ASEGURADORA No.3
	<b>INGRESO DEVENGADO</b>			
	<b>PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA</b>			
	<b>PRIMA NETA RETENIDA</b>			
	<b>PRIMA NETA RECIBIDA</b>			
51	Prima Pagada			
5101	De Seguros Directos			
5102	De Reaseguros Aceptados			
45	Liquidaciones y Rescates			
<b>44</b>	<b>Prima Reaseguro Cedido</b>			
	<b>AJUSTE DE RESERVA DE VIDA</b>			
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida			
4803 - 5702	Matemática de Vida			
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión			
	<b>AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO</b>			
4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso			
5704	Liberación de Reservas Riesgos en Curso			
	<b>AJUSTES OTRAS RESERVAS</b>			
4808	Constituc. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos			
5707	Libera. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos			
43	Primas Reaseguros No Proporcionales			
	<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>			
46	Siniestros Pagados			
<b>5301 + 5302</b>	<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>			
5303 + 5304 + 5	Salvamentos			
	<b>NETO RESERVAS SINIESTROS</b>			
4806	Constitución Reservas Siniestros			
5705	Liberación de Reservas Siniestros			
4807 (-) 5706	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurredos y No Report.			
	<b>RESULTADO DE INTERMEDIACION</b>			
42 (-) 4204	Comisiones Pagadas			
<b>52</b>	<b>Comisiones Recibidas</b>			
	<b>MARGEN DE CONTRIBUCION</b>			
41 (-) 410113	<b>GASTOS DE ADMINISTRACION</b>			
	<b>RESULTADO TECNICO</b>			

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

La Tabla 3.1, muestra el formato que la Superintendencia de Bancos y Seguros, proporciona a las Compañías Aseguradoras, que trabajan en el Ramo

SOAT, para presentar el Resultado Técnico mensual. La clasificación de cuentas que debe manejar es la siguiente:

0	Elementos del estado financiero
00	Tipo de cuentas
0000	Cuentas
00000	Subcuentas

A continuación se detallan las definiciones de las cuentas, que se utilizan<sup>54</sup> para presentar este reporte -Resultado Técnico- y que fueron tomadas de la Superintendencia de Bancos y Seguros.

**INGRESO DEVENGADO.-** Resulta de la siguiente operación:

- Prima Neta Retenida Devengada
- Ajuste de Otras Reservas
- Prima de Reaseguros no Proporcionales

**PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA.-** Resulta de la siguiente operación:

- Prima Neta Retenida
- Ajuste de Reservas de Riesgos en Curso o Matemática.

**PRIMA NETA RETENIDA.-** Es el total de las primas de los seguros directos contratados por una Compañía de Seguros, menos las primas que ha cedido en reaseguro, es decir, resulta de la siguiente operación:

- Prima Neta Recibida
- Prima de Reaseguro Cedido

**PRIMA NETA RECIBIDA.-** Es la verdadera equivalencia del riesgo y el recargo, es una suma destinada a cubrir los costos de adquisición y los gastos

---

<sup>54</sup> Las cuentas de reaseguros aceptados, ajuste de reserva de vida, para dividendos asegurados vida, matemática de vida, de seguros de vida con cuenta única de inversión; a pesar que se encuentran en el formato que la Superintendencia de Bancos y Seguros presenta, en la práctica el SOAT, no las utiliza, por lo que no se considera necesario definir las con más profundidad.

generales del asegurador y a proporcionarle a este último en beneficio, es decir:

Prima Pagada  
- liquidaciones y rescates

**51 Prima Pagada.-** Pertenece al elemento Ingresos<sup>55</sup>, registra el valor recibido de primas, por coberturas de riesgos que ofrece la empresa de seguros o compañía de reaseguros. Está conformada por las cuentas: 5101 De Seguros directos y 5102 De Reaseguros aceptados.

**5101 De Seguros Directos.-** Registra el valor de las primas pagadas, que resultan de la contratación de pólizas de seguros, por los ramos autorizados, de conformidad con las normas vigentes. Se registra la tarifa de prima pagada, por seguros generales del ramo SOAT, a la que se le deducirá el 22%, correspondiente al FONSAT. Se mantendrá un libro de producción actualizado, con todos los datos, por ramos y planes de seguros. Se debe registrar únicamente prima pagada.

**45 Liquidaciones y Rescates.-** Pertenece al elemento Egresos<sup>56</sup>, registra todos los valores correspondientes a primas pagadas, que la entidad reintegra a los asegurados, a las compañías cedentes, por los conceptos previstos en las subcuentas anteriores. Se llevará auxiliares por ramos. Está conformada por las siguientes cuentas:

**44 Prima Reaseguro Cedido.-** Pertenece al elemento Egresos, registra los valores de primas cedidas y retrocesiones<sup>57</sup>, de acuerdo a los contratos de reaseguros, con empresas de seguros en el país y compañías de reaseguros

---

<sup>55</sup> Representa los ingresos técnicos, financieros, operativos ordinarios y extraordinarios obtenidos en un ejercicio económico. Las cuentas de resultados acreedoras se liquidarán al final del ejercicio económico con crédito a pérdidas y ganancias. Por su naturaleza estas cuentas mantienen saldos acreedores. Los montos que integran este elemento se llevarán únicamente en moneda nacional.

<sup>56</sup> Representa los egresos operacionales y técnicos en el desenvolvimiento de las actividades especificadas de un ejercicio determinado. Las cuentas de resultados se liquidarán al final del ejercicio económico con cargo al grupo patrimonial resultados. Todas las cuentas deben mantener los auxiliares que sean necesarios y actualizados con los datos e información respectiva a disposición de la Superintendencia de Bancos y Seguros. Por su naturaleza estas cuentas mantienen saldos deudores. Las cuentas que integran este elemento se llevarán únicamente en moneda nacional.

<sup>57</sup> Es un reaseguro que hace el reasegurador de una parte del riesgo que él previamente ha asumido.

del exterior. Estos valores se descuentan para el cálculo de las reservas de riesgos en curso.

**AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO.-** Está conformada por: Constitución de Reservas Riesgos en Curso y Liberación de Reservas Riesgos en Curso.

**4805 Constitución de Reservas Riesgos en Curso.-** Pertenece al elemento Egresos, tipo Constitución de Reservas código 48, registra el valor mensual de la reserva constituida por las primas no devengadas. Esta se constituirá, conforme disposiciones emitidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

**5704 Liberación de Reservas Riesgos en Curso.-** Forma parte del elemento Ingresos, registra el valor proveniente de la liberación de las reservas constituidas o por las rebajas que sufran las mismas. La liberación se realizará mensualmente y por la parte que fue constituida en el ejercicio anterior.

**AJUSTES OTRAS RESERVAS.-** Está conformado por: Constitución Reserva Desviación de Siniestralidad y Eventos Catastróficos; y Liberación Reserva Desviación de Siniestralidad y Eventos Catastróficos.

**4808 Constitución Reserva Desviación de Siniestralidad y Eventos Catastróficos<sup>58</sup>.-** Pertenece al elemento Egresos, registra el valor de la reserva que la entidad debe constituir, para eventos catastróficos y desviación de siniestralidad, de acuerdo a las normas expedidas, por la Superintendencia de Bancos y Seguros.

**5707 Liberación Reserva Desviación de Siniestralidad y Eventos Catastróficos.-** Forma parte del elemento Ingresos, registra el valor proveniente de la liberación de las reservas constituidas en el ejercicio anterior

---

<sup>58</sup> La reserva para desviación de siniestralidad, representa aquel monto constituido en exceso de las reservas de primas o de siniestros, por las desviaciones detectadas respecto de éstas, y su finalidad es cubrir siniestros futuros y actuales, respectivamente, para alcanzar la estabilidad técnica de cada ramo o riesgo.

La reserva para eventos catastróficos, debe constituirse cuando se estime que un determinado riesgo de la naturaleza, puede revestir caracteres de catástrofe.

o por las rebajas que sufran las mismas. La liberación se realizará anualmente y por la parte que fue constituida en el ejercicio anterior.

**43 Primas Reaseguros No Proporcionales.-** Pertenece al elemento Egresos, registra el valor pagado por primas de reaseguros no proporcionales, de acuerdo a los contratos establecidos con reaseguradores del país o del exterior (exceso de pérdida, exceso de siniestralidad u otros). Estos valores no se consideran para el cálculo de las reservas de riesgos en curso.

**COSTOS DE SINIESTROS.-** Resulta de la siguiente operación:

Siniestros Pagados  
- Recuperaciones de Reaseguros Cedidos  
- Salvamentos  
+ Ajuste Neto de Reservas de Siniestros

**46 Siniestros Pagados.-** Pertenece al elemento Egresos, registra los valores pagados a los asegurados, por los siniestros avisados. Por los siniestros reportados por la empresa líder y por la compañía cedente. Por los gastos efectuados en las liquidaciones de los siniestros. Por la participación que le corresponde al reasegurador en los salvamentos recuperados por la cedente. Se llevará auxiliares actualizados por ramos y contrato. Está conformada por las siguientes cuentas:

**5301 + 5302 Recuperaciones de Reaseguros Cedidos.-** Esta cuenta pertenece al tipo Recuperaciones y Salvamentos de Siniestros código 53, que es la que registra los valores que participan los reaseguradores, en los siniestros y gastos, así como en los salvamentos directos realizados por las empresas de seguros y compañías de reaseguros. Se llevará un detalle actualizado por ramos, identificando el reclamo al que pertenece. Además, en este resultado técnico es la suma de las cuentas No. 5301 y 5302.

**5301 Recuperaciones de reaseguros cedidos.-** Registra el valor correspondiente a la participación del reasegurador, en los siniestros y gastos

asumidos por la empresa de seguros o compañía de reaseguros.

**5302 Recuperaciones de coaseguros cedidos.-** Registra los valores correspondientes a la participación de las coaseguradoras, en los siniestros pagados por la compañía líder.

**5303 + 5304 + 5305 Salvamentos.-** Esta cuenta pertenece al tipo Recuperaciones y Salvamentos de Siniestros código 53, registra los valores que participan los reaseguradores en los siniestros y gastos, así como en los salvamentos directos, realizados por las empresas de seguros y compañías de reaseguros. Se llevará un detalle actualizado por ramos, identificando el reclamo al que pertenece. Además, en este resultado técnico es la suma de las cuentas No. 5303, 5304 y 5305.

**5303 Salvamentos de Seguros Directos.-** Registra los valores correspondientes a la recuperación del pago de un siniestro. Simultáneamente, se registra en la cuenta la participación que al reasegurador o coasegurador le corresponde del salvamento.

**5304 Salvamentos de Coaseguros Aceptados.-** Registra el valor que le corresponde a la empresa de seguros, por los salvamentos de los siniestros coasegurados.

**5305 Salvamentos de Reaseguros Aceptados.-** Registra los valores que le corresponden a la compañía, en los salvamentos efectuados por la cedente. Simultáneamente, se registra en la cuenta de gasto, la participación que le corresponde al reasegurador en los salvamentos.

**NETO RESERVAS SINIESTROS.-** Resulta de la siguiente operación:

Constitución Reservas Siniestros  
- Liberación de Reservas Siniestros  
+ Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Reportados

**4806 Constitución Reservas Siniestros.-** Pertenece al elemento Egresos, aquí se registra el valor de los siniestros avisados a cargo de las empresas de seguros y compañías de reaseguros. Se debe mantener un control mensual con la cuenta del pasivo actualizada, a disposición de la Superintendencia de Bancos y Seguros.

**5705 Liberación de Reservas Siniestros.-** Pertenece al elemento Ingresos, tipo Liberación de Reservas, registra el valor correspondiente a la reserva creada en la ocurrencia de un siniestro. Se debe liberar por igual valor del que fue creado al momento de la liquidación o pago del siniestro.

**4807 – 5706 Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Reportados.-** Esta cuenta está conformada por la No. 4807 Para Siniestros ocurridos y no reportados, la que pertenece a su vez al elemento Egresos y por la No. 5706 De Siniestros ocurridos y no reportados, la que forma parte del elemento Ingresos, a continuación se detalla cada una:

**4807 Para Siniestros Ocurridos y No Reportados.-** Registra el valor de los siniestros ocurridos, aún no reportados, de acuerdo a las normas expedidas por la Superintendencia de Bancos y Seguros. Se debe mantener un control actualizado con la cuenta del pasivo.

**5706 Siniestros Ocurridos y No Reportados.-** Registra el valor proveniente de la liberación de las reservas constituidas en el ejercicio anterior o por las rebajas que sufran las mismas. La liberación se realizará anualmente y por la parte que fue constituida en el ejercicio anterior.

**RESULTADO DE INTERMEDIACION.-** Resulta de la siguiente operación:

Comisiones Recibidas (-) Comisiones Recibidas por Otros  
Conceptos  
Comisiones Pagadas (-) Comisiones Pagadas por Otros  
Conceptos

**42 - 4204 Comisiones Pagadas.-** Esta cuenta está conformada por la No. 42 Comisiones Pagadas, la que pertenece al elemento Egresos; y por la No. 4204 Por otros conceptos, forma parte del tipo Comisiones Pagadas y por ende también pertenece al elemento Egresos. A continuación se detalla cada una:

**42 Comisiones Pagadas.-** Registra las comisiones pagadas y causadas por la empresa de seguros y compañía de reaseguros, para la obtención de las primas. En este grupo incluye también los gastos de manejo de los coaseguros, que se reconoce a la compañía líder. Las comisiones se pagarán únicamente a los asesores productores de seguros que tengan contrato de agenciamiento y estén autorizados por la Superintendencia de Bancos y Seguros. Se llevarán auxiliares por ramos y por asesor. Está conformada por las siguientes cuentas:

- 4201 Por Seguros
- 4202 Por Coaseguros
- 4203 Por Reaseguros Aceptados
- 4204 Por Otros Conceptos

**4204 Por Otros Conceptos.-** Registra el valor pagado o causado por cualquier otro concepto, diferente a las subcuentas anteriores.

**52 Comisiones Recibidas.-** Registra los valores que por concepto de comisiones provenientes de las operaciones de seguros, coaseguros, reaseguros cedidos, y que por otros conceptos, recibe la empresa de seguros y compañía de reaseguros. Se deben llevar auxiliares por ramos actualizados a disposición de la Superintendencia de Bancos y Seguros.

**MARGEN DE CONTRIBUCION.-** Resulta de la siguiente operación:

- Ingreso Devengado
- Costo de Siniestros
- +/- Resultado de Intermediación



**41 - 410113 Gastos de Administración.-** Esta cuenta está conformada por la No. 41, Gastos de Administración, la que pertenece al elemento Egresos; y por la No. 410113, Participación Utilidades, ésta forma parte del tipo Gastos de Administración código 41, a su vez pertenece a la cuenta Del Personal código 4101 y por ende también pertenece al elemento Egresos. A continuación se detalla cada una:

**41 Gastos de Administración.-** Registran los gastos operacionales, realizados por la empresa de seguros y compañía de reaseguros, en el desenvolvimiento normal de sus actividades, de acuerdo a los presupuestos aprobados por el Directorio o el que haga sus veces.

**RESULTADO TECNICO.-** Resulta de la siguiente operación:

MARGEN DE CONTRIBUCIÓN  
(-) GASTOS DE ADMINISTRACIÓN

### **3.2. ANÁLISIS ECONÓMICO FINANCIERO**

El análisis de los Estados Financieros que emiten las empresas, se refiere a la evaluación que hacen distintos grupos interesados, tanto del desempeño financiero, como de los resultados logrados por las empresas, a través de la interpretación de los datos y la información contenida, que con regularidad elaboran y entregan las empresas a las unidades de control interno, intermediarios financieros, autoridades de control y al público.

Dicha evaluación comprende, no solo su desempeño pasado, sino también el presente y las perspectivas futuras.

Lo anterior significa que, los Estados Financieros se requieren, entre otros fines, para hacer evaluaciones y tomar decisiones de carácter económico. En consecuencia, para los usuarios de los Estados Financieros, es de vital importancia su confiabilidad, para que sobre esa base, puedan formarse un juicio adecuado sobre el negocio. Esto último se cumple, si la elaboración de

los Estados Financieros, se ha hecho ajustado a los principios básicos, que rigen la contabilidad.<sup>59</sup>

### **3.2.1 ANÁLISIS DE LOS INGRESOS Y COSTOS DE SINIESTROS - COMPAÑIAS DE SEGUROS.**

Para iniciar con este análisis, se debe especificar que, el estudio se centrará solamente en analizar el costo – beneficio obtenido, por las aseguradoras de la administración del SOAT, es decir, determinar si las ganancias que tuvieron en los años 2008, 2009 y parte de 2010, superan ampliamente los costos de siniestros sufridos en el Ecuador. Identificar, cual de todas, logro posicionarse en el mercado y examinar las tendencias que mantienen las Compañías Aseguradoras, en los flujos de dinero, por la administración del SOAT. Además de proporcionar una herramienta de control veraz, a la sociedad ecuatoriana, sobre las cifras que se manejan en este seguro obligatorio, abonando a la transparencia social, que debe tener la aplicación del sistema.

Muchas son las críticas que se han realizado al SOAT, durante el tiempo que lleva en funcionamiento en el país, teniendo como base fundamental, que en el año 2008, las ganancias superaron ampliamente las expectativas de todos los involucrados.

En la *Revista Gestión*<sup>60</sup>, al observar el funcionamiento del SOAT, en el 2008, se realza el hecho de que, a pesar de las buenas ideas el SOAT, sigue lleno de fallas, con errores que algunos califican de “imperdonables”, y lo peor de todo, que las cifras no cuadran, entre el Corposoat y la Superintendencia de Bancos y Seguros. Toman en cuenta a los actores del proceso, como es el FONSAT, el Corposoat y los médicos e instituciones de Salud, realizando entrevistas personales y revelando cada uno de los puntos de vista.

En este artículo, se cita la opinión de Patricio Salas, director del Corposoat, quien afirma que, la cifra de recaudación por venta de SOAT, proporcionada

---

<sup>59</sup> SÁENZ F. Rodrigo, “Manual de Gestión Financiera”, mayo 2007, pág. 22.

<sup>60</sup> Ordoñez María Clara, “Las cifras no cuadran”. Marzo 2009, publicación # 177. Págs.51- 55.

por la Superintendencia de Bancos y Seguros: \$90'652.124, es incorrecta. El mantiene que, el verdadero valor es de aproximadamente \$80'000.000; además de este total, el 22%, tiene como destino el FONSAT, teniendo en sí, como recursos, alrededor de \$65'000.000 millones de dólares. Las quejas son innumerables, los reclamos abundan y a pesar de la suma recaudada, no se ha cubierto a todos los heridos, ni fallecidos.

Este trabajo de prensa escrita, es solo uno de los tantos, que se difunden por todos los medios de comunicación, dejando así grandes vacíos y dudas respecto al funcionamiento del SOAT.

Frente a este suceso, el Gobierno de turno, decidió tomar medidas en lo que se refiere a aspectos en el marco legal y al precio de las primas, que se debían cancelar, reduciendo el precio del SOAT, para el 2009.

A continuación se presenta la Tabla 3.2, que muestra los datos exactos que todas las Compañías Aseguradoras, calificadas para trabajar en el Ramo SOAT, presentan oficialmente a la Superintendencia de Bancos y Seguros. Cifras que se utilizarán en este análisis, tomando como alcance de la revisión, el periodo comprendido entre enero de 2008 - fecha de creación del SOAT - hasta mayo de 2010.

Tabla 3.2

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**  
**SUPERINTENDENCIA DE BANCOS**  
**INTENDENCIA NACIONAL DEL SISTEMA DE SEGURO PRIVADO**

**RAMO SOAT**

RESULTADO TÉCNICO DE TOTALES MENSUALES  
 EMPRESAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN RAMO

Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	ENERO 2008	FEBRERO 2008	MARZO 2008	ABRIL 2008	MAYO 2008	JUNIO 2008	JULIO 2008	AGOSTO 2008	SEPTIEMBRE 2008
	<b>INGRESO DEVENGADO</b>	397.979,25	1.517.020,07	5.248.392,67	7.229.950,45	9.117.853,00	10.843.031,14	12.501.427,40	13.960.560,03	15.763.172,36
	PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	398.965,67	1.526.178,41	5.270.986,78	7.265.580,12	9.169.936,91	10.904.275,87	12.574.723,03	14.199.071,39	16.082.994,35
	PRIMA NETA RETENIDA	914.574,45	4.225.945,18	16.506.207,10	21.463.814,85	22.796.106,05	23.447.788,01	24.098.772,39	24.523.996,19	25.334.408,02
	PRIMA NETA RECIBIDA	2.633.081,60	10.800.673,26	38.225.799,18	52.600.876,85	55.503.230,36	56.783.457,73	58.423.685,89	59.479.809,13	61.278.908,56
51	Prima Pagada	2.651.363,85	10.923.567,20	38.546.581,93	53.455.875,04	56.449.165,62	57.914.398,55	59.915.475,74	61.065.306,04	62.986.721,79
5101	De Seguros Directos	2.651.363,85	10.923.567,20	38.546.581,93	53.455.875,04	56.449.165,62	57.914.398,55	59.915.475,74	61.065.306,04	62.986.721,79
5102	De Reaseguros Aceptados	-	-	-	-	-	-	-	-	-
46	Liquidaciones y Rescates	18.282,25	122.893,94	320.782,75	854.998,19	945.935,26	1.130.940,82	1.491.789,85	1.585.496,91	1.707.813,23
44	<b>Prima Reaseguro Cedido</b>	<b>1.718.507,15</b>	<b>6.574.728,08</b>	<b>21.719.592,08</b>	<b>31.137.062,00</b>	<b>32.707.124,31</b>	<b>33.335.669,72</b>	<b>34.324.913,50</b>	<b>34.955.812,94</b>	<b>35.944.500,54</b>
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4805	AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO	515.608,78	2.699.766,77	11.235.220,32	14.198.234,73	13.626.169,14	12.543.512,14	11.524.049,36	10.324.924,80	9.251.413,67
5704	Constitución de Reservas Riesgos en Curso	515.608,78	2.936.215,88	12.947.646,69	24.240.333,28	33.505.403,35	41.734.449,46	49.264.171,80	56.006.713,31	62.095.202,79
5705	Lib liberación de Reservas Riesgos en Curso	-	236.449,11	1.712.426,37	10.042.098,55	19.879.234,21	29.190.937,32	37.740.122,44	45.681.788,51	52.843.789,12
4808	AJUSTES OTRAS RESERVA S	986,42	2.075,00	5.060,00	10.566,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00
5707	Constituc. Reserva Desv. Sinestr. y Eventos Catastróficos	986,42	3.061,42	8.121,42	18.687,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42
43	Primas Reaseguros No Proporcionales	-	986,42	3.061,42	8.121,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42
5301 + 5302	<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>10.993,24</b>	<b>81.769,95</b>	<b>197.170,47</b>	<b>504.823,73</b>	<b>896.885,05</b>	<b>1.380.112,53</b>	<b>2.081.668,60</b>
5303 + 5304 + 531	Siniestros Pagados	-	-	15.093,74	71.955,38	275.300,84	762.898,87	1.362.361,51	2.384.970,22	3.572.033,86
5305	Salvamentos	-	-	-	-	182.207,49	421.776,41	822.174,35	1.418.783,05	2.116.129,30
4806	NETO RESERVAS SINIESTROS	-	-	300,50	53.229,24	104.077,12	163.701,27	356.697,89	413.925,36	625.764,04
5706	Constitución Reservas Siniestros	-	-	300,00	47.119,78	168.791,67	421.818,02	760.458,73	1.281.070,12	1.900.803,88
4807 ( ) 5706	Lib liberación de Reservas Siniestros	-	-	-	2.292,73	76.255,95	277.155,12	432.960,87	914.099,15	1.345.738,40
42 ( ) 4204	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.	370.599,06	1.314.295,02	4.099.438,12	6.180.107,10	6.376.340,94	4.396.467,42	6.517.350,26	6.739.286,72	6.909.156,88
52	Comisiones Pagadas	69.344,03	335.275,97	1.212.593,67	1.758.526,61	2.002.245,86	2.017.545,95	2.330.989,63	2.329.258,73	2.658.365,74
41 ( ) 410113	<b>Comisiones Recibidas</b>	<b>439.943,09</b>	<b>1.649.570,99</b>	<b>5.312.031,79</b>	<b>7.938.633,71</b>	<b>8.378.586,80</b>	<b>8.594.169,55</b>	<b>8.848.339,89</b>	<b>9.068.545,45</b>	<b>9.567.522,62</b>
41 ( ) 410113	MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	768.578,31	2.831.315,09	9.589.108,15	13.328.287,60	15.297.023,47	15.841.428,56	18.121.892,61	19.319.734,22	20.590.660,64
41 ( ) 410113	GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	501.451,30	1.700.224,19	5.550.558,61	7.670.370,12	8.561.817,74	9.083.524,99	9.810.689,98	11.340.651,65	11.477.592,57
	<b>RESULTADO TÉCNICO</b>	<b>267.127,01</b>	<b>1.131.090,90</b>	<b>4.038.549,54</b>	<b>5.657.917,48</b>	<b>6.735.205,73</b>	<b>6.757.903,57</b>	<b>8.311.202,63</b>	<b>7.979.082,57</b>	<b>9.113.068,07</b>

FUENTE: Superintendencia de Bancos y Seguros.

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**  
**SUPERINTENDENCIA DE BANCOS**  
**INTENDENCIA NACIONAL DEL SISTEMA DE SEGURO PRIVADO**

**RAMO SOAT**

RESULTADO TÉCNICO DE TOTALES MENSUALES  
 EM PRESAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN RAMO

Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	OCTUBRE 2008	NOVIEMBRE 2008	DICIEMBRE 2008	ENERO 2009	FEBRERO 2009	MARZO 2009	ABRIL 2009	MAYO 2009	JUNIO 2009
	<b>INGRESO DEVENGADO</b>	18.047.613,58	18.509.956,38	20.673.819,23	1.917.467,94	4.282.475,83	7.920.652,79	10.178.592,29	11.292.337,72	10.957.386,84
	PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	18.408.937,11	18.911.139,34	21.120.629,07	1.928.801,93	4.309.836,44	8.065.014,64	10.374.235,30	11.561.111,10	11.282.302,44
	PRIMA NETA RETENIDA	25.537.963,62	25.898.370,52	26.683.551,27	496.938,54	2.479.945,54	9.764.141,96	-	14.566.874,40	14.782.358,87
	PRIMA NETA RECIBIDA	62.135.727,55	63.024.547,30	65.100.558,44	1.515.480,01	6.380.042,40	26.492.111,01	35.850.151,47	40.873.782,32	44.540.264,77
51	Prima Pagada	64.058.839,98	65.094.909,16	67.742.954,56	1.611.588,61	6.666.364,10	27.387.385,52	37.145.095,12	42.832.240,65	46.688.228,02
5101	De Seguros Directos	64.058.839,98	65.094.909,16	67.742.954,56	1.611.588,61	6.666.364,10	27.387.385,52	37.145.095,12	42.832.240,65	46.688.228,02
5102	De Reaseguros Aceptados	-	-	-	-	-	-	-	-	-
45	Liquidaciones y Rescates	1.923.112,43	2.070.361,86	2.642.396,12	96.108,60	286.321,70	895.174,51	-	1.958.458,33	2.147.963,25
44	<b>Prima Reaseguro Cedido</b>	<b>36.597.763,93</b>	<b>37.126.176,78</b>	<b>38.417.007,17</b>	<b>1.018.541,47</b>	<b>3.900.096,86</b>	<b>16.728.069,05</b>	<b>22.970.064,53</b>	<b>26.306.907,92</b>	<b>29.757.995,90</b>
	AJUSTE DE RESERVA DE VIDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO	7.129.026,51	6.987.231,18	5.562.922,20	(1.431.863,39)	(1.829.890,90)	1.699.127,32	2.505.851,64	3.005.763,30	3.500.056,43
4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso	66.709.604,31	72.116.171,60	74.973.319,98	2.426.266,53	4.832.455,80	10.994.801,97	16.182.559,18	21.704.394,09	27.231.160,02
5704	Liberación de Reservas Riesgos en Curso	59.580.577,80	65.128.940,42	69.410.397,78	3.858.129,92	6.662.346,70	9.295.674,65	13.676.707,54	18.698.630,79	23.731.103,59
	AJUSTES OTRAS RESERVAS	6.470,00	6.470,00	6.470,00	-	-	44.109,16	50.231,03	55.022,95	59.667,92
4808	Constituc. Reserva Dev. Siniestr. y Eventos Catastróficos	25.157,42	25.157,42	25.157,42	-	-	44.109,16	94.340,19	149.363,14	209.031,06
5707	Libera. Reserva Dev. Siniestr. y Eventos Catastróficos	18.687,42	18.687,42	18.687,42	-	-	-	44.109,16	94.340,19	149.363,14
43	Primas Reaseguros No Proporcionalitas	354.853,53	394.712,96	440.339,84	11.333,99	27.360,61	100.252,69	145.411,98	213.750,43	265.247,68
	<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	<b>2.964.253,41</b>	<b>3.823.089,89</b>	<b>5.032.219,32</b>	<b>713.821,68</b>	<b>1.554.544,06</b>	<b>3.008.550,33</b>	<b>3.859.050,50</b>	<b>4.973.839,03</b>	<b>5.430.222,13</b>
46	Siniestros Pagados	5.151.411,87	6.259.775,91	7.806.716,52	1.420.882,29	2.769.210,35	5.105.396,60	7.132.764,59	9.359.391,70	11.230.877,10
5301 + 5302	<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	<b>3.096.985,85</b>	<b>3.730.680,88</b>	<b>4.659.052,72</b>	<b>809.688,82</b>	<b>1.564.757,54</b>	<b>2.872.027,67</b>	<b>4.205.565,28</b>	<b>5.499.267,31</b>	<b>6.588.537,17</b>
5303 + 5304 + 530	Salvamentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	NETO RESERVAS SINIESTROS	909.827,39	1.293.994,36	1.884.555,52	102.628,21	350.091,25	775.181,40	931.851,19	1.113.714,64	787.882,20
4806	Constitución Reservas Siniestros	2.759.401,88	3.450.503,97	4.559.993,63	1.171.503,61	2.269.371,22	3.749.815,43	4.770.387,78	5.917.317,61	7.481.757,63
5705	Liberación de Reservas Siniestros	1.969.973,37	2.314.063,97	3.023.863,71	1.105.170,40	1.992.853,64	3.145.679,47	4.117.898,52	5.194.778,06	7.148.835,45
4807 ( ) 5706	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.	120.398,88	157.554,86	348.425,60	36.295,00	73.573,67	171.045,44	279.361,93	391.175,09	454.960,02
	<b>RESULTADO DE INTERMEDIACIÓN</b>	<b>7.518.143,63</b>	<b>7.527.720,20</b>	<b>7.970.503,38</b>	<b>240.587,91</b>	<b>888.276,74</b>	<b>3.850.849,88</b>	<b>5.116.501,98</b>	<b>5.879.643,58</b>	<b>6.851.123,33</b>
42 ( ) 4204	Comisiones Pagadas	2.429.321,61	2.552.854,53	2.628.212,54	102.087,73	256.008,25	909.998,38	1.301.532,52	1.502.194,06	1.678.409,39
52	<b>Comisiones Recibidas</b>	<b>9.947.465,24</b>	<b>10.080.574,73</b>	<b>10.598.715,92</b>	<b>342.675,64</b>	<b>1.144.284,99</b>	<b>4.760.848,22</b>	<b>6.418.034,50</b>	<b>7.381.837,64</b>	<b>8.529.532,72</b>
	MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	22.601.503,80	22.214.586,69	23.612.103,29	1.444.234,17	3.616.208,51	8.762.952,30	11.436.043,77	12.198.142,27	12.378.288,04
41 ( ) 410113	GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	12.418.637,13	13.061.283,28	16.314.054,17	594.254,96	1.811.301,43	5.151.315,98	7.900.724,53	7.938.605,59	9.311.370,03
	<b>RESULTADO TÉCNICO</b>	<b>10.182.866,67</b>	<b>9.153.303,41</b>	<b>7.298.049,12</b>	<b>849.979,21</b>	<b>1.804.907,08</b>	<b>3.611.636,32</b>	<b>3.535.319,24</b>	<b>4.259.536,68</b>	<b>3.066.918,01</b>

FUENTE: Superintendencia de Bancos y Seguros.

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**  
**SUPERINTENDENCIA DE BANCOS**  
**INTENDENCIA NACIONAL DEL SISTEMA DE SEGURO PRIVADO**

**RAMO SOAT**

RESULTADO TÉCNICO DE TOTALES MENSUALES  
 EMPRESAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN RAMO

Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	JULIO 2009	AGOSTO 2009	SEPTIEMBRE 2009	OCTUBRE 2009	NOVIEMBRE 2009	DICIEMBRE 2009	ENERO 2010	FEBRERO 2010	MARZO 2010
	<b>INGRESO DEVENGADO</b>	12.119.266,04	13.421.122,85	14.888.101,72	15.985.362,81	17.682.025,11	15.415.983,01	1.232.166,06	3.707.080,78	7.938.966,23
	PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	12.493.062,60	13.837.674,79	15.253.002,76	16.410.822,59	18.171.984,64	15.965.166,10	1.240.541,90	3.734.665,24	7.985.575,32
	PRIMA NETA RETENIDA	15.657.708,17	16.240.227,64	16.748.837,18	17.321.997,47	18.281.823,00	14.831.106,63	1.062.661,70	5.265.977,48	15.482.180,25
	PRIMA NETA RECIBIDA	47.046.504,00	48.697.698,32	49.773.238,73	51.312.586,59	52.573.416,74	42.920.524,78	1.279.224,58	5.404.520,54	15.703.811,02
51	Prima Pagada	49.443.621,37	51.309.731,01	52.586.623,13	54.331.427,22	55.797.603,88	59.127.905,01	1.383.470,15	5.744.910,98	16.366.024,16
5101	De Seguros Directos	49.443.621,37	51.309.731,01	52.586.623,13	54.331.427,22	55.797.603,88	59.127.905,01	1.383.470,15	5.744.910,98	16.366.024,16
5102	De Reaseguros Aceptados	-	-	-	-	-	-	-	-	-
45	Liquidaciones y Rescates	2.397.117,37	2.612.032,69	2.813.384,40	3.018.840,63	3.224.187,14	16.207.380,23	104.245,57	340.390,44	662.213,14
44	Prima Reaseguro Cedido	31.388.795,83	32.457.470,68	33.024.401,55	33.990.589,12	34.291.593,74	28.089.418,15	216.562,88	138.543,06	221.630,77
	AJUSTE DE RESERVA DE VIDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de Inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO	3.164.645,57	2.402.552,85	1.495.834,42	911.174,88	109.838,36	(1.134.059,47)	(177.880,20)	1.531.312,24	7.496.604,93
4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso	32.396.953,96	37.069.705,94	41.129.776,18	44.918.100,80	48.203.132,35	50.739.909,01	2.574.124,96	6.839.806,45	16.247.747,50
5704	Liberação de Reservas Riesgos en Curso	29.232.308,39	34.667.153,09	39.633.941,76	44.006.925,92	48.093.293,99	51.873.968,48	2.752.005,16	5.308.494,21	8.751.142,57
	A JUSTES OTRAS RESERVAS	63.818,05	68.061,51	4.870,11	6.598,94	7.042,10	4.822,42	-	164,60	245,21
4808	Constituc. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos	272.882,80	340.978,00	345.740,47	347.469,30	347.912,46	347.912,46	-	164,60	409,81
5707	Libera. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos	209.064,75	272.916,49	340.870,36	340.870,36	340.870,36	343.090,04	-	-	164,60
43	Primas Reaseguros No Proporcionales	309.978,51	348.490,43	360.030,93	418.860,84	482.917,43	544.360,67	8.375,84	27.419,86	46.363,88
	<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	6.014.774,53	6.499.120,38	7.021.172,35	7.583.719,36	8.115.423,59	8.498.754,94	491.942,81	1.339.989,67	2.208.494,25
46	Siniestros Pagados	13.080.199,94	14.740.280,90	16.285.442,07	17.894.851,72	19.438.066,67	21.088.355,14	1.568.882,28	3.173.317,17	5.226.627,89
5301 + 5302	Recuperaciones de Reaseguros Cedidos	7.698.116,44	8.718.055,07	9.653.489,81	10.663.966,59	11.615.384,30	12.858.042,88	981.668,03	1.863.666,52	3.042.816,16
5303 + 5304 + 530	Salvamentos	-	-	2.000,00	2.000,00	-	-	-	-	-
	NETO RESERVAS SINIESTROS	632.691,03	476.894,55	391.220,09	354.834,23	294.741,22	268.442,68	(95.271,44)	30.339,02	24.682,52
4806	Constitución Reservas Siniestros	8.328.985,65	9.096.703,37	9.841.850,52	10.651.272,93	11.317.095,86	12.101.256,70	801.315,72	1.690.384,29	2.764.831,38
5705	Liberação de Reservas Siniestros	8.208.076,65	9.178.273,79	10.071.216,98	10.898.220,36	11.633.462,09	12.563.477,67	873.374,00	1.651.270,98	2.697.075,23
4807 (-) 5706	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.	511.782,03	558.464,97	620.586,55	601.781,66	611.107,45	730.663,65	(23.213,16)	(8.774,29)	(43.073,63)
	<b>RESULTADO DE INTERMEDIACIÓN</b>	7.177.317,66	7.380.735,61	7.492.507,92	7.696.033,26	7.837.639,33	6.678.573,17	22.367,07	(107.429,54)	(82.593,15)
42 (-) 4204	Comisiones Pagadas	1.781.540,60	1.854.832,59	1.931.164,92	1.986.218,44	2.048.882,26	1.680.925,42	34.105,48	134.437,21	430.994,19
52	Comisiones Recibidas	8.958.858,26	9.235.568,20	9.423.672,84	9.682.251,70	9.886.521,59	8.359.498,59	56.472,55	27.007,67	48.401,04
	MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	13.281.809,17	14.302.738,08	15.359.437,29	16.097.676,71	17.404.240,85	13.595.801,24	762.590,32	2.259.661,57	5.347.878,83
41 (-) 410113	GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	10.011.956,08	10.370.577,87	13.344.930,72	13.824.518,03	14.302.684,16	9.535.754,38	389.284,36	879.129,12	1.661.663,98
	<b>RESULTADO TÉCNICO</b>	3.269.853,09	3.932.160,21	2.014.506,57	2.273.158,68	3.101.556,69	4.060.046,86	373.305,96	1.380.532,45	3.686.214,85

FUENTE: Superintendencia de Bancos y Seguros.

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**  
**SUPERINTENDENCIA DE BANCOS**  
**INTENDENCIA NACIONAL DEL SISTEMA DE SEGURO PRIVADO**

**RAMO SOAT**

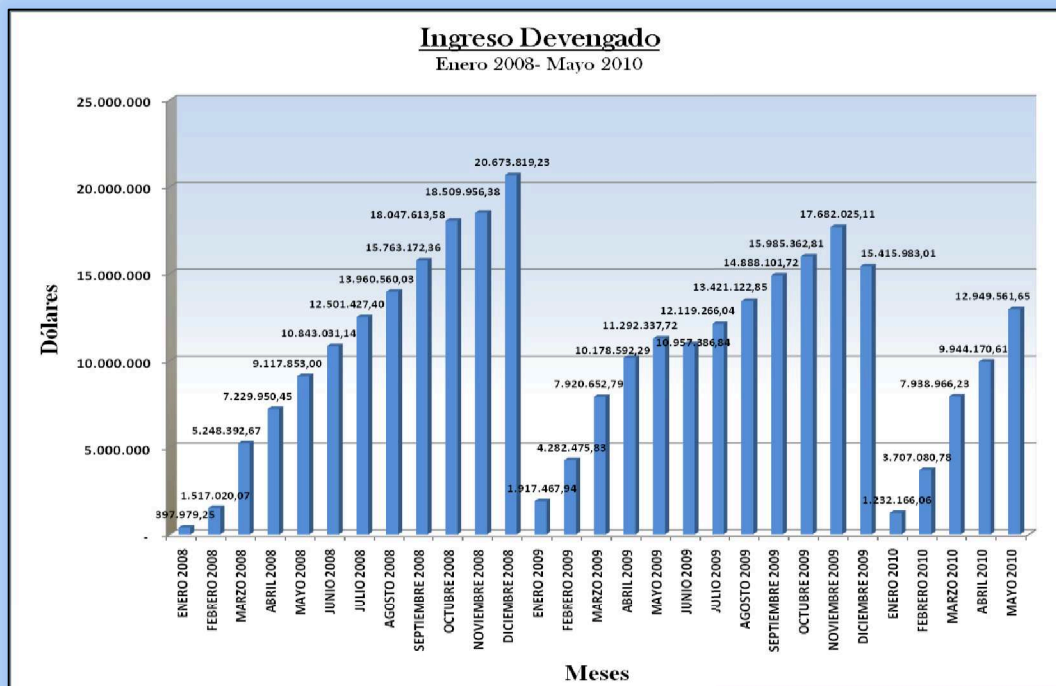
RESULTADO TÉCNICO DE TOTALES MENSUALES  
 EMPRESAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN RAMO

Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	ABRIL 2010	MAYO 2010
	<b>INGRESO DEVENGADO</b>	<b>9.944.170,61</b>	<b>12.949.561,65</b>
	PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	10.003.228,80	13.036.043,95
	PRIMA NETA RETENIDA	21.585.002,40	26.622.678,10
	PRIMA NETA RECIBIDA	22.060.371,10	27.130.402,80
51	Prima Pagada	23.017.022,04	28.238.858,81
5101	De Seguros Directos	23.017.022,04	28.238.858,81
5102	De Reaseguros Aceptados	-	-
45	Liquidaciones y Rescatos	956.650,94	1.108.456,01
44	<b>Prima Reaseguro Cedido</b>	<b>475.368,70</b>	<b>507.724,70</b>
	AJUSTE DE RESERVA DE VIDA	-	-
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-
4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	-	-
	AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO	11.581.773,60	13.586.634,15
4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso	27.812.954,61	39.923.661,00
5704	Liberación de Reservas Riesgos en Curso	16.231.181,01	26.337.026,85
	AJUSTES OTRAS RESERVAS	530,28	813,69
4808	Constituc. Reserva Desv. Sinistr. y Eventos Catastróficos	940,09	1.836,60
5707	Libera. Reserva Desv. Sinistr. y Eventos Catastróficos	409,81	1.016,91
43	Primas Reaseguros No Proporcionales	58.527,91	85.668,61
	<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	<b>3.210.136,53</b>	<b>4.088.174,84</b>
46	Siniestros Pagados	7.145.349,32	8.856.342,22
5301 + 5302	<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	<b>4.072.853,61</b>	<b>4.843.556,24</b>
5303 + 5304 + 530	Salvamentos	-	-
	NETO RESERVAS SINIESTROS	137.640,82	75.388,86
4806	Constitución Reservas Siniestros	4.096.637,89	5.288.788,52
5705	Liberación de Reservas Siniestros	3.832.392,44	5.046.146,94
4807 (+) 5706	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurredos y No Report.	(126.604,63)	(167.252,72)
	<b>RESULTADO DE INTERMEDIACIÓN</b>	<b>(544.984,27)</b>	<b>(705.057,78)</b>
42 (-) 4204	Comisiones Pagadas	616.545,69	775.890,69
52	Comisiones Recibidas	71.561,42	70.832,91
	MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	6.189.049,81	8.156.329,03
41 (+) 410113	GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	2.690.024,84	3.277.132,38
	<b>RESULTADO TÉCNICO</b>	<b>3.499.024,97</b>	<b>4.879.196,65</b>

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
 Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.1



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
 Realizado por: Autoras.

El Gráfico 3.1, muestra que la dinámica de los ingresos, se fundamenta en una tendencia constante a crecer, durante un periodo de doce meses, ya que después, sufre una caída significativa en el mes de enero de cada año. Este comportamiento se explica, básicamente por la estacionalidad de renovación del seguro, por parte de los usuarios, consecuentemente, se debe al proceso de matriculación vehicular.

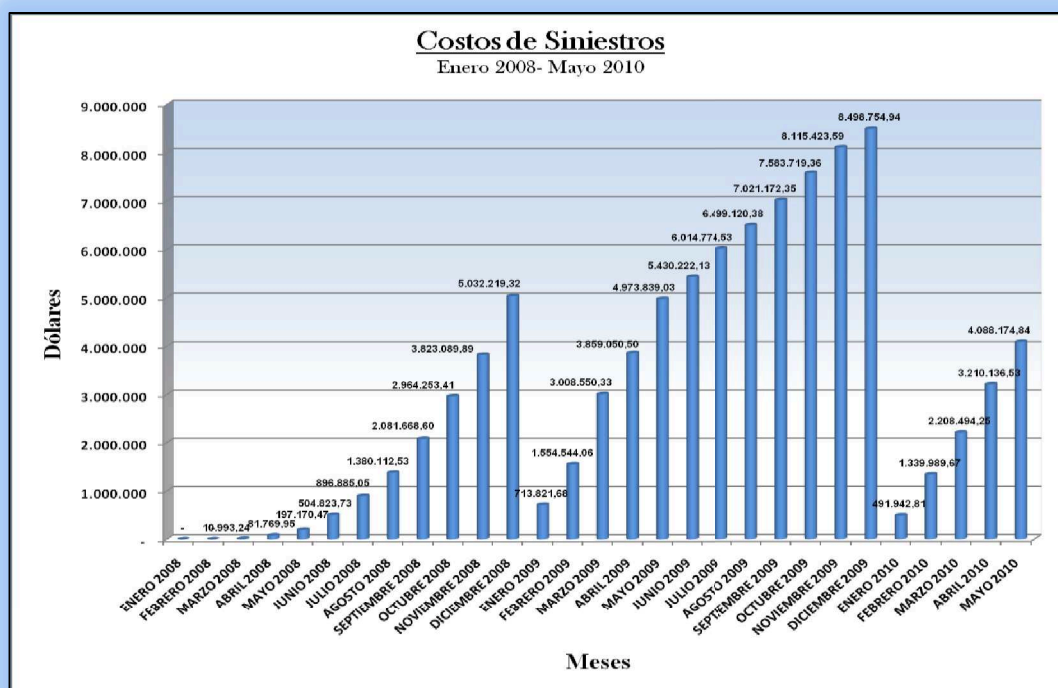
En el año 2008 inicia con un valor de \$397.979,25 y para diciembre se puede observar que los ingresos han crecido a \$20'673.819,23 es decir 51,95 veces su valor inicial. El valor promedio de crecimiento anual, en el 2008, es de \$11'150.897,96; cifra que demuestra el gran crecimiento de ventas de este seguro, por ser de carácter obligatorio.

Para enero de 2009, el valor disminuyó considerablemente al comparar con diciembre del anterior año: \$1'917.467,94. En el 2008, se vió que la cifra más alta, se la alcanzó en diciembre, pero en esta ocasión no fue así. En el mes de noviembre, se observa que los ingresos llegaron a su punto cúspide logrando obtener \$17'682.025,11. El ingreso promedio para el segundo año de funcionamiento del SOAT, fue de \$11'338.397,91; siendo este mayor en promedio al presentado en 2008.

De igual forma para enero de 2010, los ingresos cayeron estrepitosamente a \$1'232.166,06, tomando en comparación con los dos meses anteriores. El último dato es de mayo \$12'949.561,65 y como en los dos años anteriores, se mantiene la tendencia a elevarse según transcurre el año. En promedio, crecieron los ingresos anualmente: 24,51%; 14,64% y 46,74% en 2008, 2009 y 2010, respectivamente.



Gráfico 3.2

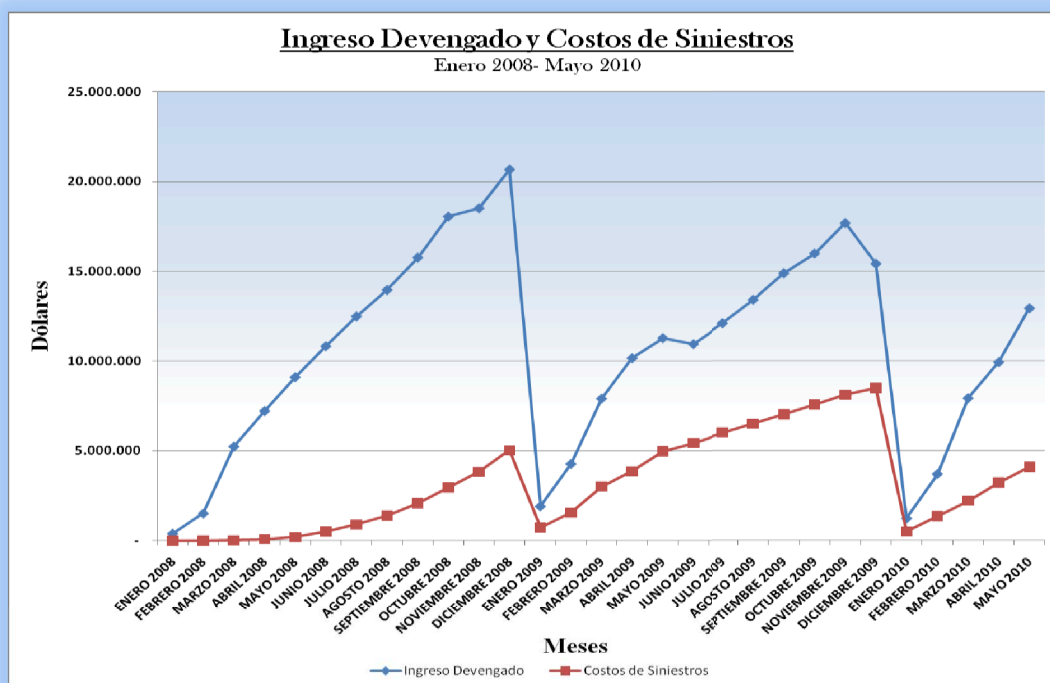


**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Autoras.

Los costos de siniestros, muestran una tendencia igual a la de los ingresos, claro que los valores son considerablemente menores, en enero y febrero de 2008, los valores son de cero, debido a que el SOAT, era un producto nuevo y los usuarios aún no conocían los derechos que tenían al adquirirlo, a partir del mes de marzo, se observa una tendencia a crecer, logrando su punto máximo, al final del primer año de funcionamiento, con un valor de \$5'032.219,32; se observa una caída considerable en enero de 2009, teniendo una cifra de tan solo de \$713.821,68; desde este punto, inician nuevamente a crecer los costos de siniestros, obteniendo el punto más alto en diciembre de 2009: \$8'498.754,94. Para enero de 2010 surge una nueva caída a \$491.942,81 y como en los años anteriores, comenzarán nuevamente a crecer los valores, teniendo como último dato el de mayo de 2010, con \$4'088.174,84.

Gráfico 3.3



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

Realizado por: Autoras.

El Gráfico 3.3, muestra dos series, la primera representa el Ingreso Devengado de las Compañías Aseguradoras, mientras que la segunda los Costos de Siniestros que se cancelaron mensualmente, las tendencias son las mismas, valores bajos en el mes de enero de cada año y se siguen incrementando a medida que transcurre el año.

No se observa valores negativos en estos Resultados Técnicos y en el mes de enero de 2010, casi se logra un equilibrio entre estas dos variables, ya que se tienen valores de \$1'917.467,94 y \$713.821,68 respectivamente, este punto es en el que más se acerca el Ingreso Devengado con los Costos de Siniestros.

Además, se debe tener en cuenta que, para llevar a cabo la matriculación vehicular, un requisito indispensable es poseer SOAT, por tanto, un aspecto muy importante y que no se lo debe dejar de lado, es que lamentablemente, la sociedad ecuatoriana, deja responsabilidades pendientes para último momento y como se ha visto en ocasiones anteriores, a finales de año, el número de personas que desea matricular su vehículo es bastante considerable. Esta sería

la causa por la que los ingresos en los últimos meses de 2008 y 2009 son elevados. Para el año 2010, se decretó, que el proceso de matriculación vehicular, se lo realizaría según el último dígito de la placa del automotor, debido a esto, se espera un ingreso más equitativo, durante todos los meses del año, logrando así tener una estabilidad en los recursos que poseen.

Muchas aseguradoras que se decidieron a tener al SOAT, entre los productos que ofrecían al público, lograron un gran rédito en el año 2008, ya que no existían normas, que regulen los montos que podían reasegurarse y los gastos de administración, lo tomaron como una oportunidad del mercado, por ser un producto nuevo y por ser un requisito indispensable en la matriculación vehicular, era lógico que las ventas estaban aseguradas, pues tenían un mercado cautivo.

Más adelante, en el análisis horizontal, se podrá observar como crecieron ampliamente los montos de los ingresos y los reaseguros enviados al exterior, logrando así una extensa ganancia, en el primer año de funcionamiento, a pesar que los costos, también tienen los mismos lineamientos, las cifras son considerablemente menores.

Anteriormente, se ha analizado Ingreso Devengado y Costos de Siniestros totales, es decir, a nivel de todo el ramo SOAT. A continuación, se destacará el posicionamiento alcanzado por las Compañías Aseguradoras, en el mercado, logrando así distinguir en que Aseguradora, se encuentra concentración del SOAT, detallando la Prima Neta Recibida<sup>61</sup> y los Costos de Siniestros a nivel de cada una de las empresas, que ofrecen este producto, dentro de la amplia gama del negocio asegurador.

---

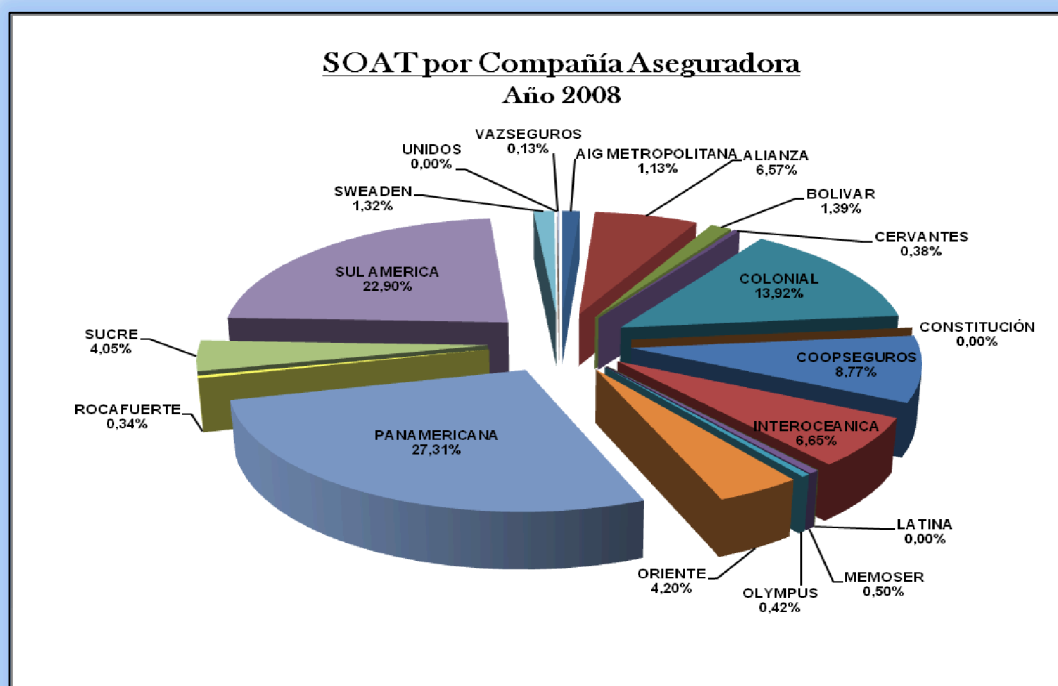
<sup>61</sup> Al analizar el ramo SOAT, en general se puede observar cómo afecta directamente los ingresos reales, según la administración y criterio de cada Aseguradora, en este caso ya no se trabaja con el Ingreso Devengado, pues en el primer año de funcionamiento, no existían políticas acerca de reaseguros y cada empresa del ramo, enviaba porcentajes distintos de las primas pagadas al exterior, por tanto, la Prima Neta Recibida permite tratar con datos de lo que cada Aseguradora recibió en realidad en el Ecuador por concepto SOAT y así analizar el grado de participación en el mercado.

Tabla 3.3

SOAT POR ASEGURADORA						
NOMBRE	2008		2009		2010 Hasta mayo	
	PRIMA NETA RECIBIDA	%	PRIMA NETA RECIBIDA	%	PRIMA NETA RECIBIDA	%
AIG METROPOLITANA	737.361,97	1,13%	475.763,28	1,11%	830.246,11	1,16%
ALIANZA	4.279.566,79	6,57%	2.326.527,75	5,42%	4.057.735,30	5,66%
BOLIVAR	903.605,91	1,39%	1.795.065,41	4,18%	3.665.644,04	5,11%
CERVANTES	248.729,55	0,38%	30.921,80	0,07%	44.352,70	0,06%
COLONIAL	9.062.037,66	13,92%	8.383.157,26	19,53%	15.759.694,14	21,99%
CONSTITUCIÓN	-	0,00%	306.739,35	0,71%	193.325,46	0,27%
COOPSEGUROS	5.712.160,82	8,77%	3.265.319,97	7,61%	5.873.640,66	8,19%
INTEROCEANICA	4.327.339,90	6,65%	3.187.690,39	7,43%	6.263.693,03	8,74%
LATINA	-	0,00%	8.981.649,05	20,93%	13.998.306,79	19,53%
MEMOSER	326.099,55	0,50%	-	0,00%	-	0,00%
OLYMPUS	273.559,25	0,42%	535.166,49	1,25%	-	0,00%
ORIENTE	2.737.096,64	4,20%	1.209.512,29	2,82%	2.563.622,25	3,58%
PANAMERICANA	17.777.691,35	27,31%	8.041.102,07	18,73%	11.309.552,89	15,78%
ROCAFUERTE	223.412,94	0,34%	136.343,29	0,32%	669.294,55	0,93%
SUCRE	2.636.814,95	4,05%	2.422.604,83	5,64%	5.252.773,77	7,33%
SUL AMERICA	14.910.968,15	22,90%	-	0,00%	-	0,00%
SWEADEN	861.252,96	1,32%	1.065.660,30	2,48%	362.798,98	0,51%
UNIDOS	-	0,00%	715.129,18	1,67%	837.894,94	1,17%
VAZSEGUROS	82.860,05	0,13%	42.172,07	0,10%	-	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>65.100.558,44</b>	<b>100,00%</b>	<b>42.920.524,78</b>	<b>100,00%</b>	<b>71.682.575,61</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.4



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

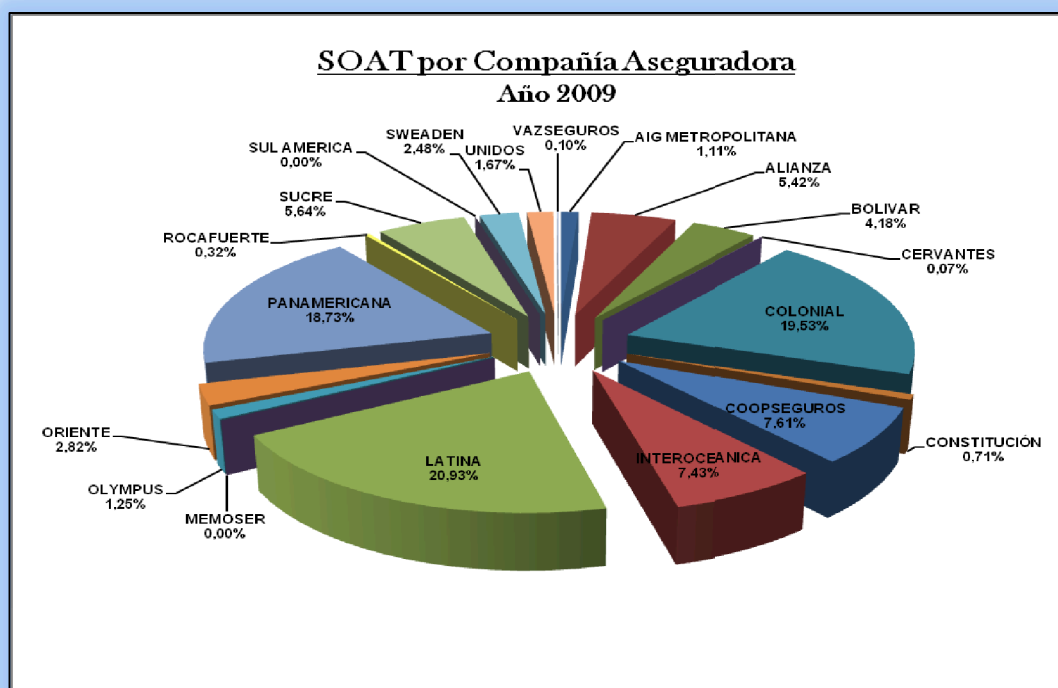
En el Gráfico 3.4, se muestra la participación que las empresas aseguradoras, lograron en el mercado, con lo que se puede decir que las que consiguieron vender el mayor número de primas, por concepto SOAT, en el año 2008, son: Panamericana 27,31%; Sul América 22,90% y Colonial 13,92%.

Cada una ha logrado este posicionamiento, sobre las demás debido a su amplia cobertura a nivel nacional y sus esfuerzos a nivel de marketing. Panamericana lidera la lista, debido a que esta empresa, posee alianzas estratégicas con bancos e instituciones privadas, que utiliza como puntos de venta del SOAT. Ellos, entregan una pequeña comisión por cada póliza vendida, de esta manera, no es necesario tener varias sucursales de la aseguradora a nivel nacional y puede ampliar la capacidad de ventas al público.

Cabe mencionar, que no es la única empresa que trabaja con alianzas, que le permiten tener una mejor cobertura a nivel nacional, pero si la que mejores resultados ha logrado obtener.

Coopseguros, Interoceánica y Alianza poseen un porcentaje considerable del mercado SOAT, mientras que el resto de empresas aseguradoras, ocupan el 13,87% de las ventas, por lo que deberían implementar estrategias, para lograr captar más mercado.

Gráfico 3.5



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

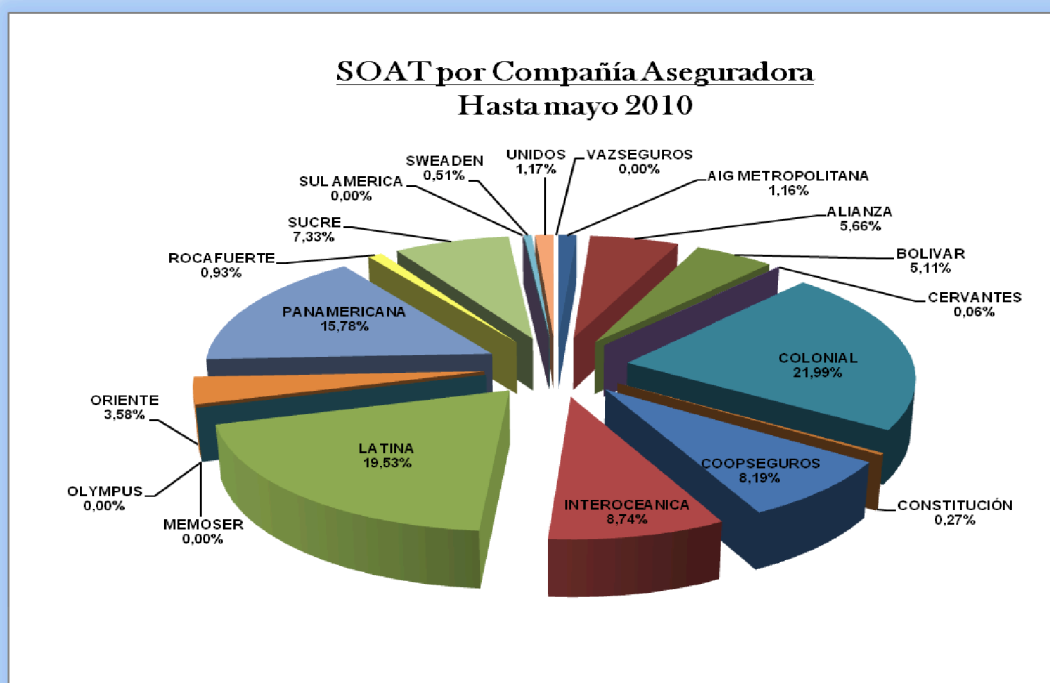
**Realizado por:** Autoras.

Para el año 2009, la concentración de ventas del SOAT cambia, de este modo se observa que los primeros lugares en la lista los ocupan: Latina 20,93%, Colonial 19,53% y Panamericana 18,73%.

La compañía de seguros Latina, en el año 2008, no se encontraba registrada dentro del Ramo SOAT, pero logro liderar las ventas en el 2009, superando a las demás, con tan solo entrar en la competencia. Sul América, se retiro del mercado de pólizas SOAT, mientras que Panamericana, continuó pero sin tener la punta y por su parte Colonial, ascendió al segundo puesto.

Además, el Gráfico 3.5, indica que Memoser, abandonó el Ramo SOAT y que Coopseguros, Interoceánica y Alianza mantienen las posiciones obtenidas en el 2008, dejando al resto de empresas aseguradoras un 20,35%. De esta manera se demuestra que, la concentración con respecto al año anterior, en las aseguradoras que lideran la lista, disminuyó, a pesar de que Latina ocupa el primer lugar, su proporción de participación es menor que la que ocupó Panamericana en el 2008; 20,93% y 27,31%, respectivamente.

Gráfico 3.6



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.  
**Realizado por:** Autoras.

El Gráfico 3.6, muestra los primeros cinco meses del año 2010 y cómo hasta ese momento la concentración de ventas del SOAT, estaba dividida.

Se observa un notorio cambio, ya que Colonial, que en los dos años anteriores ocupaba el segundo y tercer lugar en la lista, en estos meses, ha logrado colocarse en el primero, con el 21,99%, siguiéndole muy de cerca Latina: 19,53% y Panamericana que continúa disminuyendo su mercado con 15,78%.

Para este nuevo año de funcionamiento, Olympus, Sul América y Vazseguros, decidieron abandonar el Ramo SOAT, dejando así campo abierto al resto de empresas, que continúan con la venta de pólizas.

La concentración de las aseguradoras más grandes, continúa disminuyendo, dejando así una puerta abierta, para en un futuro, encontrar la equidad en ventas del SOAT.

### 3.2.2. MÉTODOS DE ANÁLISIS FINANCIERO

Los métodos de Análisis Financiero, se consideran como los procedimientos utilizados para simplificar, separar o reducir los datos descriptivos y numéricos, que integran los estados financieros, con el objeto de medir las relaciones en un solo periodo y los cambios presentados en varios ejercicios contables.<sup>62</sup>

Los métodos que se utilizarán en este trabajo son:

**Análisis Horizontal o Dinámico.-** Se interesa por los cambios absolutos (\$) y relativos (%), producidos en las cuentas y grupos de cuentas de los Estados Financieros de una empresa, entre uno o más períodos consecutivos. Con este fin, utiliza Estados Financieros de varios períodos y por lo mismo es un análisis eminentemente dinámico.

En otras palabras, con este tipo de análisis, es posible establecer tendencias temporales históricas de cada una de las cuentas de los Estados Financieros y deducir si la evolución de la empresa, ha sido satisfactoria. Adicionalmente, también permite evaluar su posible evolución futura.<sup>63</sup>

- a) Índices de crecimiento.- recoge cambios monetarios o porcentuales de un periodo a otro.
- b) Tendencias.- recoge cambios porcentuales con relación a un año base.

**Análisis Vertical o Estático.-** Busca establecer la posición y el grado de concentración, de las diferentes partidas de los estados financieros. Se lo considera una evaluación estática, puesto que no analiza los cambios financieros y económicos ocurridos en las cuentas a través del tiempo, ya que se aplica a los Estados Financieros de un solo ejercicio, re-expresados en una base porcentual o común, con lo cual el análisis de la información financiera es más fácil y directo.<sup>64</sup>

**Indicadores Financieros.-** Es la relación de una cuenta (o más) con otra cuenta (o más) de los Estados Financieros. Sirven para evaluar el desempeño pasado,

---

<sup>62</sup> HERRERA Y CARVAJAL Asociados, "Análisis Financiero", abril 2008, pág. 1.

<sup>63</sup> SÁENZ F. Rodrigo, "Manual de Gestión Financiera", mayo 2007, pág. 32.

<sup>64</sup> SÁENZ F. Rodrigo, "Manual de Gestión Financiera", mayo 2007, pág. 29.



presente e inclusive futuro de una empresa. Mediante este análisis, es posible detectar tendencias desfavorables, en determinadas áreas de desempeño empresarial e introducir los correctivos necesarios, mediante la profundización del análisis de las referidas áreas.<sup>65</sup>

### **3.2.2.1. ANÁLISIS HORIZONTAL**

El análisis horizontal, se centrará en aquellas variaciones más importantes, es decir, en las que producen mayor impacto en la situación financiera y operativa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

Los periodos de estudio son homogéneos (enero 2008 – mayo 2010) y por tanto se los puede comparar.

Se dispone de la información necesaria, para que los valores de una misma cuenta estén enfrentados y se pueda establecer índices de crecimiento y la tendencia.

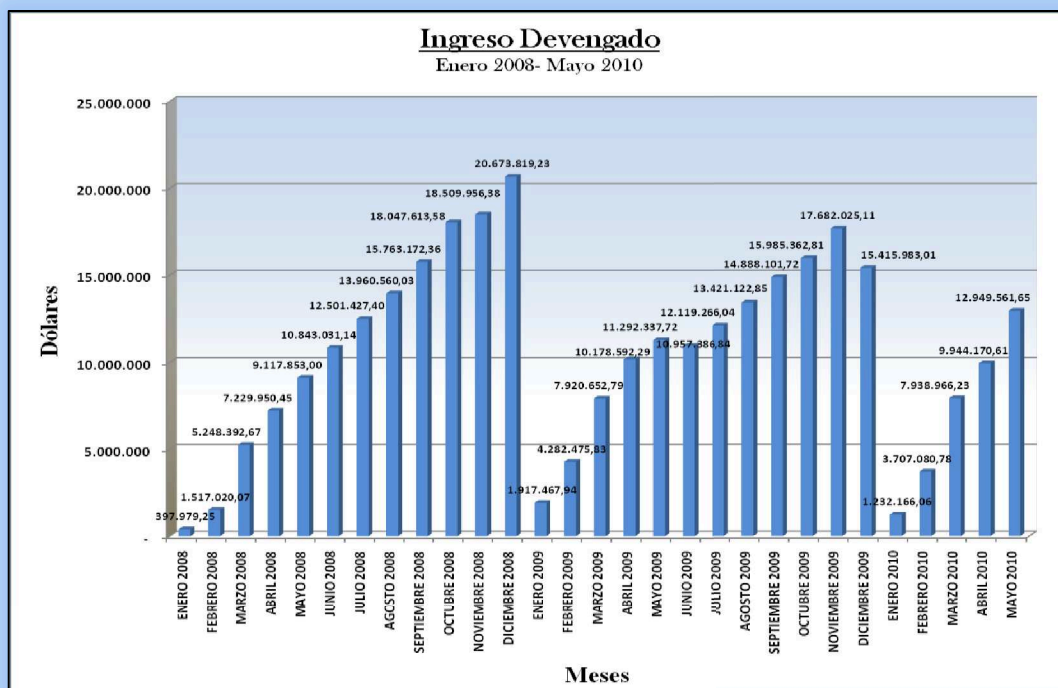
#### *3.2.2.1.1. ÍNDICES DE CRECIMIENTO*

En el Anexo 4, se observa que en la parte inferior de cada cuenta se incluye dos filas adicionales, en las cuales se encuentra la variación de cada cuenta, en el periodo estudiado, tanto en cifras monetarias, como en porcentaje.

---

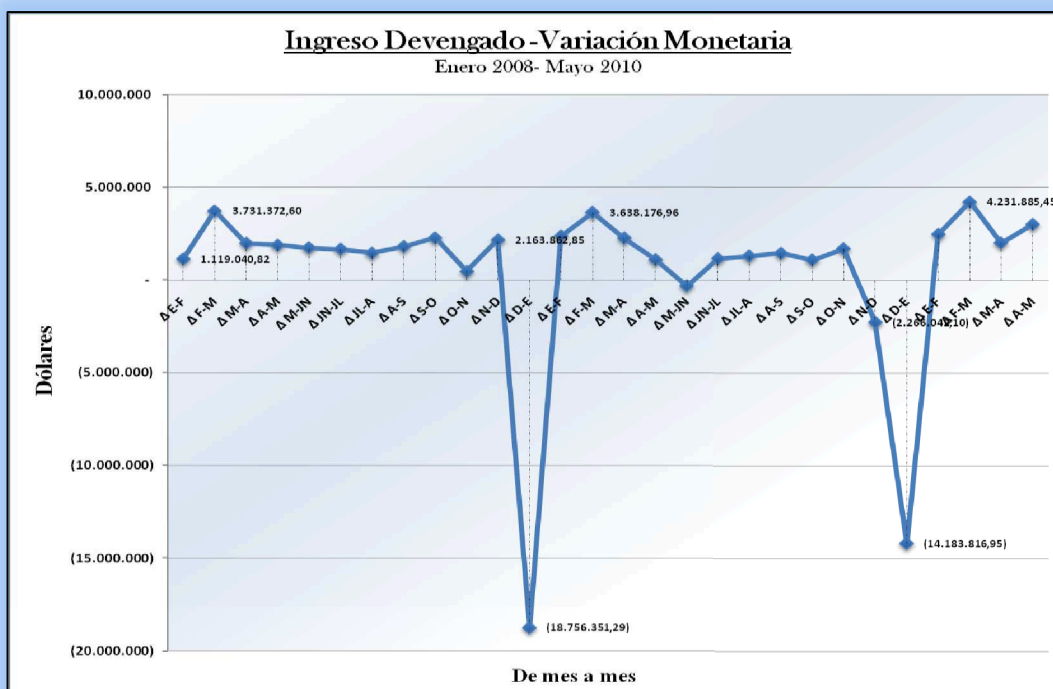
<sup>65</sup> SÁENZ F. Rodrigo, “Manual de Gestión Financiera”, mayo 2007, pág. 35.

Gráfico 3.7



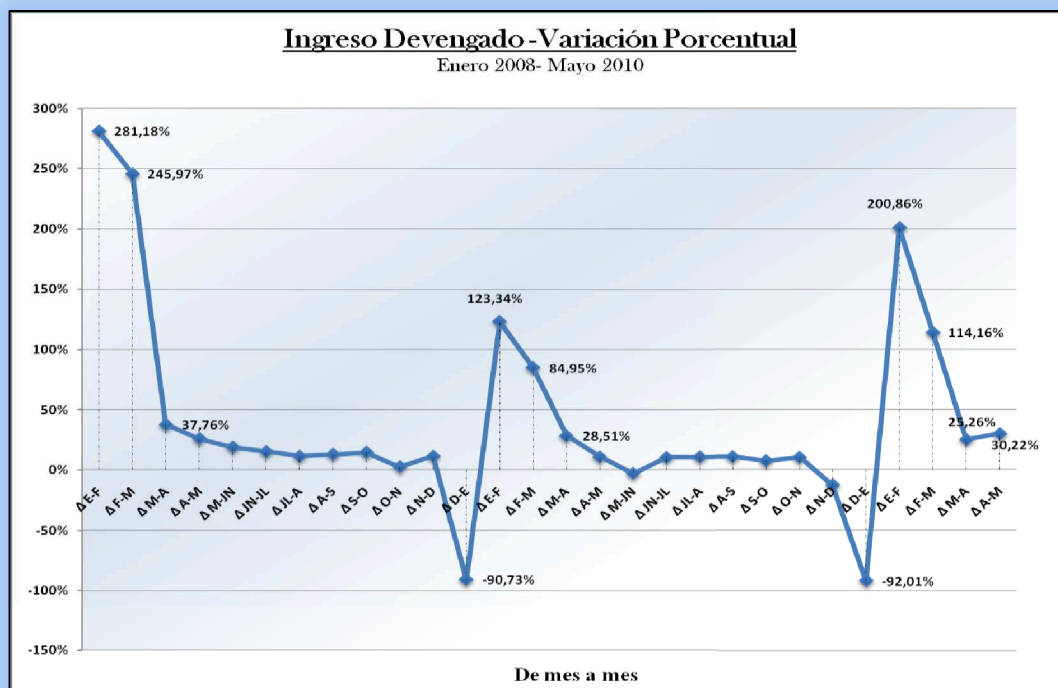
Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.8



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.9



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Autoras.

El Ingreso Devengado, es el valor recibido neto, como compensación de la venta del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, directamente de los esfuerzos de las empresas aseguradoras, que se encuentran en el Ramo y no como resultado de inversiones. Como anteriormente ya se había dicho, esta variable es dependiente de los valores de otras<sup>66</sup>. Los índices de variación, demuestran que, a medida que el tiempo sigue avanzando, tomando en cuenta como periodo un año, los ingresos fueron creciendo, tanto en valor monetario, como en valor porcentual.

En el Gráfico 3.8, se puede observar que, la primera variación monetaria, es decir, de enero a febrero fue de \$1'119.040,82, lo que demuestra que los ingresos crecieron en un 281,18%, tan solo en un mes. El SOAT es un producto nuevo,

<sup>66</sup> Ingreso Devengado, es igual a Prima Neta Retenida Devengada, menos Ajuste de Otras Reservas y menos Prima de Reaseguros no Proporcionales.

que mediante leyes se implantó y que esta primera cifra de crecimiento, indica que empezaba a tener una fuerte acogida.

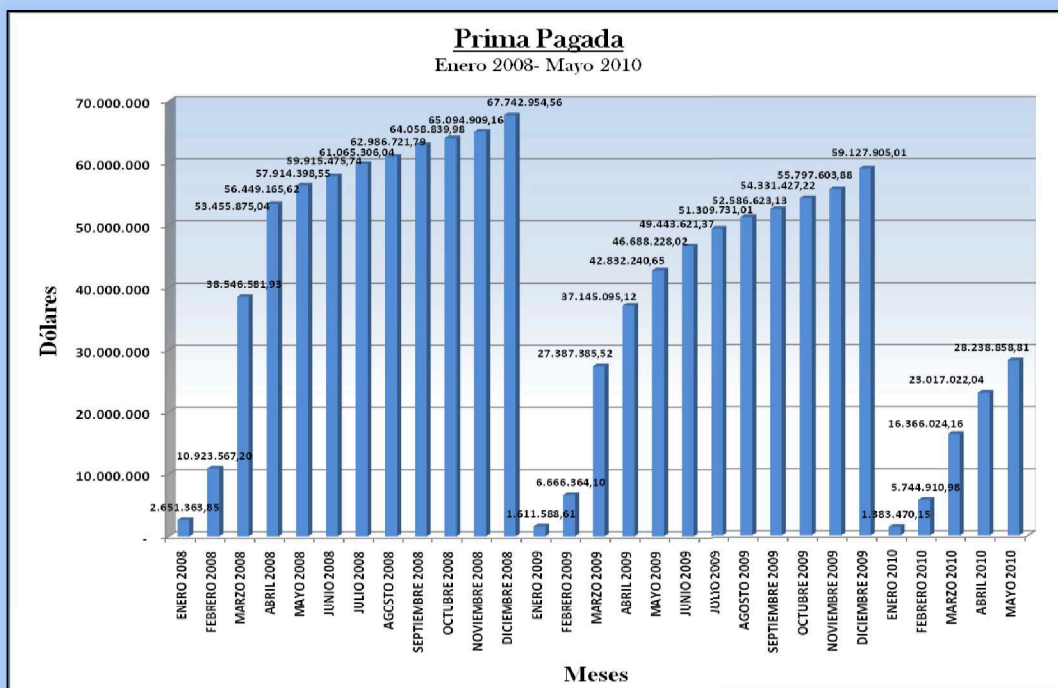
Pero las variaciones más sobresalientes, se producen en el mes de marzo de cada año, pues tomando como base febrero, los crecimientos, son los más importantes de cada periodo. De febrero a marzo del año 2008, los ingresos se incrementaron en \$3'731.372,60 (245,97%); en el año 2009 en \$3'638.176,96 (84,95%) y en el año 2010 en \$4'231.885,45 (114,16%).

Otro cambio muy importante, que se puede acotar, es el que ocurre de diciembre a enero. En la transición de un año a otro, ocurre una disminución pronunciada. En diciembre de 2008, el ingreso devengado fue de \$20'673.819,23 y en enero de 2009 de \$1'917.467,94; disminuyendo en una cifra importante de \$18'756.351,29; teniendo una reducción del 90,73%.

Para febrero, se observa que los ingresos crecen nuevamente, en los años 2009 y 2010. Manteniendo en el resto de meses, una constante de crecimiento. En esta variable, la tendencia que se observa es siempre a crecer dentro de los doce meses del año y caer para iniciar un nuevo periodo. Es decir, al comparar las cifras de ingreso de los meses de diciembre y enero, es donde se encuentra, siempre en este periodo de estudio, una estrepitosa caída.

Se espera que para el futuro, los ingresos del SOAT sea constante, puesto que el proceso de matriculación vehicular, tomó una nueva forma y no permite dejar para el mes de diciembre, la acumulación de matriculas.

Gráfico 3.10



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.11



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.12



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Autoras.

En el caso del SOAT, la prima pagada, proviene únicamente de los seguros directos. Se registra el valor que resulta de la contratación de pólizas, de conformidad con las normas vigentes, es decir, la tarifa de prima pagada por seguros generales del ramo SOAT, a la que se le deducirá el 22%, correspondiente al FONSAT.

La prima pagada, es la variable más importante, puesto que de aquí se derivan el resto. En consideración a esta, se toman las decisiones correspondientes a liquidaciones y rescates, prima reaseguro cedido, ajuste de reserva riesgos en curso y ajustes otras reservas.

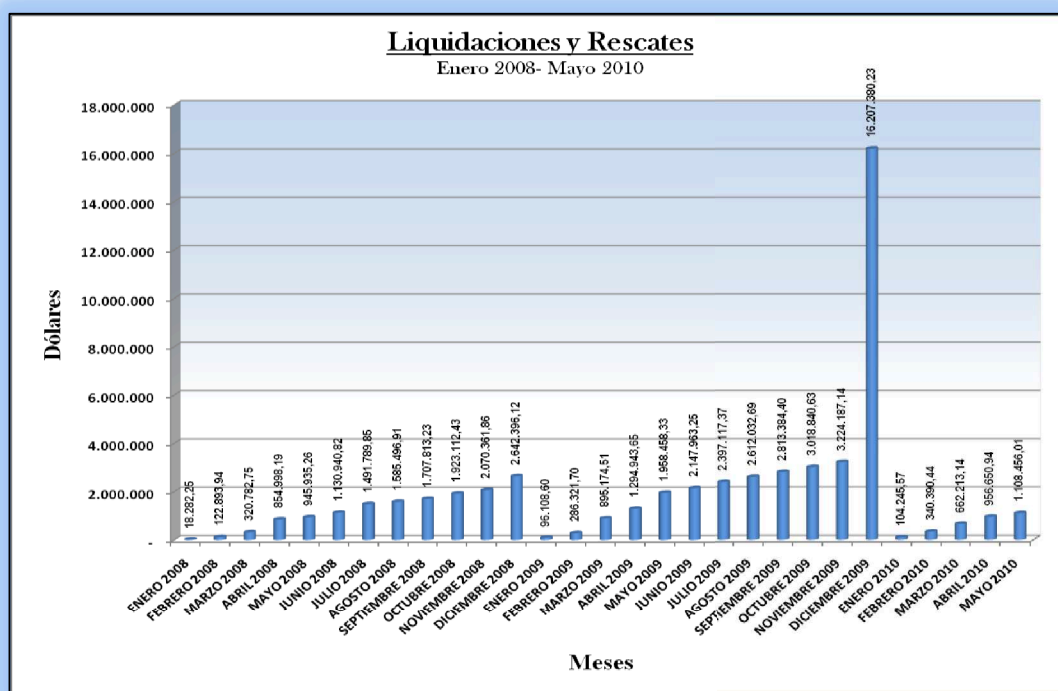
Como se mencionaba anteriormente, el Ingreso devengado del Resultado Técnico en análisis, es una variable dependiente y principalmente es de la prima pagada, de quien depende, pues este valor es el que en realidad se obtiene de las personas que adquieren el SOAT. Se lo puede considerar como el valor bruto, al cual se le aplicará, la teoría que regula los seguros.

El Gráfico 3.10, permite notar como, la recaudación alcanzada por primas pagadas, se ha ido aumentando en el tiempo. La tendencia que mantiene es crecer de enero a diciembre y luego sufrir una caída, en el mes de enero del año siguiente.

Una de las variaciones más importantes, sucede en el mes de marzo de cada año, los incrementos son altos, al comparar con lo que creció el mes anterior esta variable. En 2008, el incremento fue de \$27'623.014,73; creció dos veces y medio más que en febrero: 252,88%. De igual forma, el crecimiento en este mismo mes, en el año 2009, fue de \$20'112.168,61 y en el 2010, de \$10'621.113,18; que representa el 310,83% y el 184,88%, respectivamente.

Mientras que al terminar el año y empezar un nuevo, tal fue la disminución de la prima pagada, que llegó a reducirse en \$66'131.365,95, es decir un 97,62% menos, que lo que se obtuvo en diciembre de 2008. Y como se esperaba, la misma circunstancia para enero de 2010, la disminución fue de \$57'744.434,86 o sea un 97,66%.

Gráfico 3.13



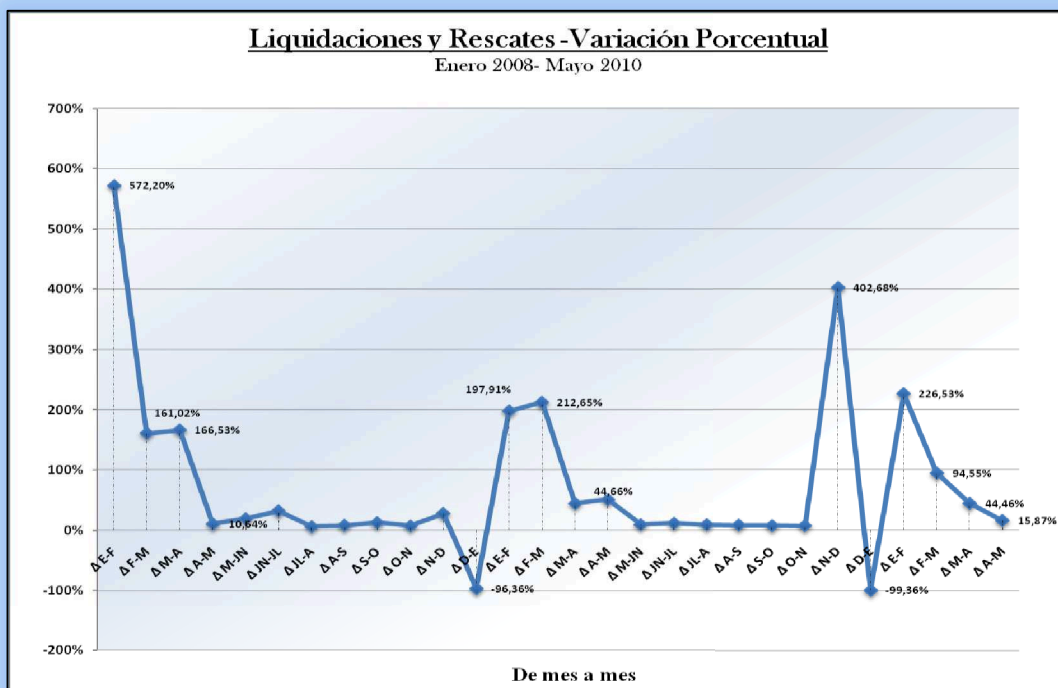
Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.14



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.15



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

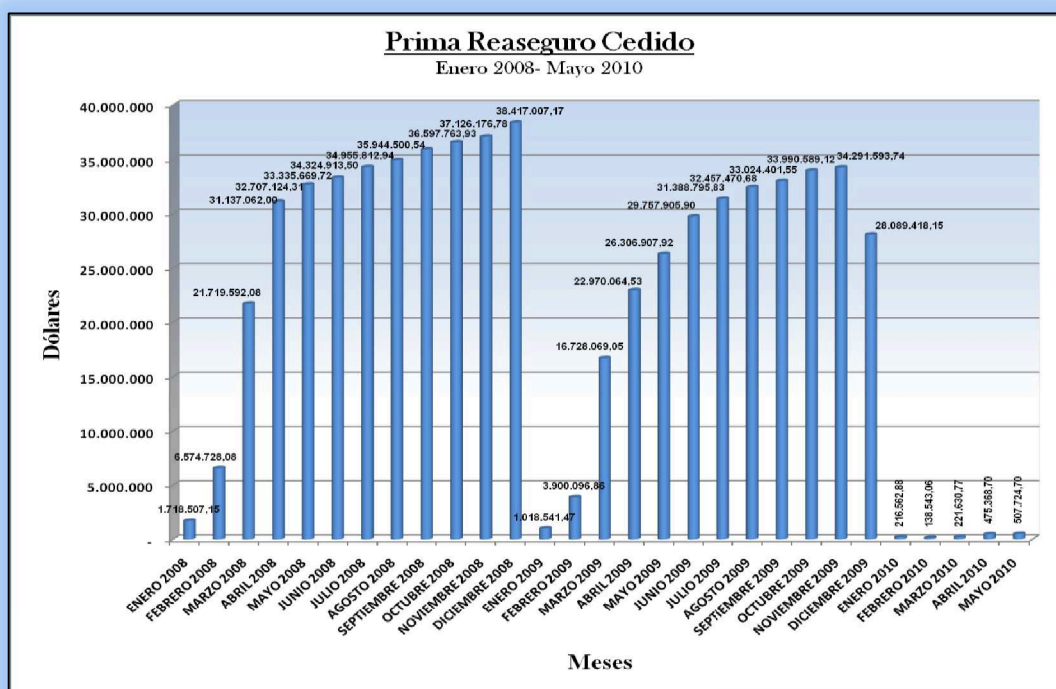


Si se resta la Prima pagada, menos Liquidaciones y rescates, se obtiene la Prima neta recibida, que es la verdadera equivalencia del riesgo y el recargo, es una suma destinada a cubrir los costos de adquisición y los gastos generales del asegurador y a proporcionarle un beneficio.

Mantiene la misma forma de la Prima pagada, crecimientos en marzo y disminuciones en el mes de enero de cada periodo.

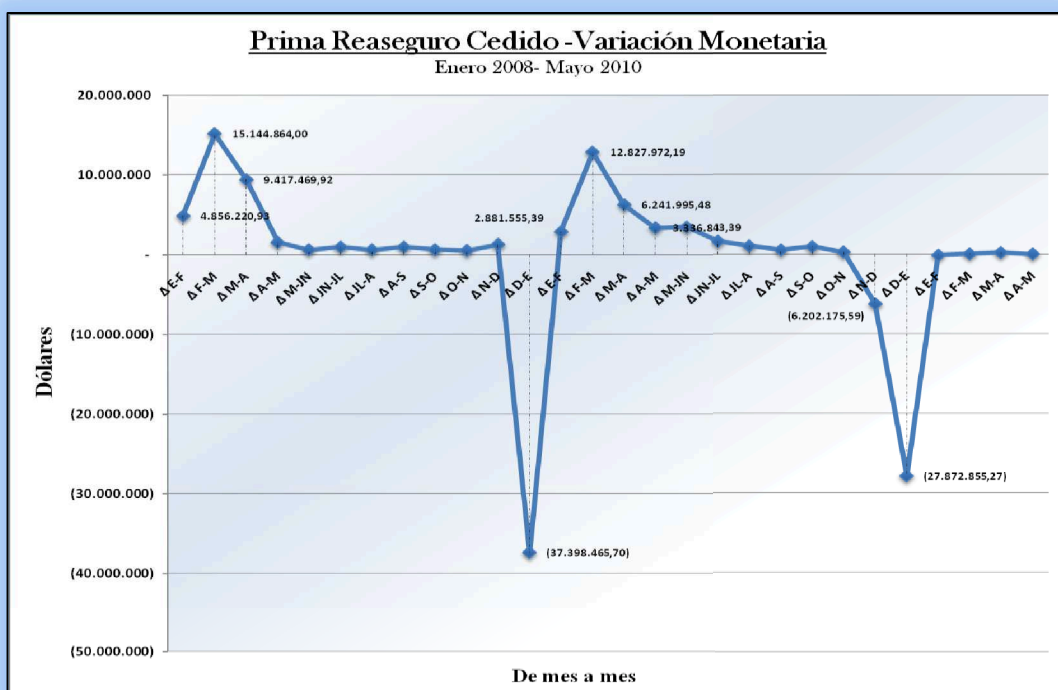
Un valor que demuestra la estacionalidad observada, en la captación de los ingresos percibidos y los costos incurridos en el servicio, es el que aparece en diciembre de 2009, ya que el crecimiento presentaba una tendencia positiva, pero en este mes se convierte en excesiva, llega a la cifra de \$16'207.380,23; creció en \$12'983.193,09, sobre el mes de noviembre, este cambio no se había presentado antes en tal magnitud: 402,68%.

Gráfico 3.16



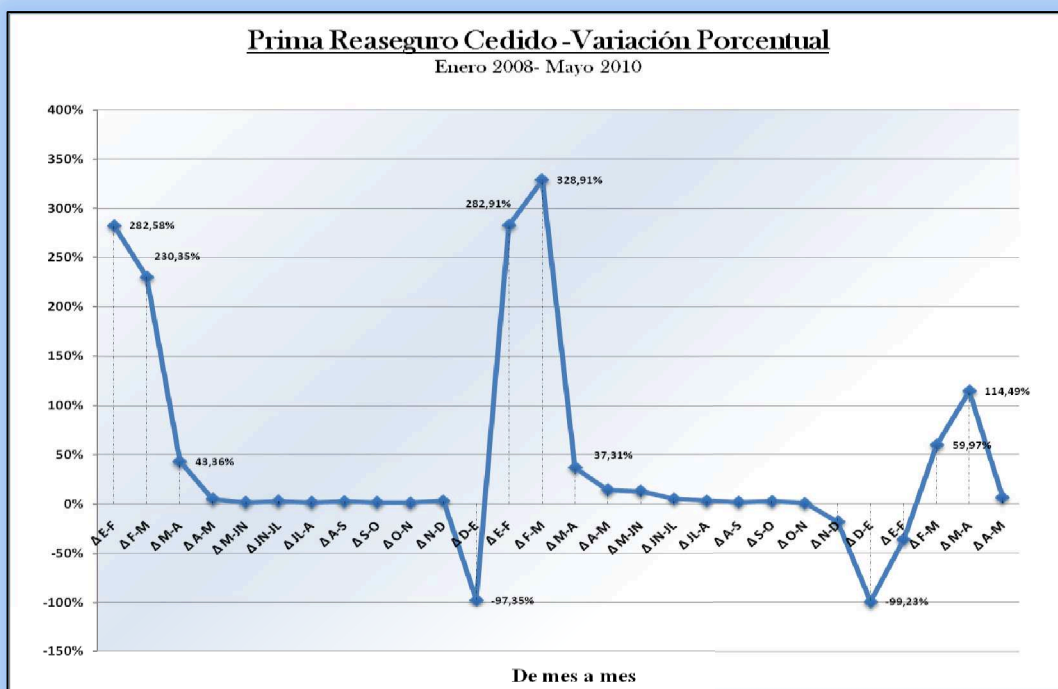
Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.17



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.18



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Al iniciar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT en el Ecuador, no se tomaron en cuenta algunos aspectos de verdadera importancia como lo es, controlar el monto que las empresas aseguradoras podían reasegurar<sup>67</sup> en el exterior. Tomando en consideración que en el año 2008, hubo excesivas ganancias por el valor de la prima pagada y el porcentaje de reaseguros elevados. El Presidente Rafael Correa, expidió el Decreto 1767, con el que se regula el límite máximo para la contratación de reaseguros, este es del 5% de la Prima neta recibida del SOAT<sup>68</sup>.

En el Gráfico 3.16, se observa a detalle, las cifras que mensualmente se reaseguraban por concepto del Ramo SOAT, llegando a su cúspide en diciembre de 2008, con un valor de \$ 38'417.007,17. Otra de las cifras más altas se dio en noviembre de 2009, con \$ 34'291.593,74.

A partir de febrero de 2010, los montos de reaseguros, se contraen significativamente, representan en febrero el 2,56%, marzo 1,41%, abril 2,15% y mayo 1,87% de la Prima neta recibida, es decir se mantienen dentro del marco establecido por la ley.

En la Prima de reaseguro cedido, se observa que, al realizar el análisis horizontal, los picos aparecen en la variación del mes de marzo 2008 y 2009, crecimiento de \$15'144.864,00 (230,35%) en 2008, \$12'827.972,19 (328,91%) en 2009 y dejando de lado al mes de marzo de 2010, debido al nuevo decreto 1767 puesto en vigencia.

Los puntos más bajos en la variación son de diciembre 2008 a enero 2009, \$-37'398.465,70 (-97,35%) y en 2009 \$-27'872.855,27 (-99,23%). Este último valor, supera a todos los cambios negativos antes encontrados. La ley puesta en vigencia, en este caso, es la respuesta al porqué ocurrió, tal cuantiosa disminución.

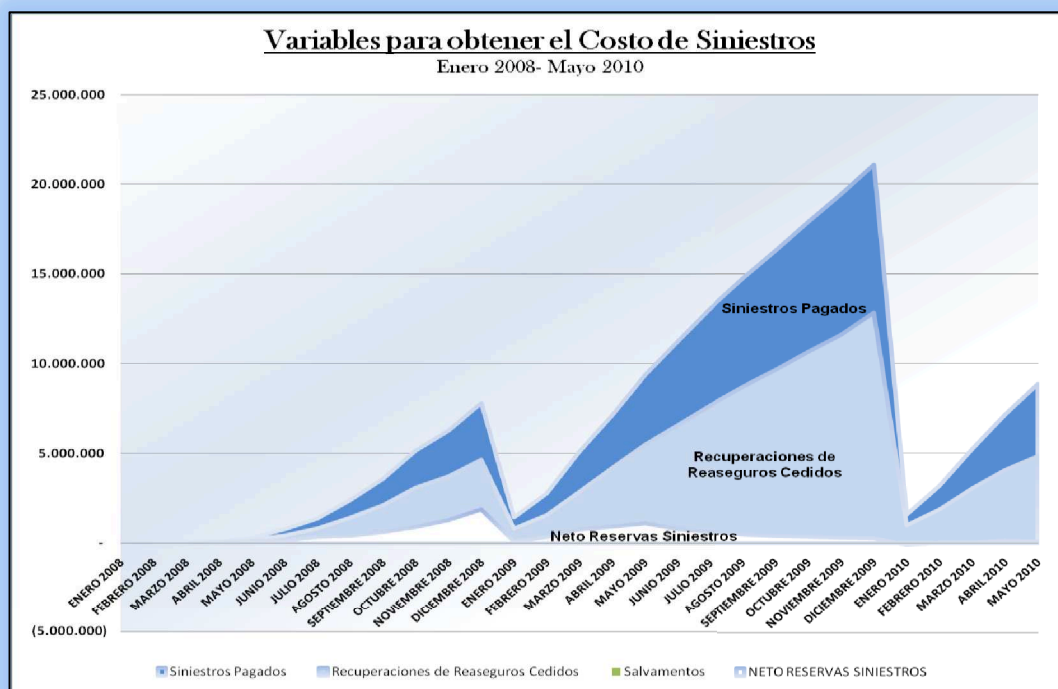
---

<sup>67</sup> Instrumento técnico del que se vale una entidad aseguradora, para conseguir la compensación estadística que necesita, igualando u homogeneizando los riesgos, que componen su cartera de bienes asegurados, mediante la cesión de parte de ellos a otras entidades.  
Diccionario Mapfre, <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?r=reaseguro.htm>.

<sup>68</sup> Quinta Disposición General del Decreto 1767, dado en Gualaquiza el 6 de junio de 2009.

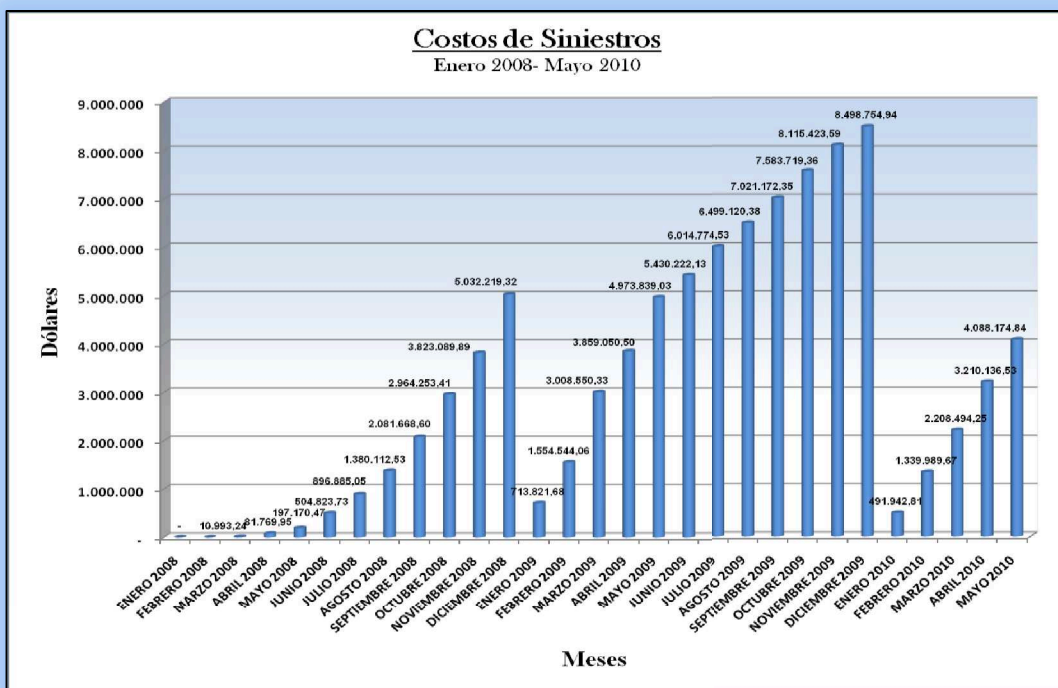
Los Costos de siniestros, se obtiene de la operación matemática entre: Siniestros Pagados - Recuperaciones de Reaseguros Cedidos – Salvamentos + Ajuste Neto de Reservas de Siniestros.

Gráfico 3.19



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.20



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.21



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.22



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Autoras.

Los costos de siniestros, mantienen la tendencia de crecer. Cada mes se puede apreciar como los valores se van incrementando, con relación a lo recibido el mes anterior, hasta llegar al punto cumbre en el mes de diciembre de cada año, \$5'032.219,32 en 2008 y \$8'498.754,94 en 2009. Hasta el mes de mayo de 2010, también se observa que la tendencia es a crecer y que se espera los mismos resultados hasta terminar el periodo contable de 2010.

Se tiene crecimiento en valor monetario cada mes, pero el valor más significativo es el que se presenta en marzo de 2009, el crecimiento fue de \$1'454.006,2; es decir 93,53% más que febrero. Mantiene la constante de ser este mes, donde se encuentran los picos de las variables. La diferencia es que en 2008 y 2010, ya no se mantiene. En 2008, el monto más alto de crecimiento se tiene en diciembre, con \$1'209.129,43 un incremento de 31,63%, en relación al mes anterior.

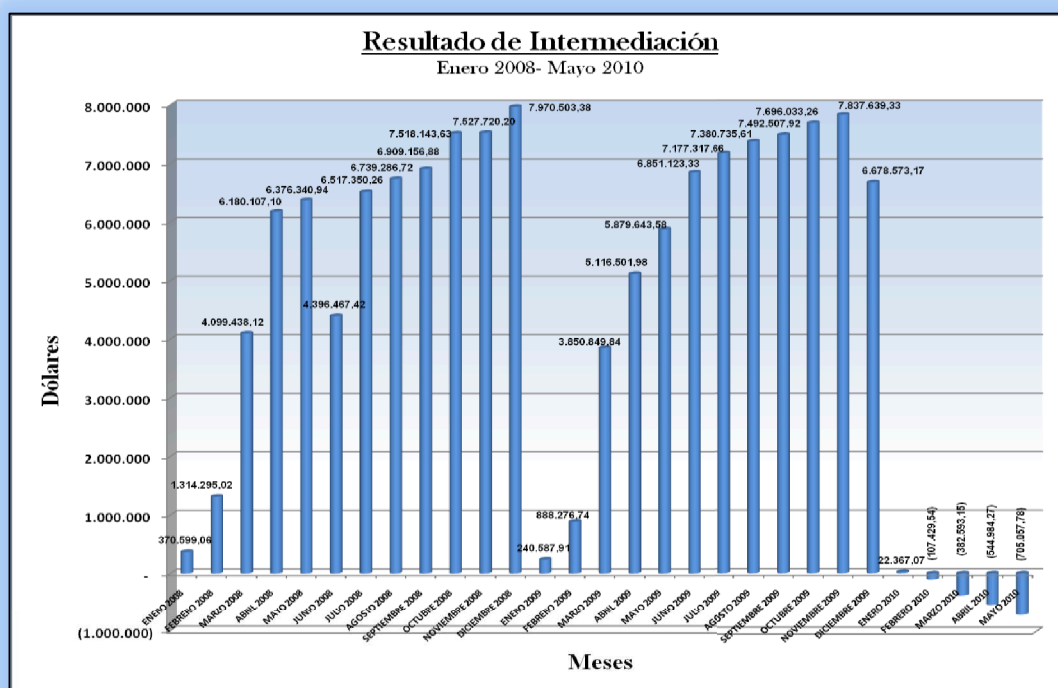
Un aspecto positivo que vale la pena recalcar es que, en enero de cada año, los costos de siniestros disminuyen considerablemente, en realidad, si existe un decrecimiento en la siniestralidad, pero es más notorio, debido a que al realizar el

análisis horizontal, se toma en cuenta el periodo o en este caso específico, el mes anterior. En diciembre, los accidentes de tránsito crecen desmesuradamente, debido a las fiestas que se celebran, por motivos de navidad y la finalización del año.

Es aquí, donde se debe tener muy en cuenta la relación entre el accidente y la gestión de siniestros (resultado) de la compañía. Cada una presenta características diferentes y a pesar de estar reguladas por la misma ley, los procedimientos internos no son semejantes.

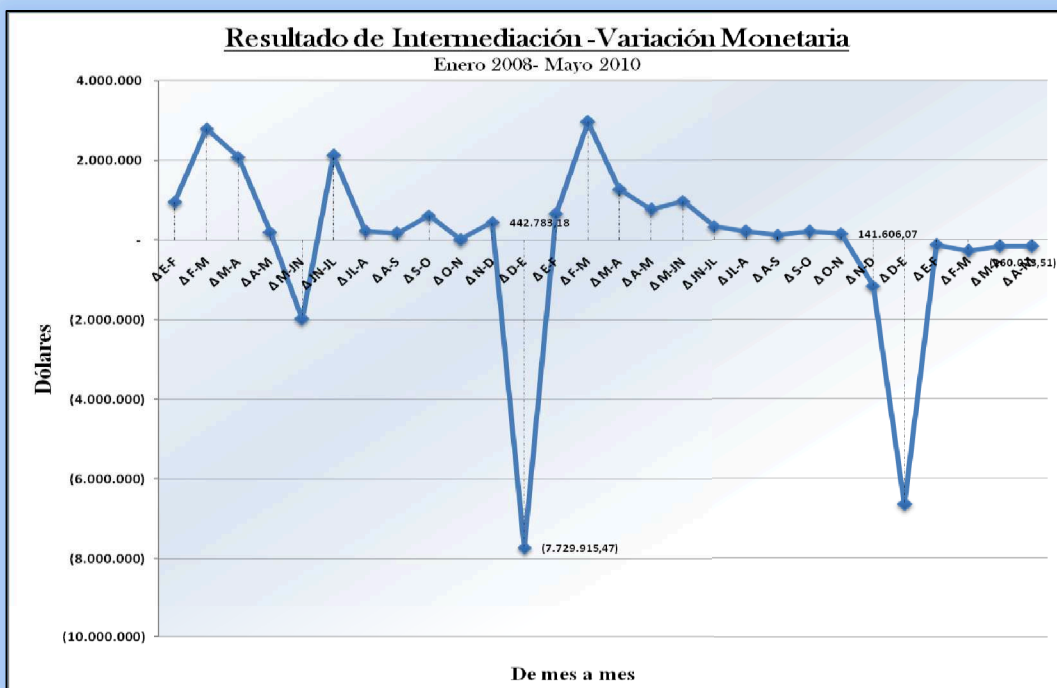
Más adelante, en el estudio de caso “Accidente en la Laguna de Yambo”, se describirá a detalle como actuó la aseguradora, frente a la adversidad. La más trascendental que se ha registrado, puesto que la cantidad de fallecidos y heridos fue cuantiosa, demostrando que el SOAT, es un seguro social, cuya responsabilidad social y empresarial, cumple de acuerdo a las normas fijadas por la ley.

Gráfico 3.23



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.24



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.25



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

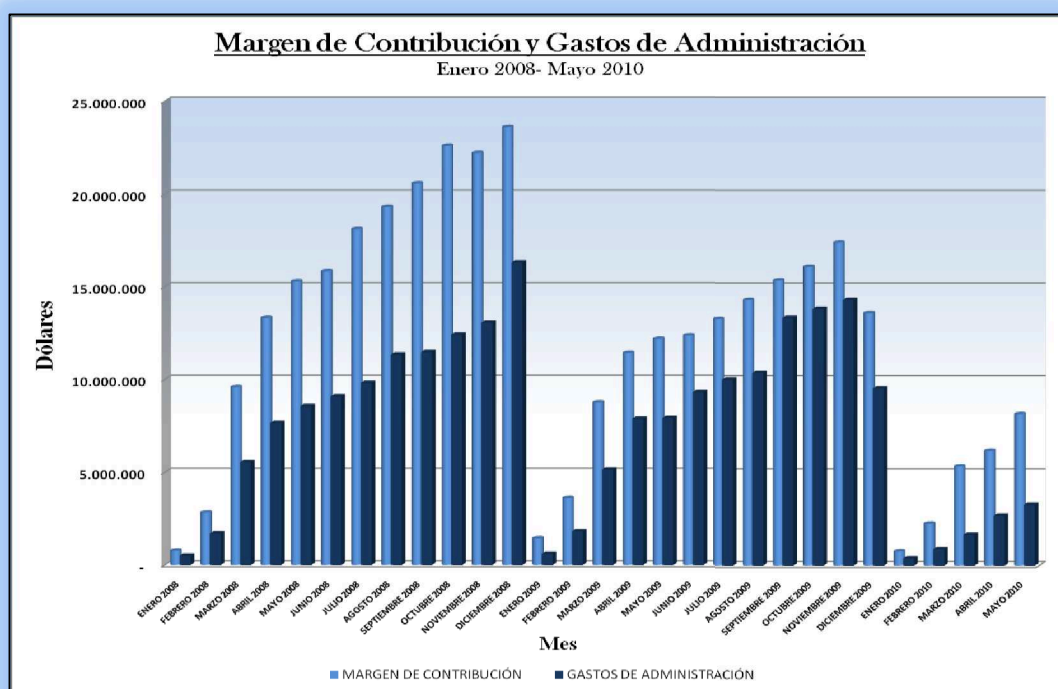


El crecimiento del Resultado de intermediación, se aprecia en el Gráfico 3.23. A medida que los ingresos por las primas pagadas de seguros directos se incrementaban, esta variable también lo hacía, los montos son crecientes, hasta diciembre de 2008, ya que alcanza el valor de \$ 7'970.503,38 y de \$7'837.639,33 en 2009. Los montos disminuyen representativamente para enero de 2010, la orden dada en el decreto 1767, provoca que incluso desde febrero, se empiecen a presentar valores negativos.

El cambio que ocurre en esta variable es perceptible, ya que resulta ser una de las más afectadas con la nueva ley. Los montos manejados los dos años anteriores, superan ampliamente a los del año 2010, y ante este acontecimiento, no se harán esperar, las medidas por parte de las aseguradoras.

Definitivamente en 2008, se presentó una gran oportunidad de negocio, las regulaciones todavía no estaban estipuladas en su totalidad y las aseguradoras, a pesar de que al finalizar el primer periodo contable, tuvieron que devolver 30 millones de dólares, dejó cuantiosas ganancias y una de las razones principales fue, el reaseguro y por tanto el resultado de intermediación.

Gráfico 3.26



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

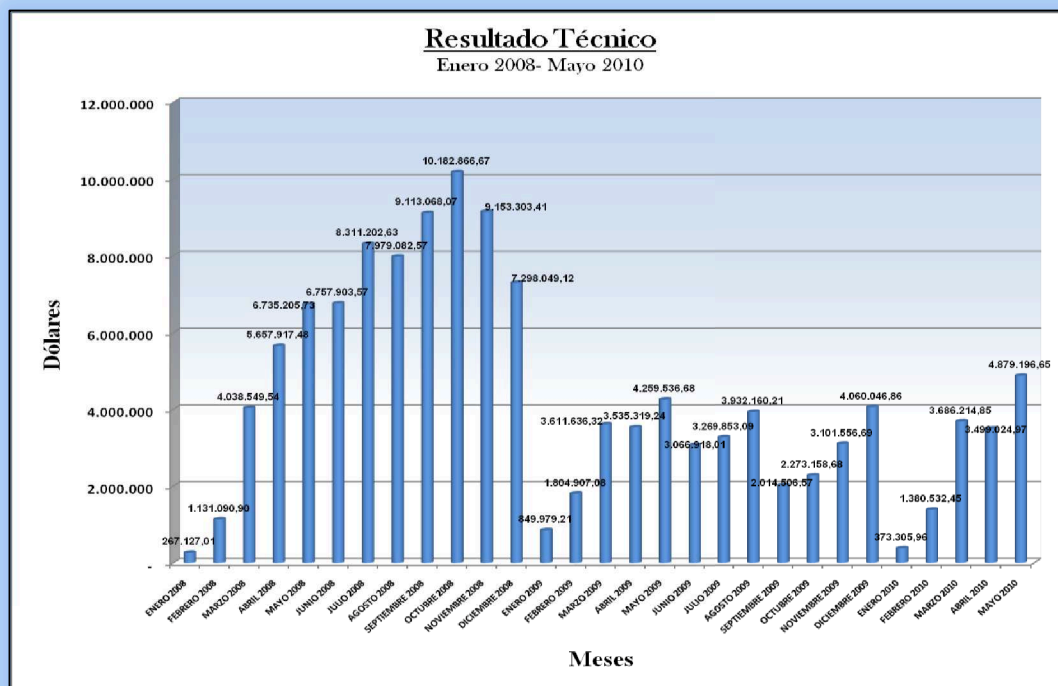
El margen de contribución, se lo obtiene de la operación matemática, entre el Ingreso Devengado menos los Costos de siniestros y más/menos el resultado de intermediación.

Los Gastos de administración, es otra variable que no contaba con las normas que hoy regulan el límite máximo de gastos (5% de la prima neta recibida), por lo que el monto que las aseguradoras declaraban, era independiente, logrando disminuir considerablemente el resultado técnico final (utilidades).

En mayo de 2010, ya se empieza a ver la diferencia entre el margen de contribución y los gastos de administración, se espera que con el transcurso del tiempo los gastos sean constantes y no crecientes como sucedió en los años anteriores.

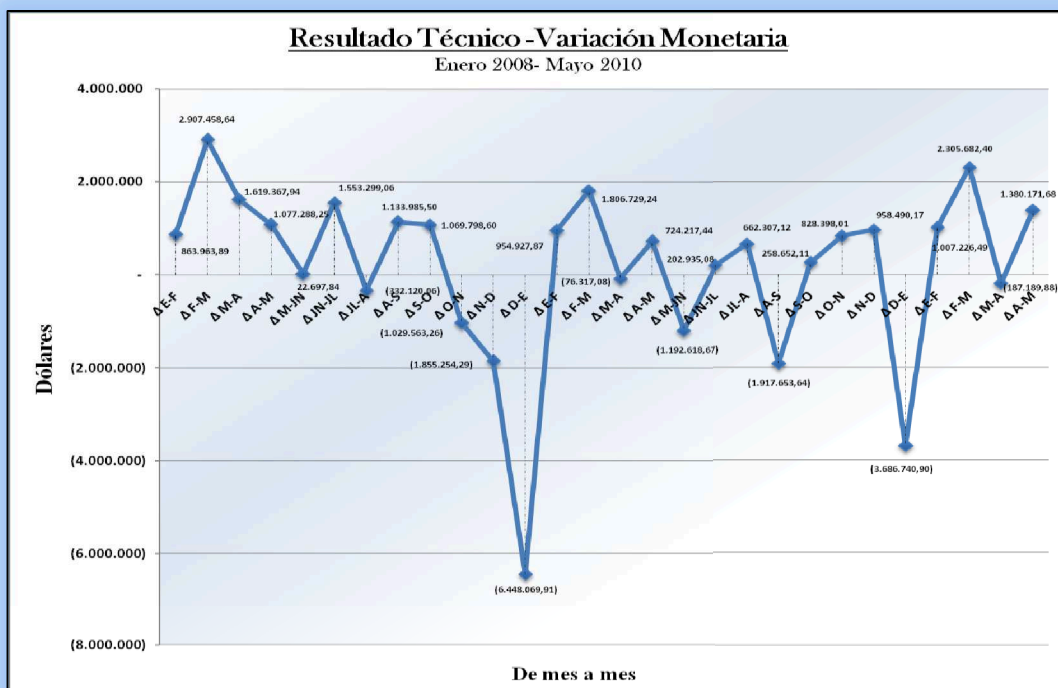
De la diferencia entre el margen de contribución y los gastos de administración, se encuentra finalmente el Resultado Técnico del SOAT, Gráfico 3.26 y Gráfico 3.27.

Gráfico 3.27



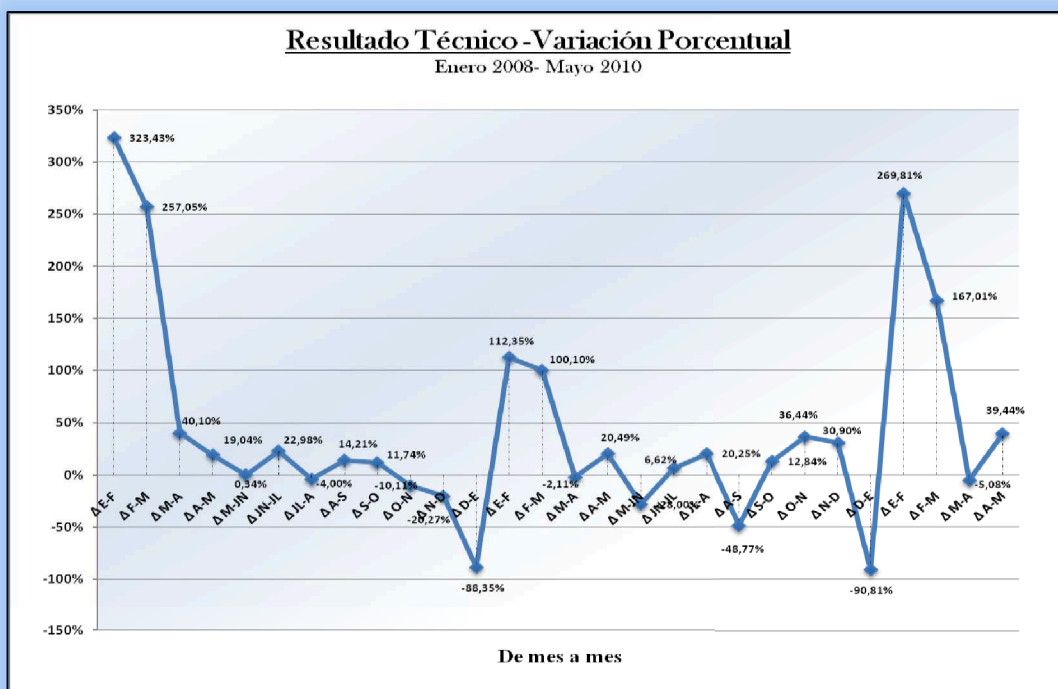
**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.  
**Realizado por:** Autoras.

Gráfico 3.28



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.29



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

El Resultado Técnico, es el efecto final que se obtiene, después de haber tomado en cuenta tanto los ingresos, como los egresos del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT. En el Gráfico 3.27, se aprecia como en el año 2008, esta variable tuvo un cuantioso crecimiento, llegando al valor más alto registrado \$ 10'182.866,67, cifra que no volvió a repetirse en el periodo de estudio.

El resto de periodos el SOAT, dejó ganancias, pero no las de gran magnitud que se presentaron en el primer año de funcionamiento.

Para 2009, se redujeron los precios de las primas, los ingresos disminuyeron notablemente, pero no se registraron pérdidas.

El mes que más incremento tuvo, con relación al anterior, es en febrero de 2008: \$ 2'907.458,64, es decir creció en un 257,05% más que en el mes anterior. No se debe dejar de lado el aspecto que, al igual que las otras variables, el mes de marzo de cada año, es el que más dinero genera, provocando en este caso un rédito importante y de gran volumen económico.

Los puntos más bajos de variación mensual del Resultado Técnico, se los encuentra al momento de comparar el mes de enero, con el de diciembre del periodo anterior, llegando a disminuir en enero de 2009 en \$6'448.069,91 en comparación con diciembre de 2008, es decir decreció en 88,35%. En el caso de enero 2010, la disminución es de \$3'686.740,90; monto que representa la reducción de esta variable en 90,81%.

Estas cifras revelan que, efectivamente las ventas son inferiores a las que se registran a finales del año, motivo por el cual se ha tomado cartas en el asunto y se han desarrollado políticas que permitirán tener ingresos constantes, disminuyendo la posibilidad de que existan excesos o falta de liquidez en el ramo, y aumentando la credibilidad hacia las aseguradoras, al momento de responder por los siniestros de tránsito ocurridos, en un periodo determinado.

La Tabla 3.4, muestra la inflación mensual que sufrió el Ecuador, en el periodo de estudio, porcentaje que servirá, para calcular la tasa real de crecimiento del Resultado Técnico, demostrando así que, no todo el valor que se registra, es por

completo la utilidad del SOAT, se debe tener presente una variable muy importante, como la inflación y así llegar a determinar, si en esta utilidad es la nominal o la real.

Tabla 3.4

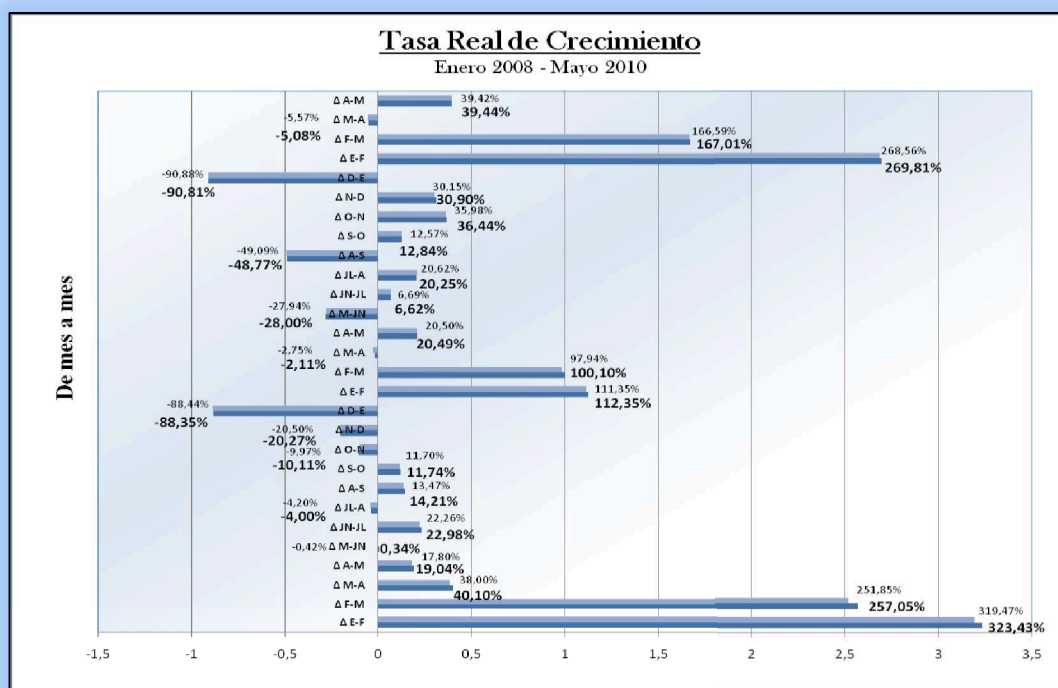
Inflación Mensual del Ecuador		
AÑO	MES	%
2008	ENERO	1,14%
	FEBRERO	0,94%
	MARZO	1,48%
	ABRIL	1,52%
	MAYO	1,05%
	JUNIO	0,76%
	JULIO	0,59%
	AGOSTO	0,21%
	SEPTIEMBRE	0,66%
	OCTUBRE	0,03%
	NOVIEMBRE	-0,16%
	DICIEMBRE	0,29%
2009	ENERO	0,71%
	FEBRERO	0,47%
	MARZO	1,09%
	ABRIL	0,65%
	MAYO	-0,01%
	JUNIO	-0,08%
	JULIO	-0,07%
	AGOSTO	-0,30%
	SEPTIEMBRE	0,63%
	OCTUBRE	0,24%
	NOVIEMBRE	0,34%
	DICIEMBRE	0,58%
2010	ENERO	0,83%
	FEBRERO	0,34%
	MARZO	0,16%
	ABRIL	0,52%
	MAYO	0,02%

**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Realizado por:** Autoras.

El Gráfico 3.30, demuestra que la variación del Resultado Técnico es mínima, al tomar en cuenta la inflación mensual, demostrando así que los montos que se registraron como utilidad, del periodo en estudio, al estipular la tasa real de crecimiento, son casi el mismo que el original<sup>69</sup>. Las variaciones son imperceptibles, dejando en claro que la inflación, no es determinante, al momento de argumentar que los valores monetarios, crecieron debido a las ventas y precio de las primas del SOAT.

<sup>69</sup> Sin tomar en cuenta la inflación.

Gráfico 3.30



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

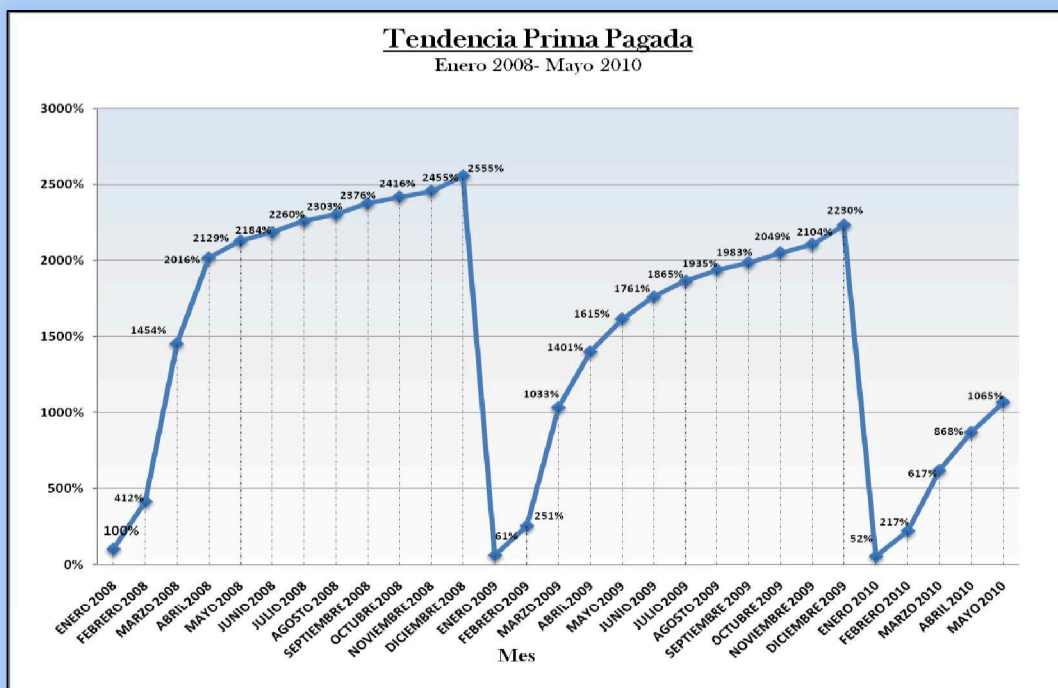
Realizado por: Autora

### 3.2.2.1.2. TENDENCIAS

Para realizar las tendencias de las variables relevantes del Resultado Técnico del SOAT, se ha construido el Anexo 5, en el cual consta en la parte inferior de cada cuenta, la relación entre el valor monetario de cada mes, con el de enero de 2008, y así llegar a establecer cómo ha evolucionado cada cuenta, a través del tiempo.

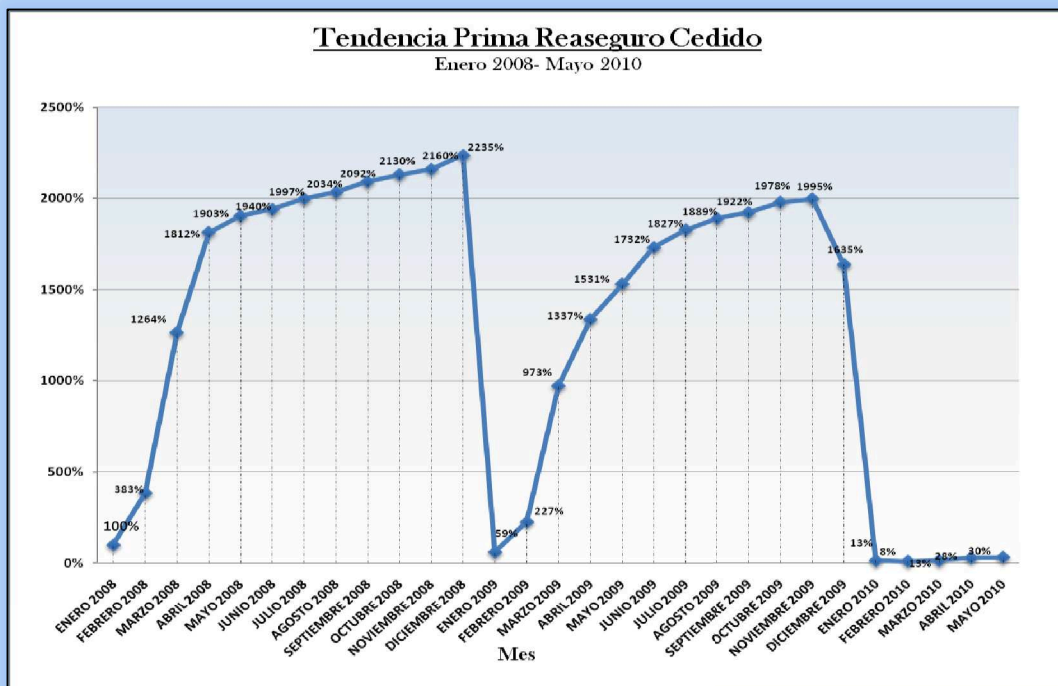
A continuación se presenta los gráficos de las cuentas más importantes del Resultado Técnico, los cuales serán de gran utilidad, para determinar el comportamiento a futuro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

Gráfico 3.31



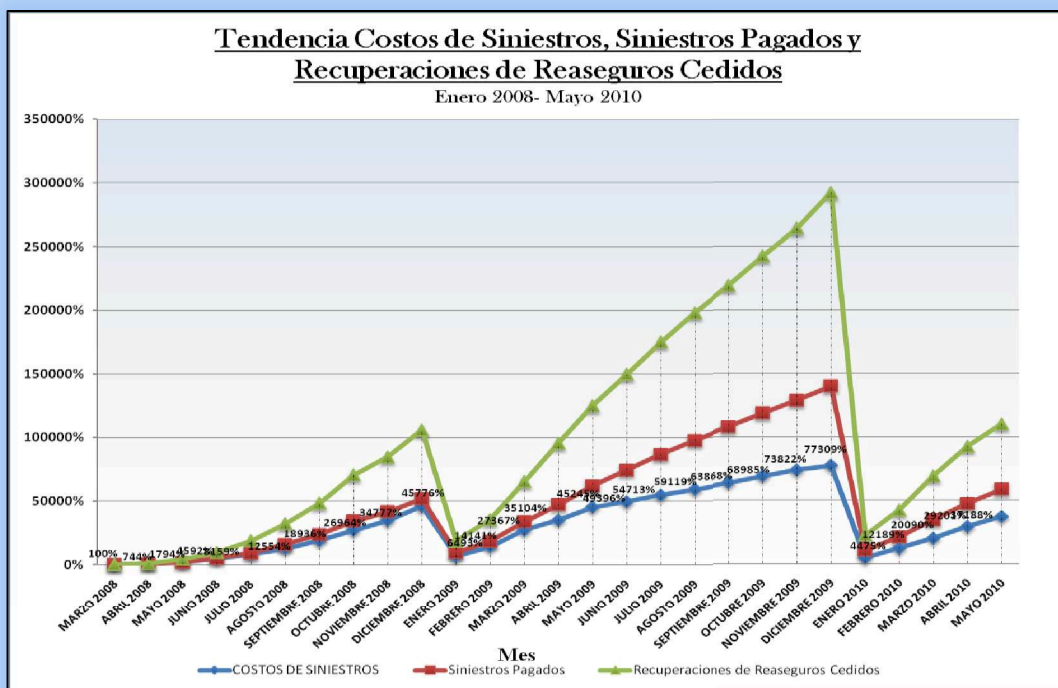
Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.32



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.33



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

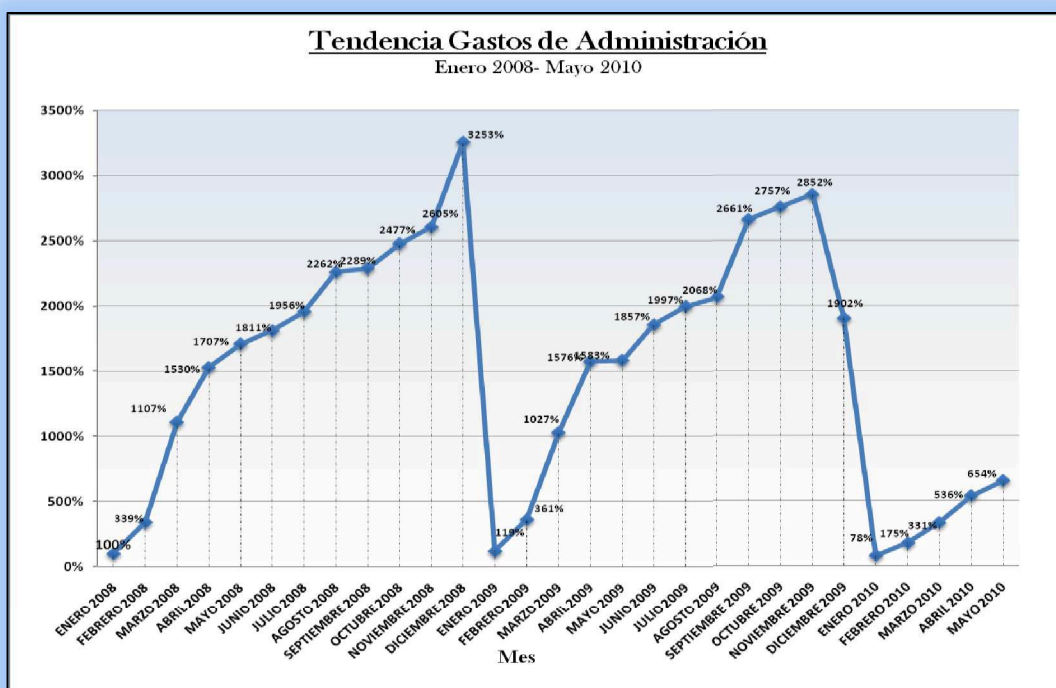
Gráfico 3.34



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

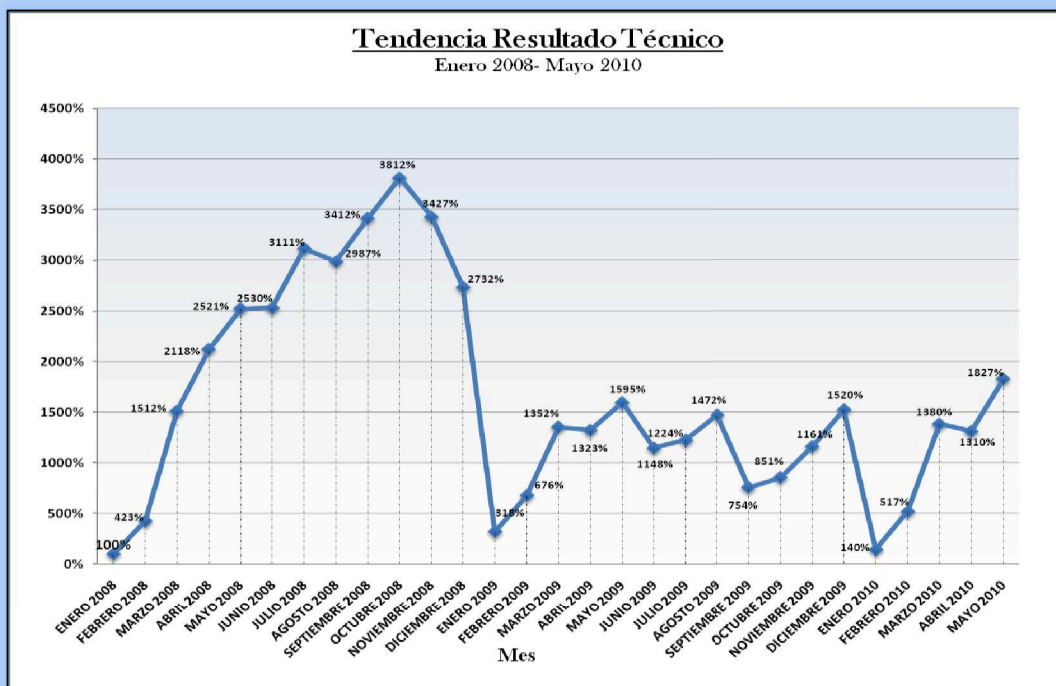


Gráfico 3.35



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Gráfico 3.36



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Al realizar la representación gráfica de las cuentas más sobresalientes del Resultado Técnico, se observa que todas mantienen la misma tendencia, crecen de enero a diciembre de cada año, llegan a su punto máximo en el duodécimo mes del año y presentan una notable disminución, para enero del próximo periodo.

En gran medida, se debe al proceso de matriculación que regia en los años 2008 y 2009, ya que en este tiempo, todos los dueños de vehículos, podían esperar hasta finales de diciembre, para realizar la matriculación vehicular, y debido a que el SOAT, es un requisito indispensable, las ventas crecían rápidamente en relación a meses anteriores; esto es con relación a los ingresos, Grafico 3.31.

Uno de los principales motivos que conllevó a las empresas aseguradoras, a obtener extraordinarias ganancias, en 2008, fue por el tema de los reaseguros. La tendencia durante este año fue a crecer. Ante esto, el gobierno, para el 2009, tomó la decisión de ordenar la devolución de 30 millones de dólares y la reducción de las primas. A pesar de estas medidas se mantuvo la tendencia al crecimiento hasta que se puso en vigencia el Decreto 1767, el cual regulaba el monto de reaseguros, máximo el 5% de la prima neta recibida, logrando así que la tendencia ya no sea como en los dos años pasados. Se espera un flujo constante y una disposición a la estabilidad, Gráfico 3.32.

Con respecto a los costos de siniestros, Gráfico 3.33, mantiene la misma forma: una tendencia a crecer dentro del año, y a sufrir una abrupta caída para el inicio del próximo año. Las cifras de dinero son notablemente inferiores, pero la curva mantiene el mismo comportamiento.

El margen de contribución y los gastos de administración, de igual forma tienden a crecer, Gráfico 3.34 y Gráfico 3.35. En el primer caso, debido a que las comisiones recibidas, son considerablemente mayores a las comisiones pagadas. En el segundo caso, porque estos gastos no se regían a ninguna ley y las aseguradoras eran quienes tomaban la decisión de que monto manejar. La situación ha cambiado y ahora existe un límite máximo, el 5% de la prima neta recibida puede ser reasegurado, por lo que las comisiones recibidas serán

menores y el spread también disminuirá. Además, con respecto a los gastos de administración, el monto máximo también debe ser del 5% de la prima neta recibida.

El Gráfico 3.36, que representa a la tendencia que sigue el Resultado Técnico, indica que en todo el año 2008, los valores tendieron a crecer, alcanzando un punto cumbre en 3.818%. Es una cifra sorprendente de crecimiento y que se registró en octubre de 2008. Lo que no sucedió en el resto del periodo de estudio, en el que la tendencia fue mantenerse constante, alcanzando un máximo de 1.827% y un mínimo de 140%, en relación al primer mes de funcionamiento.

El 2008 fue una gran oportunidad para las empresas aseguradoras, de ganar altos montos al incrementar el SOAT en sus productos. El mercado ya estaba definido y barreras de entrada no existían, la oportunidad estuvo ahí planteada y la decisión de tomarla, estuvo en manos de cada aseguradora.

### **3.2.2.2. ANÁLISIS VERTICAL**

El formato que emite la Superintendencia de Bancos y Seguros, para las empresas aseguradoras que se encuentran autorizadas para trabajar en el Ramo SOAT, no cuenta con el orden necesario en sus cuentas para realizar el análisis vertical, la idea básica que este análisis muestra, es iniciar por la cuenta que se encuentra en la parte superior y finalizar en la inferior del Estado Financiero, para así descubrir cuál es la que mayor peso tiene, es decir, cuál de ellas es la más representativa y como un cambio positivo o negativo, en los posibles escenarios podría afectar, por lo que se debe reorganizar las cuentas del Resultado Técnico. El orden cambiará, más no el valor final que registró el SOAT cada mes. A continuación la Tabla 3.5 muestra el cambio estructural que se ha realizado.

Tabla 3.5

Cambio estructural en el orden de las cuentas del Resultado Técnico del SOAT para realizar el Análisis Vertical					
#	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	#	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
1		<b>INGRESO DEVENGADO</b>	5	51	Prima Pagada
2		PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	6	5101	De Seguros Directos
3		PRIMA NETA RETENIDA	7	5102	De Reaseguros Aceptados
4		PRIMA NETA RECIBIDA	8	45	Liquidaciones y Rescates (-)
5	51	Prima Pagada	4		PRIMA NETA RECIBIDA (=)
6	5101	De Seguros Directos	9	44	Prima Reaseguro Cedido (-)
7	5102	De Reaseguros Aceptados	3		PRIMA NETA RETENIDA (=)
8	45	Liquidaciones y Rescates	10		AJUSTE DE RESERVA DE VIDA (-)
9	44	Prima Reaseguro Cedido	11	4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida
10		AJUSTE DE RESERVA DE VIDA	12	4803 - 5702	Matemática de Vida
11	4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	13	4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión
12	4803 - 5702	Matemática de Vida	14		AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO (-)
13	4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	15	4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso
14		AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO	16	5704	Liberación de Reservas Riesgos en Curso
15	4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso	2		PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA (=)
16	5704	Liberación de Reservas Riesgos en Curso	17		AJUSTES OTRAS RESERVAS (-)
17		AJUSTES OTRAS RESERVAS	18	4808	Constituc. Reserva Dev. Siniestr. y Eventos Catastróficos
18	4808	Constituc. Reserva Dev. Siniestr. y Eventos Catastróficos	19	5707	Libera. Reserva Dev. Siniestr. y Eventos Catastróficos
19	5707	Libera. Reserva Dev. Siniestr. y Eventos Catastróficos	20	43	Primas Reaseguros No Proporcionales (-)
20	43	Primas Reaseguros No Proporcionales	1		<b>INGRESO DEVENGADO (=)</b>
21		<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	22	46	Siniestros Pagados
22	46	Siniestros Pagados	23	5301 + 5302	Recuperaciones de Reaseguros Cedidos (-)
23	5301 + 5302	Recuperaciones de Reaseguros Cedidos	24	5303 + 5304 + 5305	Salvamentos (-)
24	5303 + 5304 + 5305	Salvamentos	25		NETO RESERVAS SINIESTROS (-)
25		NETO RESERVAS SINIESTROS	26	4806	Constitución Reservas Siniestros
26	4806	Constitución Reservas Siniestros	27	5705	Liberación de Reservas Siniestros
27	5705	Liberación de Reservas Siniestros	28	4807 (+) 5706	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.
28	4807 (+) 5706	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.	21		<b>COSTOS DE SINIESTROS (=)</b>
29		<b>RESULTADO DE INTERMEDIACIÓN</b>	30	42 (-) 4204	Comisiones Pagadas
30	42 (-) 4204	Comisiones Pagadas	31	52	Comisiones Recibidas (-)
31	52	Comisiones Recibidas	29		<b>RESULTADO DE INTERMEDIACIÓN (=)</b>
32		MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	32		MARGEN DE CONTRIBUCIÓN
33	41 (+) 410113	GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	33	41 (+) 410113	GASTOS DE ADMINISTRACIÓN (-)
34		<b>RESULTADO TÉCNICO</b>	34		<b>RESULTADO TÉCNICO (=)</b>

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Después de haber realizado el cambio en el orden de las cuentas, se procede a realizar los cálculos del Análisis Vertical.

Este análisis se lo realiza con los datos obtenidos al finalizar el periodo contable, es decir, con los totales anuales de 2008, 2009 y con los datos existentes hasta mayo de 2010.

El Anexo 6, indica los valores porcentuales obtenidos y que servirán para establecer el peso con el que aporta cada cuenta al Resultado Técnico, llegando a descubrir el grado de importancia de cada una de ellas, además de observar el

porcentaje de pérdida o ganancia que mensualmente se ha registrado del total de la Prima Pagada<sup>70</sup>.

Las cifras absolutas o monetarias de las cuentas de los Estados Financieros, no permiten establecer por sí mismas y con claridad la importancia que tienen en su estructura y tampoco sobre su significado.

Al contrario si se establece una base común o porcentual, es posible obtener conclusiones válidas, sobre la composición de las cuentas que conforman el Resultado Técnico del SOAT.

Al considerar el peso de cada una de las cuentas, se puede decir que una de las más importantes es la prima reaseguro cedido y la constitución de reservas riesgos en curso.

Un cambio relevante que se observa es el que las reservas riesgos en curso, crecen notablemente para 2010 y el reaseguro cedido, disminuye significativamente, para cumplir lo dictaminado por la ley.

Otra cuenta que presenta gran valor, dentro del análisis vertical, es el ingreso devengado, el que demuestra que tiene coberturas elevadas con respecto a los costos de siniestros. La principal base en 2008 y 2009, es que el reaseguro es una fuente fija de recuperación ante el riesgo.

El ingreso devengado, excede a los costos de siniestros en 19,07%; 15,01%; 32,69% en cada periodo estudiado, lo que demuestra las utilidades registradas por las aseguradoras que trabajan en el ramo SOAT.

El margen de contribución del SOAT, en 2008, fue de \$16'901.635,74, lo que representa el 30,22% del total de las primas pagadas de seguros directos. En 2009, \$139'877.572,40 es decir el 28,85%, y finalmente en 2010, \$22'715.509,56 o sea el 30,39%, montos que se los puede considerar aceptables, tomando en cuenta que se trata de un ramo que recién inició en el Ecuador y que las empresas que se incluyeron desde un inicio en el proyecto del SOAT, lo tomaron como una oportunidad que les ofrecía el gobierno y por el posible número de asegurados, el volumen esperado de primas, el mercado lucía atractivo. Los

---

<sup>70</sup> Valor que se toma como el 100% de los ingresos.

montos que se destinan a los gastos de administración, son elevados en relación a lo que actualmente manda la ley, representan el 17,63%, 21,47% y 11,90% del valor inicial (prima pagada de seguros directos) que se lo considera como el 100%.

Se puede notar también que el resultado técnico obtenido finalmente, es decir, el que está vinculado directamente con el giro del negocio, alcanzó un 12,59% en 2008; 7,38% en 2009 y 18,49% en 2010.

Dejando argumentar que en 2008, por cada dólar de ventas del SOAT, el ramo obtuvo, en promedio, un saldo neto de 12,59 centavos de utilidad; en 2009, 7,38 centavos, cantidades que pudieron haberse incrementado, si los gastos de administración, hubiesen tenido algún tipo de control, logrando así obtener una mayor utilidad y por lo tanto también una mayor aportación de impuestos.

La diferencia se observa claramente en 2010, ya que por cada dólar de ventas del SOAT, el ramo obtuvo en promedio, en tan solo cinco meses de comparación, 18,49 centavos, de saldo neto de utilidad.

Finalmente, se puede argumentar que al analizar todo el Ramo SOAT, en los años 2008, 2009 y parte del 2010, mantuvieron una adecuada estructura de ingresos y gastos, con una alta concentración en los ingresos, el mercado ya estaba definido y contaba con un aspecto muy importante, que es ser un requisito indispensable, para un proceso de control ineludible, como es la matriculación vehicular.

### **3.2.2.3. ÍNDICADORES FINANCIEROS**

Como se ha podido constatar a lo largo de este capítulo, la actividad aseguradora además de ser compleja, se caracteriza por ser sensible a las fluctuaciones macroeconómicas, de este modo los principales indicadores del sector, se contraen en los años de crisis y presentan un comportamiento creciente, favorecido por los periodos de estabilidad económica.

Una razón o índice financiero, es la relación entre dos cantidades comparadas entre sí o dicho de otra forma, es la relación que guarda una cantidad con respecto de otra. Constituye la forma más común de análisis financiero, debido a que facilita el análisis e interpretación de los estados financieros, posibilitando determinar tendencias, variaciones, cambios cíclicos y a su vez, permite evaluar el desempeño financiero y operacional, que puedan presentar los mismos.

En base a la peculiaridad de la actividad aseguradora, no puede tener razones financieras con problemas, debido a que en este tipo de negocios es sumamente importante garantizar la solvencia y liquidez, para dar respuesta a las obligaciones contraídas con los asegurados.

El análisis de los indicadores financieros es accesible, por el tipo de información que utiliza, se tomará los datos del Resultado Técnico, los índices que serán utilizados son tomados de la metodología de indicadores técnicos financieros, que proporciona la Superintendencia de Bancos y Seguros.

- Tasa de Utilidad Técnica:
- 

El indicador que hace referencia a la Tasa de Utilidad Técnica es el cociente resultante de dividir el Resultado Técnico obtenido en la operación del ramo SOAT, entre el Ingreso Devengado. De este modo, por cada dólar de Ingreso Devengado, se obtiene la utilidad final, que percibió cada una de las aseguradoras partícipes del ramo. Por lo tanto, este indicador mientras es más grande, es mejor, ya que constituye un elemento fundamental, para evaluar la eficiencia alcanzada por el ramo.

- Tasa de Gastos de Administración:
-

La Tasa de Gastos de administración, constituye el indicador que hace referencia a la eficiencia administrativa del ramo SOAT, al relacionar el nivel de Gastos Administrativos en los que incurre y las Primas netas recibidas por el mismo, consecuentemente mientras más pequeño, es mejor.

- Tasa de Gastos de Operación:
- 

Al igual que el indicador anterior, constituye un mecanismo que permite analizar la gestión administrativa, puesto que mide la eficiencia de la institución financiera, para manejar los gastos no financieros u operativos, por ende, mientras más pequeño, es mejor.

- Rentabilidad del Reaseguro:
- 

El coeficiente obtenido de la relación entre las Comisiones Recibidas y la Prima Reaseguro Cedido, constituye el índice de Rentabilidad del Reaseguro, el cual obviamente mide la rentabilidad obtenida en la colocación del reaseguro, por tanto mientras más grande es, es mejor.

- Tasa de Siniestralidad Retenida:
- 

El índice de Siniestralidad Retenida, relaciona los Costos de Siniestros -siniestros totales, menos siniestros pagados por los reaseguradores- con las Primas Retenidas -primas netas, menos primas cedidas al reasegurador-, en general, indica la proporción de los riesgos cubiertos, por cada aseguradora del ramo SOAT, con recursos propios.



Un índice de Siniestralidad Retenida más alto, representa un mayor desembolso de dinero, con respecto a los ingresos que realmente mantiene el ramo, por ende es mejor, mientras más bajo es su valor.

Tabla 3.6

Indicadores Financieros (mensuales). Enero 2008 - Mayo 2010						
MES	IND. FIN.	TASA DE UTILIDAD TÉCNICA	TASA DE GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	TASA DE GASTOS DE OPERACIÓN	RENTABILIDAD DEL REASEGURO	TASA DE SINIESTRALIDAD RETENIDA
ENERO 2008		0,671	0,190	0,217	0,256	0,000
FEBRERO 2008		0,746	0,157	0,188	0,251	0,000
MARZO 2008		0,769	0,145	0,177	0,245	0,002
ABRIL 2008		0,783	0,146	0,179	0,255	0,011
MAYO 2008		0,739	0,154	0,190	0,256	0,022
JUNIO 2008		0,623	0,160	0,195	0,258	0,046
JULIO 2008		0,665	0,168	0,208	0,258	0,071
AGOSTO 2008		0,572	0,191	0,230	0,259	0,097
SEPTIEMBRE 2008		0,578	0,187	0,231	0,266	0,129
OCTUBRE 2008		0,564	0,200	0,239	0,272	0,161
NOVIEMBRE 2008		0,495	0,207	0,248	0,272	0,202
DICIEMBRE 2008		0,353	0,251	0,291	0,276	0,238
ENERO 2009		0,443	0,392	0,459	0,336	0,370
FEBRERO 2009		0,421	0,284	0,324	0,293	0,361
MARZO 2009		0,456	0,194	0,229	0,285	0,373
ABRIL 2009		0,347	0,220	0,257	0,279	0,372
MAYO 2009		0,377	0,194	0,231	0,281	0,430
JUNIO 2009		0,280	0,209	0,247	0,287	0,481
JULIO 2009		0,270	0,213	0,251	0,285	0,481
AGOSTO 2009		0,293	0,213	0,251	0,285	0,470
SEPTIEMBRE 2009		0,135	0,268	0,307	0,285	0,460
OCTUBRE 2009		0,142	0,269	0,308	0,285	0,462
NOVIEMBRE 2009		0,175	0,272	0,311	0,288	0,447
DICIEMBRE 2009		0,263	0,222	0,261	0,298	0,532
ENERO 2010		0,303	0,304	0,331	0,261	0,397
FEBRERO 2010		0,372	0,163	0,188	0,195	0,359
MARZO 2010		0,464	0,106	0,133	0,218	0,277
ABRIL 2010		0,352	0,122	0,150	0,151	0,321
MAYO 2010		0,377	0,121	0,149	0,140	0,314

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

En base a la Tabla 3.6, se procederá a realizar el análisis pertinente a los cinco indicadores financieros en estudio, tomando en consideración el periodo comprendido entre enero 2008 – mayo 2010.

La Tasa de Utilidad Técnica, durante el año 2008, presenta valores sumamente elevados, debido a que no regían normas que regulen los montos que podían

asegurarse y los gastos de administración, lo cual conllevó a la formación de economías de escala, es decir obtuvieron un ahorro en el coste por unidad, al aumentar la escala de producción. Las empresas aseguradoras, lo tomaron como una oportunidad de mercado, porque además de ser un producto nuevo, se constituyó en un requisito indispensable, en la matriculación vehicular. Consecuentemente, las aseguradoras que iniciaron su actividad en el ramo SOAT, lograron obtener extraordinarias utilidades, que no las volvieron a percibir en los años posteriores. Ventajas que resultan de la generación y aprovechamiento de las economías de escala.

A partir de 2009, se observa que el indicador en mención, empieza a reducir paulatinamente, comportamiento explicado por la introducción de normas al Reglamento del SOAT, referentes a gastos administrativos, reaseguros y valor de las primas. Este comportamiento se mantiene para el año 2010, periodo en el cual se puede constatar un mayor equilibrio en el ramo.

De este modo, el valor más alto de la tasa de Utilidad Técnica, se alcanzó en abril de 2008 (por cada dólar de Ingreso devengado se obtuvo 78 centavos de utilidad), mientras que el valor más bajo se presenta en septiembre de 2009 (por cada dólar de Ingreso devengado se obtuvo 13 centavos de utilidad).

Respecto a la Tasa de Gastos de Administración, o también conocido como índice de Eficiencia Administrativa, se observa claramente que presenta una tendencia decreciente durante el periodo de análisis, comportamiento que reafirma el entorno en el que se vio inmerso el ramo SOAT.

No obstante, la tendencia a la baja más significativa presentada por este indicador, ocurre durante los primeros cinco meses de 2010, como ya se mencionó, se debe principalmente a que si bien, es cierto que este resultado está explicado fundamentalmente, por la inserción de reformas al reglamento, el sistema empieza a mostrar indicios de estabilidad.

Por lo tanto, este escenario muestra claramente, la mejora en la eficiencia del sistema SOAT, en términos administrativos.

El indicador referente a los Gastos de Operación, presenta una tendencia similar al indicador anterior, de este modo, el valor más alto se presenta en el mes de

enero de 2009 (por cada prima neta recibida se desembolsó 45 centavos por concepto de gastos de administración y comisiones pagadas), mientras que el valor más bajo, del periodo de análisis se tiene en marzo de 2010 (por cada prima neta recibida se desembolsó 13 centavos por concepto de gastos de administración y comisiones pagadas).

Es importante que el indicador de Rentabilidad del Reaseguro, presente valores altos, dado que significa que el ramo SOAT, transfiere una parte de sus riesgos al reasegurador<sup>71</sup>. Además de recibir una retribución económica, que vienen a ser las comisiones, como recompensa por los gastos incurridos y de esta forma permite garantizar, de cierto modo, la viabilidad y sostenibilidad del ramo.

En los años 2008 y 2009, el valor del índice de Rentabilidad del Reaseguro, fluctúa entre 25 y 35 centavos. A partir de febrero 2010, el índice se contrae significativamente, llegando en mayo de 2010, al valor de 14 centavos. Se puede concluir que, en el periodo de análisis, finalizó con la relación: por cada dólar de prima retenida neta devengada, se obtuvo 14 centavos, por concepto de comisiones recibidas. En consecuencia, se aprecia que para el 2010, el ramo muestra una adecuada política de reaseguros.

En cuanto a la siniestralidad, se observa una tendencia creciente a través del tiempo. Dado que constituye la proporción de la prima destinada a cubrir siniestros, los primeros meses de 2008, se tiene valores sumamente bajos e inclusive en los meses de enero y febrero, les corresponde el valor de 0 centavos. Este comportamiento resulta aceptable, si se toma en cuenta que se trataba de un producto nuevo, que la sociedad ecuatoriana empezaba a familiarizarse y a tener paulatinamente, conocimiento sobre el mismo.

A partir de septiembre del año en mención, el índice de siniestralidad, comienza a mantener un comportamiento creciente, llegando así en diciembre de 2009, a establecerse la relación: por cada dólar de prima retenida neta devengada, se desembolsó 53 centavos por Costos de siniestros. Valor, relativamente más alto,

---

<sup>71</sup> Cabe recordar que, en los inicios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, no se disponía de normativas, que regulen el monto, que las empresas aseguradoras podían reasegurar en el exterior, no obstante mediante el Decreto 1767, expedido el 6 de junio de 2009, se regula el límite máximo para la contratación de reaseguros.

del índice de siniestralidad retenida, del ramo SOAT. Este comportamiento se relaciona estrechamente con las medidas adoptadas por el gobierno, en relación al porcentaje de reaseguros, consecuentemente, las aseguradoras que operan en el ramo SOAT, perciben altos riesgos de siniestros, lo cual hace que la tasa de siniestralidad aumente.

Para el año 2010, similar que el comportamiento de los anteriores indicadores, el sistema muestra indicios de estabilidad.

Tabla 3.7

Indicadores Financieros (anuales). Enero 2008 - Mayo 2010						
AÑO	IND. FIN.	TASA DE UTILIDAD TÉCNICA	TASA DE GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	TASA DE GASTOS DE OPERACIÓN	RENTABILIDAD DEL REASEGURO	TASA DE SINIESTRALIDAD RETENIDA
2008		0,573	0,183	0,222	0,262	0,125
2009		0,263	0,232	0,270	0,286	0,453
2010		0,386	0,124	0,152	0,176	0,315

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

Como se observa en la Tabla 3.7, al analizar la Tasa de Utilidad Técnica, anualmente, vemos que en 2008, por cada dólar de Ingreso Devengado, se obtuvo 57 centavos, en promedio de Resultado Técnico. Es una cifra considerable, ya que en los dos años posteriores, apenas se recibió 26 y 38 centavos, como Resultado Técnico, respectivamente. El 2008, fue una oportunidad de mercado para las Compañías Aseguradoras, que decidieron implementar el SOAT a sus servicios, este indicador es prueba fehaciente de la realidad.

En el caso de la Tasa de Gastos de Administración, mientras el indicador sea menor, es mejor y nuevamente en 2008, se tiene que por cada dólar de la prima neta recibida, 18 centavos fueron dirigidos a gastos de administración. Esto se regularizó en el año 2009. Con la puesta en vigencia en 2010, de la reglamentación respectiva, se puede observar, que el indicador disminuyó considerablemente.

Al analizar la Tasa de Gastos de Operación, el índice revela que mientras el valor sea menor, es mejor. Así que en 2010, por cada dólar de la Prima Neta recibida, 15 centavos fueron a los Gastos de Administración y a las comisiones pagadas. En 2008 y 2009, se observa montos mayores, debido a que no existían regularizaciones de las mismas.

El índice de Rentabilidad del Reaseguro, señala que al presentarse un valor mayor, es mejor. En 2009, por cada dólar de la Prima Reaseguro Cedido, 28 centavos se acreditaron a Comisiones recibidas, lo que demuestra que en ese año, la rentabilidad fue mayor que en 2008 y 2010, en 2 y 11 centavos, respectivamente.

Finalmente, al analizar la Tasa de Siniestralidad Retenida, se puede acotar que mientras el valor sea menor, es prueba de mejores resultados. En este caso, el año 2008 demuestra que, por cada dólar de Prima Retenida Neta Devengada, 12 centavos fueron a Costos de Siniestros, en los dos años posteriores, se destino 45 y 31 centavos, a esta variable.

Al tomar en cuenta estos indicadores, se puede decir que el año 2008, fue el que mejores resultados dejó a las Compañías Aseguradoras que manejaron el SOAT. Con el transcurrir del tiempo, la situación y las normativas se regularizaron, permitiendo reducir los costos de las primas y volviendo a las empresas, más competitivas y eficientes, en el mercado asegurador.

### **3.2.3. ANÁLISIS DE INGRESOS Y COSTOS DE SINIESTROS – FOANSAT**

El análisis muestra el comportamiento evolutivo que han presentado los ingresos y egresos del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – FONSAT, durante el periodo enero 2008 – mayo 2010.

### 3.2.3.1. INGRESOS FONSAT

El ingreso que percibe el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – FONSAT, está compuesto por el 22% del valor de cada prima, percibida por las aseguradoras, que participan en el ramo SOAT<sup>72</sup>. Dicho porcentaje, se desglosa de la siguiente manera: el 16,5% se destina exclusivamente, para el pago de siniestros ocasionados por vehículos no identificados o no asegurados, y el 5.5% restante, para la implementación de programas, proyectos, actividades, direccionados a la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, y además están orientados a la promoción y difusión del SOAT<sup>73</sup>.

A lo anterior se debe añadir el valor por multas del 15% de la prima, para cada tipo de vehículo, por mes o fracción de mes de retraso, ya sea en la adquisición por primera vez o en la renovación anual del SOAT y un porcentaje de las utilidades de las aseguradoras<sup>74</sup>.

A continuación se presenta la Tabla 3.8, que muestra los datos relacionados con los valores depositados al FONSAT – transferencias por primas y multas o recargos-, por todas las Compañías Aseguradoras, calificadas para trabajar en el Ramo SOAT.

---

<sup>72</sup> Este dinero, deberá ser transferido mensualmente, dentro de los diez primeros días hábiles subsiguientes al cierre de cada mes, según el Artículo 10, del Título III del Reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, expedido en Gualaquiza, el 6 de junio de 2009. No obstante, en una entrevista personal, el Dr. Emilio Moya, abogado del FONSAT, manifiesta que, en la práctica este monto no se deposita dentro del plazo establecido, sino en un lapso de tiempo irregular.

<sup>73</sup> Cabe reiterar que mediante el Decreto Ejecutivo 454, publicado en el Registro Oficial N°. 259, el 18 de agosto de 2010, el valor percibido por el FONSAT correspondiente a cada prima obtenida, por las aseguradoras participantes en el ramo SOAT, aumentó a 25%, y ahora este porcentaje se desglosa de la siguiente manera: 16,5% para el pago de indemnizaciones; el 4,5% para la implementación de programas direccionados a la prevención de accidentes de tránsito, educación en seguridad vial, promoción y difusión del SOAT; y el 4% restante para gastos operativos y administrativos.

<sup>74</sup> En base a la Disposición Decimotercera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398, de 7 de agosto de 2008, dispone: "Anualmente se establecerá la siniestralidad real, que cubrió el SOAT, en el respectivo año calendario. Si esa siniestralidad es menor, que la estimada en las hipótesis para calcular las tarifas del SOAT, toda la diferencia de la utilidad, será transferida al FONSAT, priorizando la inversión, en las unidades de emergencia médica, de los centros de salud del Estado"

Tabla 3.8

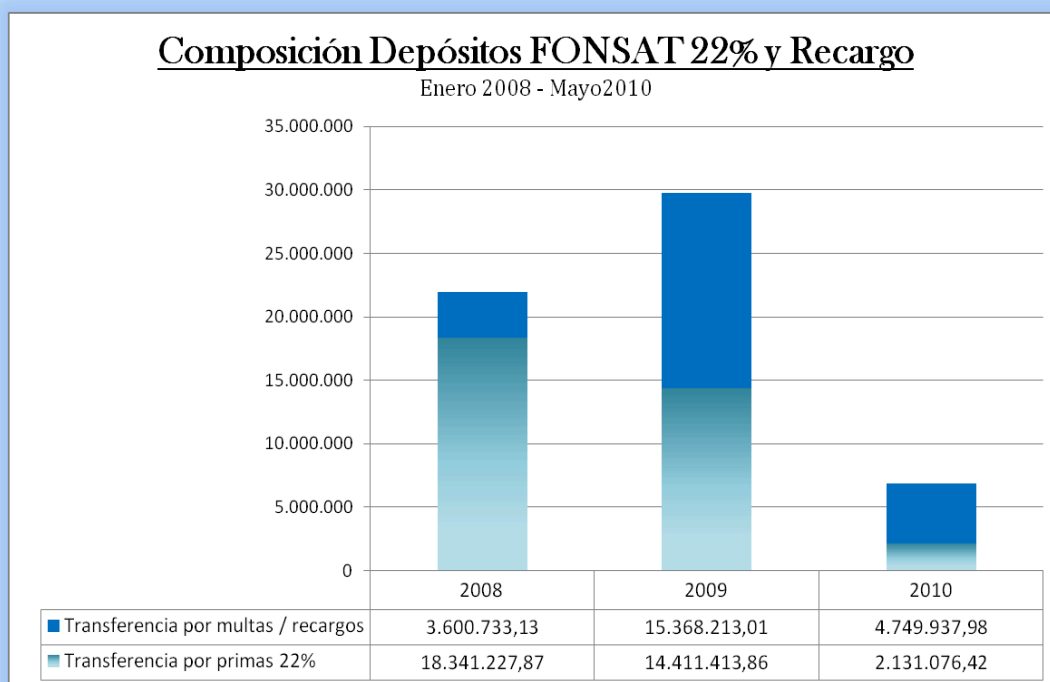
Depósitos FONSAT 22% y Recargo									
PERIODO: Enero 2008 - Mayo 2010									
Aseguradora	2008			2009			2010		
	Total Transferencias por primas 22%	Transferencias por multas / recargos	TOTAL DEPÓSITO	Total Transferencias por primas 22%	Transferencias por multas / recargos	TOTAL DEPÓSITO	Total Transferencias por primas 22%	Transferencias por multas / recargos	TOTAL DEPÓSITO
AIG METROPOLITANA	208.101,01	28.589,61	236.690,62	180.486,20	152.199,21	332.685,41	-47.111,07	57.857,83	10.746,76
ALIANZA	1.207.057,30	283.456,86	1.490.514,16	910.703,00	820.819,83	1.731.522,83	359.158,98	342.377,95	701.536,93
BOLIVAR	257.775,62	0,00	257.775,62	322.406,70	0,00	322.406,70	77.134,00	0,00	77.134,00
CERVANTES	70.154,13	16.382,54	86.536,67	11.391,09	11.463,96	22.855,05	0,00	0,00	0,00
COLONIAL	2.533.336,40	549.958,08	3.083.294,48	2.406.308,78	3.461.827,89	5.868.136,67	788.755,01	1.141.554,95	1.930.309,96
CONSTITUCION	91.568,56	51.576,24	143.144,80	117.849,28	118.780,57	236.629,85	0,00	0,00	0,00
COOPSEGUROS	1.611.122,28	265.365,40	1.876.487,68	1.232.327,95	1.508.593,87	2.740.921,82	0,00	0,00	0,00
INTEROCEANICA	1.220.560,53	653.210,33	1.873.770,86	1.062.327,45	1.253.687,46	2.316.014,91	114.527,67	445.735,71	560.263,38
LATINA	4.204.027,89	866.819,16	5.070.847,05	2.966.120,41	3.075.751,23	6.041.871,64	729.965,25	993.171,48	1.723.136,73
OLYMPUS	77.157,56	12.901,70	90.059,26	24.044,70	11.400,24	35.444,94	0,00	0,00	0,00
ORIENTE	773.099,19	37.575,87	810.675,06	425.678,93	513.611,50	939.290,43	185.008,50	331.541,18	516.549,68
PANAMERICANA	5.014.221,63	642.975,86	5.657.197,49	3.080.365,82	2.680.558,89	5.760.924,71	-201.809,98	1.298.957,67	1.097.147,69
ROCAFUERTE	63.021,85	49.040,18	112.062,03	34.722,03	59.361,83	94.083,86	58.747,28	73.640,07	132.387,35
SUCRE	743.717,00	92.144,40	835.861,40	935.277,15	919.491,13	1.854.768,28	74.862,64	56.939,28	131.801,92
SWEADEN	242.936,50	46.210,77	289.147,27	425.678,93	513.611,50	939.290,43	-8.161,86	8.161,86	0,00
UNIDOS	0,00	0,00	0,00	275.713,98	262.889,27	538.603,25	0,00	0,00	0,00
VAZSEGUROS	23.370,42	4.526,13	27.896,55	11,46	4.164,63	4.176,09	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>18.341.227,87</b>	<b>3.600.733,13</b>	<b>21.941.961,00</b>	<b>14.411.413,86</b>	<b>15.368.213,01</b>	<b>29.779.626,87</b>	<b>2.131.076,42</b>	<b>4.749.937,98</b>	<b>6.881.014,40</b>

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

Realizado por: Autoras.

En base a la Tabla 3.8, se puede indicar que el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – FONSAT, recibió \$18'341.227,87 en el año 2008, por primas. \$14'411.413,86 en el 2009, y hasta mayo del 2010, \$2'131.076,42. Es decir, ha recibido \$34'883.718,15 entre enero del 2008 y mayo del 2010, por cada prima percibida por las aseguradoras, que participan en el ramo SOAT. Y ha recaudado, durante el mismo periodo, \$23'718.884,12 de multas o recargos por atrasos en el pago SOAT.

Gráfico 3.37



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.  
**Realizado por:** Autoras.

El Gráfico 3.37, establece la composición de los depósitos para el funcionamiento del FONSAT, realizados por las aseguradoras, que operan el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT. En este, se puede observar que dicha composición, presenta variaciones sustanciales, explicadas fundamentalmente, por la aplicación de reformas al reglamento SOAT, que aprovechando las experiencias, que atravesaron las aseguradoras en el pago de indemnizaciones, durante el primer año de vigencia del seguro, permitió adoptar medidas inmediatas, para garantizar la sostenibilidad y credibilidad del ramo, y a su vez fortalecer el sistema de control, que conlleven a regular las operaciones del SOAT.

De este modo, el ingreso percibido por el FONSAT, por concepto de transferencias por primas y multas o recargos para el 2008 fue de \$ 21.941.961,00; para el 2009, se incrementó a \$ 29.779.626,87 y para finalizar el 2010, se espera que los ingresos, se acrecienten aún más, debido a que el valor



correspondiente a cada prima obtenida por las aseguradoras participantes en el ramo SOAT, aumentó a 25%, mediante el Decreto Ejecutivo 454.

Por otro lado, el FONSAT, percibió también un monto total de \$1'998.334,58 de la participación de utilidades de los años 2008 y 2009.

Tabla 3.9

Participación al FONSAT de la Utilidad del Ejercicio Económico 2008			
ASEGURADORA	VALORES TRANSFERIDOS POR UTILIDAD	FECHA TRANSFERENCIA	OBSERVACIONES
AIG METROPOLITANA	0,00		
ALIANZA	40.782,64	25/03/2009	
	51.353,38	17/12/2009	
BOLIVAR	150.222,19	18/05/2010	
CERVANTES	23.555,60	30/10/2009	
COLONIAL	22.174,74	27/10/2009	
CONSTITUCION	2.684,88	12/11/2009	
COOPSEGUROS	331.497,31	25/02/2010	
INTEROCEANICA	198.078,61	08/05/2009	
	41.832,64	02/02/2010	
LATINA	194.108,44	16/11/2009	
OLYMPUS	0,00		
ORIENTE	256.604,18	28/12/2009	
PANAMERICANA	332.377,32	24/08/2009	
ROCAFUERTE	20.463,04	10/12/2009	
SUCRE	147.211,62	24/11/2009	Pago en exceso
SWEADEN	43.102,36	27/10/2009	
VAZSEGUROS	1.804,57	09/11/2009	
<b>TOTAL</b>	<b>1.857.853,52</b>		

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

En el año 2008, el FONSAT, recibió \$1'857.853,52, producto de las utilidades que generó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, a las empresas aseguradoras, que participan en el ramo, al cierre del año en mención. Las compañías que aportaron mayores recursos, se ubican en el orden siguiente: Panamericana \$332.377,532 (17,89%); seguido por Coopseguros \$331.497,31 (17,84%); Oriente \$256.604,18 (13,81%); Interoceánica \$239.911,25 (12,91%); y por último Latina \$194.108,44 (10,45%). En forma conjunta suman el 72,91% del monto total que se transfiere al FONSAT por utilidades; consecuentemente corresponde a las aseguradoras, que han logrado captar el mayor número de primas por concepto SOAT en el mercado.

Sin embargo en la Tabla 3.9, se puede constatar que dichas transferencias se han realizado a lo largo del año 2009 e inclusive durante el año 2010. Al igual que existen aseguradoras, que la transferencia del monto correspondiente al FONSAT, se lo efectuó en dos pagos, tal es el caso de las aseguradoras Interoceánica, cuyo valor total ascendía a \$239.911,25; de éste, \$198.078,61 fue cancelado en mayo de 2009 y el restante en febrero de 2010; y Alianza cuyo valor adeudado correspondía a \$92.136,02; fue cancelado de la siguiente manera: \$40.782,64 en febrero de 2009 y \$51.353,38 en diciembre del mismo año.

Tabla 3.10

Participación al FONSAT de la Utilidad del Ejercicio Económico 2009			
ASEGURADORA	PARTICIPACION 2009	DEPÓSITO	FECHA
AIG	14.306,66	14.306,66	21/04/2010
ALIANZA	0,00	0,00	
BOLIVAR	17.865,64	17.865,64	13/05/2010
CERVANTES	0,00	0,00	
COLONIAL	40.546,92	0,00	
CONSTITUCION	0,00	0,00	
COOPSEGUROS	7.342,39	7.342,39	27/04/2010
INTER OCEANICA	0,00	17.246,57	25/05/2010
LATINA	0,00	0,00	
OLYMPUS	0,00	0,00	
ORIENTE	0,00	0,00	
PANA MERICANA	0,00	0,00	
ROCAFUERTE	0,00	0,00	
SUCRE	56.953,25	24.798,42	exceso 2008
		32.154,83	11/06/2010
SWEADEN	0,00	0,00	
UNIDOS	3.466,20	3.466,20	12/05/2010
VAZ SEGUROS	0,00	0,00	17/05/2009
<b>TOTAL</b>	<b>140.481,06</b>	<b>117.180,71</b>	

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

En cambio, la composición de la participación al FONSAT, de la utilidad del ejercicio económico 2009, presenta cambios radicales respecto al año anterior, de este modo la aseguradora Sucre, contribuye con \$56.953,25 (40,54%) del total de los ingresos que se destinan al funcionamiento del FONSAT, seguido por Colonial \$40.546,92 (28,86%), Bolívar \$17.865,64 (12,72%) y AIG Metropolitana \$14.306,66 (10,18%), es decir, en conjunto abarcan el 92,31% del total del excedente de las utilidades obtenidas, por cada aseguradora que participó en el ramo, el año de análisis.

Según la Tabla 3.10, que fue proporcionada por la Superintendencia de Bancos y Seguros con datos hasta el mes de abril de 2010, la aseguradora Colonial, hasta la fecha mencionada, no realizó la transferencia al FONSAT. Por otro lado, Seguros Sucre S.A. realizó dos pagos: \$24.798,42 correspondiente al exceso del año 2008 y \$32.154,83 en junio de 2010.

### 3.2.3.2. COSTOS DE SINIESTROS FONSAT

Referente a los costos de siniestros, están relacionados con las indemnizaciones por concepto de muerte y gastos funerarios, gastos médicos, transporte o movilización de heridos, e invalidez permanente total o parcial; ocasionados por vehículos no identificados o no asegurados.

Tabla 3.11

Costos de Siniestros FONSAT								
PERIODO: Enero 2008 - Mayo 2010								
PERIODO	INDEMNIZACIONES		POR MUERTE		POR EMERGENCIA MÉDICA		POR DISCAPACIDAD PERMANENTE TOTAL O PARCIAL	
	CASOS	VALOR CANCELADO	CASOS	VALOR CANCELADO	CASOS	VALOR CANCELADO	CASOS	VALOR CANCELADO
2008	713	3.775.928,62	5478	1.804.336,94	0	0,00		
2009	1725	9.029.001,29	18705	7.700.655,87	43	73.860,00		
2010	126	678.500,00	11143	3.607.319,00	4	7.800,00		
TOTALES	2564	13.483.429,91	35326	13.112.311,81	47	81.660,00		

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Autoras.

Los costos de siniestros, muestran una tendencia creciente, con el transcurso de los años, este comportamiento resulta obvio, si tomamos en cuenta que, durante el año 2008, el SOAT era un producto nuevo, y los usuarios no conocían los derechos, que tenían al adquirirlo y aún menos tenían conocimientos acerca de los procesos, que debían seguir, para efectuar las respectivas reclamaciones.

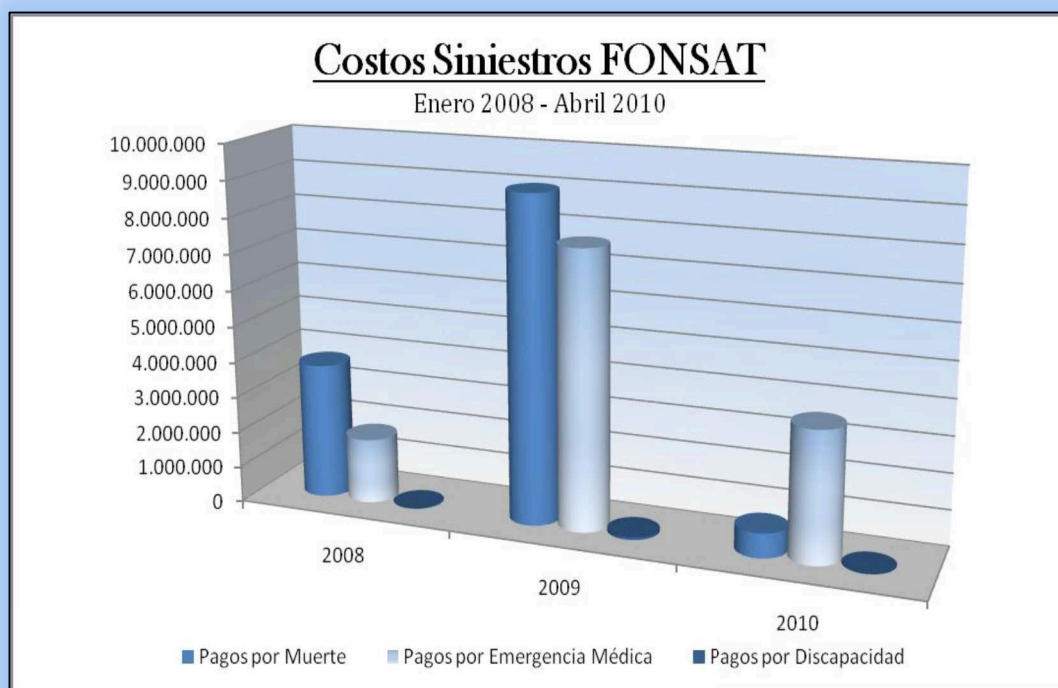
A partir del año 2009, se incrementan drásticamente tanto los casos, como el valor cancelado por el FONSAT. De este modo, las indemnizaciones por muerte se incrementaron de \$3'775.928,62 a \$9'029.001,29; es decir, el valor cancelado prácticamente se triplicó para el año 2009; mientras que las indemnizaciones por

emergencia médica, se incrementaron siete veces su valor inicial, pasando de \$1'804.336,94 a \$7'700.655,87.

Los pagos por discapacidad en el año 2008, no existieron. En el 2009, se presentaron 43 casos, por los cuales se desembolsó la cantidad de \$73.860. Hasta abril del 2010, se tiene 4 casos, a éstos les corresponde el valor de \$7.800.

En general, el valor cancelado por el FONSAT, durante el periodo de análisis, es de \$26'677.401,72 y los montos indemnizados promedio, por víctima, son los siguientes: \$5.258,75 por muerte; \$371,18 por emergencia médica y \$1.737,45 por discapacidad.

Gráfico 3.38



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.  
**Realizado por:** Autoras.

En base al Gráfico 3.38, se puede aseverar lo mencionado en los párrafos anteriores, dado que la mayor cantidad de indemnizaciones efectuadas por el FONSAT, durante el periodo de análisis, corresponden efectivamente al año 2009 y al parecer, con los datos que se dispone respecto al año 2010, el

comportamiento creciente continuará manteniéndose e inclusive superarán al año 2009.

Para finalizar, resulta de suma importancia mencionar que, las limitaciones para la realización de un análisis a profundidad, acerca del Fondo de Seguro de Accidentes de Tránsito – FONSAT, recae fundamentalmente a que la entidad mencionada, sólo presenta bases de datos planos a la Superintendencia de Bancos y Seguros, que pese a ser el ente de control, que se encarga de normalizar, regular y supervisar, tanto a las aseguradoras participantes del ramo SOAT, como al FONSAT, no exige los mismos formatos y manuales de estructuras, que las aseguradoras presentan en forma periódica.

### **3.3. ESTUDIO ESTADÍSTICO DESCRIPTIVO DE LOS INGRESOS Y COSTOS DE SINIESTROS DE LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS AUTORIZADAS PARA OPERAR EN EL RAMO SOAT**

#### **3.3.1. APLICACIÓN – ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA**

Se dificulta el realizar un análisis estadístico exhaustivo, por la escasez de datos que se dispone, debido a que se trata de un seguro que tiene prácticamente tres años de vigencia en el país. No obstante, a continuación se obtendrá las medidas de tendencia central y de dispersión, que se requiere para determinar la variabilidad de los datos correspondientes a Ingresos y Costos de Siniestros, durante el periodo enero 2008 – mayo 2010.

### 3.3.1.1. ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA DE LOS INGRESOS

Tabla 3.12

<b>INGRESO DEVENGADO</b>	
Media	10.539.430,89
Error típico	1.048.326,37
Mediana	10.957.386,84
Moda	
Desviación estándar	5.645.410,25
Varianza de la muestra	3,18707E+13
Curtosis	-0,817795169
Coefficiente de asimetría	-0,231216035
Rango	20.275.839,98
Mínimo	397.979,25
Máximo	20.673.819,23
Suma	305.643.495,84
Cuenta	29
Nivel de confianza(95,0%)	2.147.399,19

Realizado por: Autoras.

Los resultados de estadística descriptiva, obtenidos del Ingreso Devengado que percibieron las aseguradoras por concepto del SOAT, durante el periodo de análisis, permiten intuir que en promedio estos fueron de \$10'539.430,89. De los 29 meses, la mitad de éstos presenta ingresos inferiores a \$10'957.386,84 y la otra mitad sobrepasa dicho valor.

En la Tabla 3.12, se observa también que el valor del Ingreso Devengado, durante el periodo analizado, oscila desde \$397.979,25 hasta un máximo de \$20'673.819,23, con una dispersión de \$5'645.410,25.

Debido a que el valor de la media es inferior al valor de la mediana, el coeficiente de asimetría es negativo (-0,23), lo cual revela que existe una mayor concentración en los valores más altos.

### 3.3.1.2. ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA DE LOS COSTOS DE SINIESTROS

Tabla 3.13

<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	
Media	3.158.093,70
Error típico	502.677,50
Mediana	2.964.253,41
Moda	0
Desviación estándar	2707001,167
Varianza de la muestra	7,32786E+12
Curtosis	-0,942630461
Coefficiente de asimetría	0,529737747
Rango	8.498.754,94
Mínimo	0
Máximo	8.498.754,94
Suma	91.584.717,17
Cuenta	29
Nivel de confianza(95,0%)	1.029.688,16

Realizado por: Autoras.

Respecto a los resultados de estadística descriptiva, expuestos en la Tabla 3.13, las aseguradoras pagaron en promedio \$3'158.093,70 por costos de siniestros SOAT, en el periodo comprendido entre enero 2008 - mayo 2010.

Con un nivel de confianza del 95% ,se puede mencionar que, los costos asumidos por las compañías aseguradoras, fluctúan de 0 a \$8'498.754,94; con una dispersión de \$2'707.001,17.

El coeficiente de simetría es positivo (0,53), dado que el valor de la media es superior al valor de la mediana. Por lo tanto, existe una mayor concentración en los valores más bajos.

### 3.3.1.3. DIAGRAMA DE CAJA

Con la finalidad de abordar más detalladamente, el análisis sobre los Ingresos y Costos de siniestros, se procederá a representar en forma gráfica, el comportamiento de las dos variables a través del diagrama de caja, de tal modo que se pueda obtener información, sobre los valores mínimo y máximo, ubicación

de la mediana y su relación con el primero y tercer cuartil. Así como también, determinar la existencia de valores atípicos y la simetría o asimetría de la distribución.

Los cuartiles dividen un conjunto de observaciones en cuatro grupos, con la misma cantidad de observaciones, de este modo el primer cuartil es el valor abajo del cual se encuentra el 25% de las observaciones, el segundo cuartil corresponde al valor de la mediana original de la serie completa de observaciones, y el tercer cuartil es el valor por abajo del cual se encuentra el 75% de las observaciones. Consecuentemente, se puede decir que es considerado como la "mediana" de la mitad inferior de los datos y como la "mediana" de la mitad superior de los datos.

Entonces, el primer cuartil será la observación que ocupa la posición . El segundo cuartil, será la observación que ocupa la posición y el tercer cuartil, será la observación que ocupa el lugar .

Definiendo en forma general, se tiene que la ubicación de cada cuartil se encuentra determinada por la siguiente expresión:

—

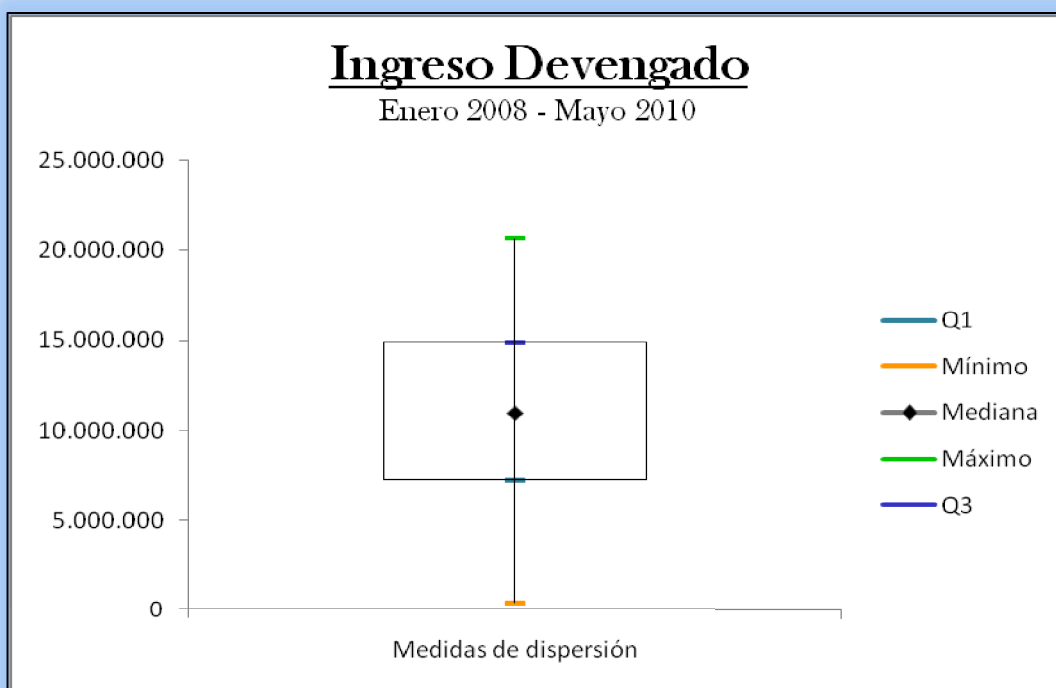
donde:

Número total de observaciones.

Percentil deseado.



Gráfico 3.39



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

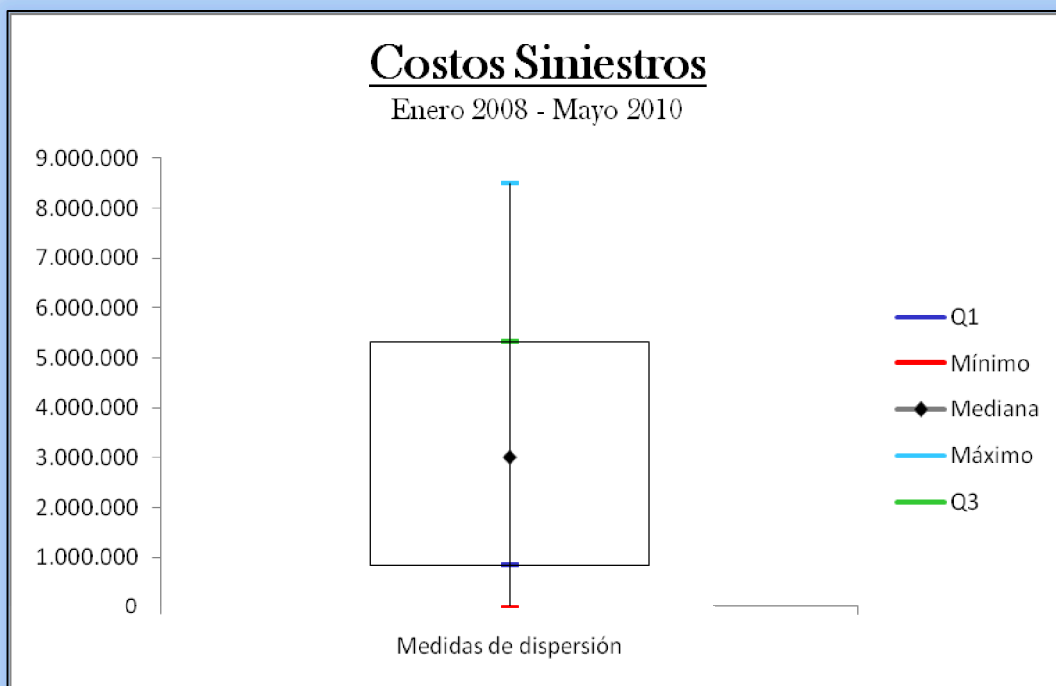
**Realizado por:** Autoras.

Respecto al Gráfico 3.39, que contiene el diagrama de caja relacionado al Ingreso Devengado, la línea que representa la mediana indica que existe una distribución simétrica, dado que su ubicación es relativamente en el centro de la caja. No obstante, la longitud de los bigotes, presenta cierta asimetría negativa o sesgada a la izquierda, debido a que los datos tienden a concentrarse hacia la parte superior de la distribución, y se extienden más hacia la izquierda, es decir, el 25% de los datos mayores que el tercer cuartil, se encuentra más concentrado, que el 25% de los menores, que el primer cuartil.

Por lo tanto, los datos se concentran en los valores altos, mientras que los valores bajos, se encuentran más dispersos.

La mediana del Ingreso Devengado, es aproximadamente de \$10'957.386,84; de los cuales se percibió casi un 25% por menos de \$7'229.950,45 y un 25% por más de \$14'888.101,72; consecuentemente, el 50% central de los Ingresos, toma valores que fluctúan entre \$7'229.950,45 y \$14'888.101,72.

Gráfico 3.40



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Autoras.

El diagrama de caja muestra que el 50% central de los Costos de Siniestros toma valores que fluctúan entre \$851.119,21 y \$5'330.721,43.

Según el Gráfico 3.40, se puede aseverar que la distribución de los Costos de Siniestros, es positivamente asimétrica, dado que la distancia de al valor máximo, es mayor, en relación a la distancia comprendida entre y el valor mínimo, es decir, el 25% de los datos mayores que el tercer cuartil, se encuentra más disperso, que el 25% de los menores que el primer cuartil.

Si bien es cierto que la mediana, no se halla específicamente en el centro de la caja, la diferencia es mínima, consecuentemente, los valores comprendidos entre el 25% y el 50% de los Costos de Siniestros, están igual de dispersos, que entre el 50% y el 75% de los mismos. Por lo tanto, los datos están más agrupados en sus valores inferiores, a pesar que la caja muestra cierta simetría.

## **CAPÍTULO IV**

### **4. RESULTADOS DE PROCESOS DE RENOVACIÓN, APLICACIÓN Y EVALUACIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO - SOCIAL DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT**

En el presente capítulo, se introducirá la teoría necesaria, en la que se fundamenta la medición de desempeño, para con estas bases, realizar la aplicación al SOAT, durante el período de estudio.

Se finaliza, con un análisis del impacto socioeconómico, que ha generado, considerando los pocos años de funcionamiento del seguro, y los tres inmediatamente anteriores, llegando a obtener los resultados alcanzados, con la implementación de este servicio en el Ecuador.

#### **4.1. PROCESO DE RENOVACIÓN**

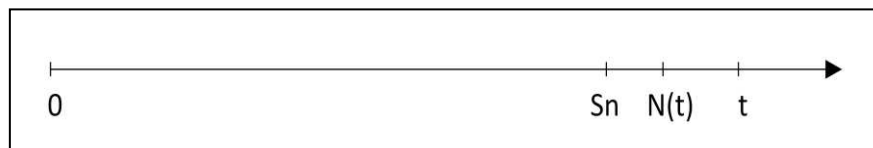
##### **4.1.1. DEFINICIÓN**

Es un proceso de conteo discreto, para el cual, el tiempo entre los eventos sucesivos, es independiente e idénticamente distribuido. En base a ello, viene a ser una generalización del proceso de Poisson. Sin embargo, ahora se considera que los tiempos de interarribo, no siguen necesariamente una distribución exponencial. A tales procesos de saltos unitarios, se les conoce como procesos de renovación.

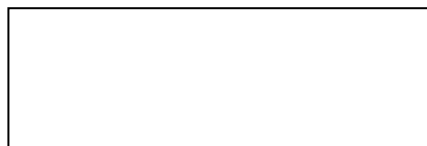
### 4.1.2. DISTRIBUCIÓN DE $N(t)$

El número de eventos o renovaciones, hasta el tiempo  $t$  es mayor o igual que  $n$ , si y sólo si los  $n$  eventos han ocurrido hasta el tiempo  $t$ . Esto se ilustra en el Gráfico 4.1.

Gráfico 4.1



- *El Valor medio o Función de Renovación está dado por la siguiente expresión:*



Es el promedio de eventos que ocurrirán, en un intervalo de longitud  $t$ .  
 es la función de distribución acumulada de , que representa  
 los tiempos en que acaecerán los eventos.

### 4.1.3. TEOREMAS LÍMITES Y SUS APLICACIONES

Con probabilidad 1,

Igualmente,

— —

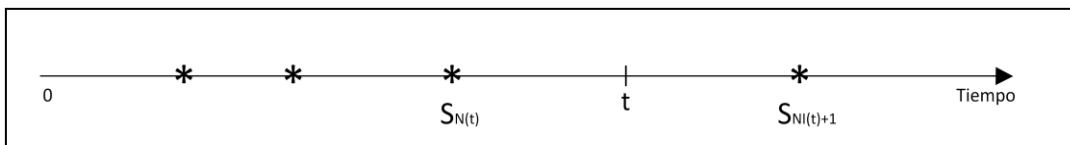
Idea esquemática:

El tiempo hasta que suceda el último evento, es menor o igual a  $t$ .

Tiempo de la primera renovación, después del tiempo  $t$ .

Se puede observar el Gráfico 4.2.

Gráfico 4.2



#### 4.1.3.1. OBSERVACIONES<sup>75</sup>

- i. — es la tasa del proceso de renovación.
- ii. Ya que el tiempo promedio entre renovaciones es , es intuitivo que en promedio, ocurriría un evento, por cada unidades de tiempo.

<sup>75</sup> Tomado del libro Introduction to Probability Models de Sheldon M Ross, capítulo Renewal Theory and its Applications, página 424.

#### 4.1.4. TEOREMA ELEMENTAL DE RENOVACIÓN

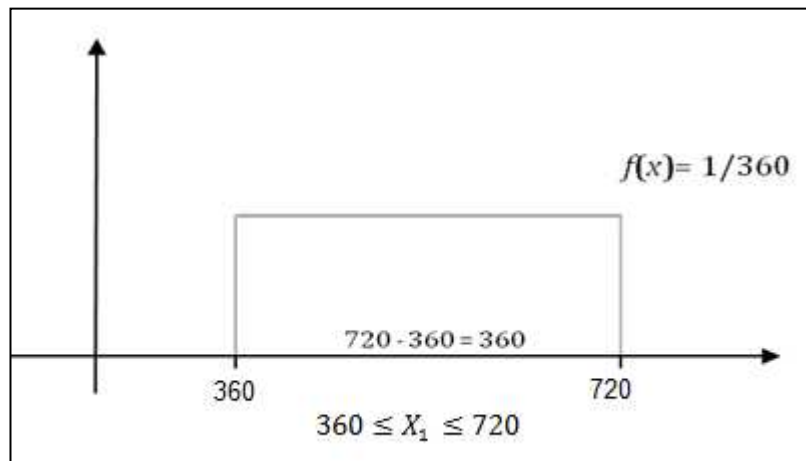
Este teorema se expresa así:

— —

APLICACIÓN 1:

Un individuo, tiene una alarma anti atracos instalada en su auto, que funciona con una batería auxiliar, con el fin de evitar que deje de funcionar, cuando el ladrón, corta la batería general del auto. El instalador de la alarma, advierte al individuo, que tan pronto la batería auxiliar falle, debe remplazarle inmediatamente, con una batería nueva. Si la vida útil de una batería (en días), se distribuye uniformemente, sobre el intervalo  $[360, 720]$ , Gráfico 4.3. ¿A los cuantos días, el individuo, tiene que cambiar la batería auxiliar de la alarma anti atracos?

Gráfico 4.3



Hallar: —

Se tiene, cuando

Debemos encontrar

Entonces,

Por lo tanto, el individuo, tendrá que reemplazar la batería auxiliar de la alarma anti atracos, cada 540 días.

#### **4.1.5. TEOREMA DE LÍMITE CENTRAL PARA LOS PROCESOS DE RENOVACIÓN**

El Teorema de Límite Central clásico dice que:

La familia de variables aleatorias que nos interesa es  $N(t)$ , .

Sabemos que para  $t$  grande,  $\frac{1}{t} \rightarrow 0$

Además, se puede verificar que

$$\frac{1}{t} \rightarrow 0$$

De donde se tiene el Teorema de Límite Central, para procesos de renovación:

$$\frac{S_n - n\mu}{\sigma\sqrt{n}} \rightarrow N(0,1)$$

Es decir, para  $t$  grande,  $\frac{S_n - n\mu}{\sigma\sqrt{n}}$  se puede aproximar por  $N(0,1)$ .

Mediante la función de probabilidad:

$$P(S_n \leq t) = \int_0^t f(x) dx$$

Donde

$$f(x) = \frac{1}{\sigma\sqrt{2\pi}} e^{-\frac{(x-\mu)^2}{2\sigma^2}}$$

## APLICACIÓN 2:

En el Departamento de Siniestros, de la compañía de seguros y reaseguros "Colonial", operan dos agentes, que continuamente reciben un número sin fin, de siniestros automovilísticos. Del análisis del último mes de recepción de siniestros, se ha encontrado que el tiempo que tarda en promedio, en recibir un siniestro el Agente 1, es una variable aleatoria gamma, con parámetros  $\alpha$  y  $\lambda$ ,

Mientras que, el tiempo promedio, que se tarda en recibir un siniestro,



el Agente 2, se distribuye uniformemente entre 0 y 4. Hallar la probabilidad de que los dos agentes, puedan recibir al menos 90 llamadas de siniestros automovilísticos, en el tiempo  $t$ . El agente 1 y 2 reciben los siniestros, independientemente.

Demostremos:

Número de llamadas de siniestros automovilísticos, recibido por el agente 1, hasta el tiempo  $t$

Número de llamadas de siniestros automovilísticos, recibido por el agente 2, hasta el tiempo  $t$

Por hipótesis, los dos procesos son independientes.

- Para el primero:

El tiempo que tarda en promedio, en recibir un siniestro, el Agente 1 (variable aleatoria gamma con parámetros  $\lambda$ ,  $k$ ).

$$f(t) = \frac{\lambda^k}{\Gamma(k)} t^{k-1} e^{-\lambda t}$$

- Para el segundo:

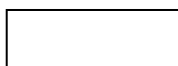
El tiempo que tarda en promedio, en recibir un siniestro, el Agente 2 (se distribuye uniformemente entre 0 y 4).

—

-

-

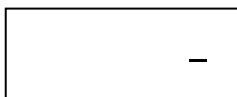
--



-

--

-



Si se pone:

— y —

y -

El proceso:

\_\_\_\_\_

El proceso:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Por lo tanto, \_\_\_\_\_ es aproximadamente normal, con media 45 y varianza 20.  
\_\_\_\_\_ es aproximadamente normal, con media 60 y varianza \_\_\_\_\_.

Mediante el Teorema de Límite Central, se suma \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_, por ser independientes:

\_\_\_\_\_

Entonces, \_\_\_\_\_ más \_\_\_\_\_ es aproximadamente normal, con media 105 y varianza \_\_\_\_\_.

Como el objetivo es, hallar la probabilidad de que los dos agentes, puedan receptor, al menos 90 llamadas de siniestros automovilísticos, en el tiempo \_\_\_\_\_, se tiene, por ser \_\_\_\_\_ un proceso de conteo:

=====

=====

=====

#### 4.1.6. PROCESOS DE RENOVACIÓN CON RECOMPENSA

Considerando un proceso de renovación , con tiempos de interarribo . Supone además que, cada vez que ocurre un proceso de renovación, recibe una recompensa.

: variables aleatorias independientes no negativas e idénticamente distribuidas. Es la recompensa, por la  $n$ -ésima renovación. Se debe considerar la posibilidad de que, puede y suele depender de .

: Recompensa total ganada hasta el tiempo  $t$ , denotada:

##### 4.1.6.1. PROPOSICIÓN 1<sup>76</sup>

Entonces:

a) Con probabilidad 1, — —

b) — —

---

<sup>76</sup> Se basa en el libro, Introduction to Probability Models de Sheldon M Ross, capítulo Renewal Theory and its Applications, página 433

#### 4.1.6.2. OBSERVACIONES<sup>77</sup>

- i. Un ciclo, es el tiempo de interarribo. Entonces, bajo el supuesto de que, un ciclo se completa, cada vez que la renovación se produce, la Proposición 1 establece que, la recompensa total por unidad de tiempo, está dada por la relación existente entre, la recompensa esperada durante un ciclo y la duración prevista de dicho ciclo.
- ii. Suponiendo que la recompensa se da, después del ciclo de renovación, también puede ser ganado gradualmente, mientras ocurre el ciclo.

#### APLICACIÓN 3:

(Modelo de pago de pérdida total, en un siniestro de vehículos). La calificación de pérdida total de un automóvil siniestrado, es una variable aleatoria continua, con una distribución  $F$  y de densidad de probabilidad  $f$ , que depende del tiempo, que dure la reparación del automotor. La compañía aseguradora, tiene la política de declarar pérdida total, cuando el auto siniestrado, tenga un período de reparación que sea mayor o igual a  $T$ . Además, dependerá del costo de reparación. Supongamos, que el costo de pérdida total es  $C_1$  dólares, más un costo adicional de  $C_2$  dólares, por el análisis mecánico del siniestro. Bajo el supuesto de que, un auto siniestrado, no tiene valor de reventa. ¿Cuál es el costo medio que, la compañía aseguradora, debería reconocer para un auto siniestrado, en esas condiciones?

La renovación se produce cuando, el auto siniestrado, tiene un período de reparación, superior o igual a  $T$ . Entonces, decimos que un ciclo se ha completado, cada vez que la aseguradora, realiza el pago de pérdida total, a un

---

<sup>77</sup> Sustentado en el libro Introduction to Probability Models de Sheldon M Ross, capítulo Renewal Theory and its Applications, página 434.

vehículo, que presente las condiciones antes mencionadas, por lo cual se basa en la Proposición 1.

\_\_\_\_\_

Dado que,

Costo por el n-ésimo auto.

Tiempo de duración de un auto.

Se tiene:

Por lo tanto, el costo incurrido durante un ciclo es:

Longitud del ciclo:

En base a lo anterior, la duración de un ciclo está dado por:

Por lo tanto se tiene:

Duración esperada de un ciclo.
--------------------------------

Y se obtiene:

\_\_\_\_\_

Costo medio para la aseguradora, en el largo plazo.
---

Suponer que, el tiempo de reparación de un auto siniestrado (en días), se distribuye uniformemente en el intervalo  $(0, 360)$ , y también que (el costo por pérdida total del auto) es \$25.000 y (el costo por el análisis mecánico del siniestro) es \$500. ¿Qué valor de (tiempo de reparación), reduce al mínimo, el costo de reposición del auto, por pérdida total?

El costo de reposición del auto, por pérdida total, está dado por la expresión:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

---

---

---

Consecuentemente,

#### **4.2. ANÁLISIS DE SINIESTROS SOAT (S14)**

En el Manual de Estructuras de Información<sup>78</sup>, se encuentra que: “La Superintendencia de Bancos y Seguros, a fin de dar cumplimiento con el Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, en la parte que le compete, ha diseñado un sistema, que comprende el envío de la información requerida por este organismo de control, a las empresas de seguros y reaseguros autorizadas, para operar en este ramo.”

---

<sup>78</sup> Superintendencia de Bancos y Seguros, Intendencia Nacional del Sistema de Seguro Privado, Dirección Nacional de Estudios, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, “Manual de Estructuras de Información”, Versión 4.0, 10 de junio de 2010.



Las estructuras con las que trabaja la Superintendencia de Bancos y Seguros, para el control de este ramo SOAT, son las siguientes:

Tabla 4.1

<b><u>Definición de Estructuras</u></b>			
<b><u>Certificados SOAT (S12)</u></b>	<b><u>Libro de producción – SOAT (S13)</u></b>	<b><u>Siniestros – SOAT (S14)</u></b>	<b><u>Siniestros - SOAT FONSAT (S15)</u></b>
Estructura que contiene información relacionada a los certificados SOAT (vigentes, anulados y cancelados) que han emitido las empresas de seguros participantes en el ramo SOAT.	Información correspondiente al libro de producción que las empresas de seguros y reaseguros mantienen en sus registros respecto del ramo SOAT. Solo se reportarán el detalle de los certificados emitidos como vigentes, anulados y cancelados.	La aseguradora procederá a identificar un siniestro del ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por cada una de las víctimas reportadas, asociando a éste todas las coberturas que por definición del seguro se verá sujeta a responder la compañía.	El FONSAT reportará en esta estructura todas las víctimas de accidentes de tránsito relacionadas con el ramo del SOAT, asociando a este todas las coberturas que por definición del seguro se verá sujeta a responder el FONSAT.

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

En una entrevista realizada a la Ing. Paulina Santamaría<sup>79</sup>, miembro de la Subdirección del SOAT, de la Intendencia Nacional del Seguro Privado, aclara que los datos que se han recopilado de cada una de las aseguradoras, mantienen un margen de error, puesto que este seguro, es un producto nuevo y no hubo la suficiente capacitación, para llevar un control adecuado, de la venta de certificados SOAT y siniestros reportados.

Se está llevando a cabo, la implementación de un sistema, en el cual no se permitirá fallas, logrando así obtener estadísticas completas y cien por ciento

<sup>79</sup> Analista experta en Supervisión 2, en Seguros de la Superintendencia de Bancos y Seguros.

verídicas, en relación a cada una de las estructuras antes mencionadas, proyecto que planean, estará en funcionamiento, al finalizar el 2011.

Ante este hecho, este trabajo de investigación, busca ofrecer a la sociedad ecuatoriana, una primera versión, acerca de todos los siniestros reportados a nivel nacional, durante el periodo de enero de 2008, hasta mayo de 2010, tomando dos enfoques, el primero se basará en el número total de víctimas, que han sufrido accidentes de tránsito, mientras que el segundo, tratará sobre el número total de reclamos, que se encuentran registrados.

Claro está, que la información<sup>80</sup> que se utiliza, a pesar de tener algunos errores, posee una gran utilidad y que fue adquirida, en la base de datos que reposan, en la Superintendencia de Bancos y Seguros.

#### **4.2.1. PRIMER ENFOQUE: VÍCTIMAS**

En el primer enfoque se suministrará información acerca de:

- Número total de víctimas que ha cubierto el SOAT, en el periodo de estudio.
- Cantidad de víctimas por semana.
- Cantidad de dinero reclamada por las víctimas de siniestro, semanalmente.
- Incidencia geográfica de las víctimas.
- Género de las víctimas.
- Y la medición del desempeño del SOAT.

Para obtener el número total de víctimas, se realizó una depuración, en la base de datos, puesto que cada una de ellas, puede reportar varios reclamos. Estos pueden ser por: hospitalización, discapacidad, muerte, gastos funerarios y movilización. Y por lo tanto, una víctima, puede aparecer varias veces, en los registros de Siniestros SOAT (S14).

---

<sup>80</sup> Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.

No todos los registros poseen los datos necesarios, por lo que, se los considerara como sesgos de la información.

Hubiese sido conveniente trabajar con el 100% de los datos, ya que así, se palparía por completo la realidad de los siniestros ocurridos en el Ecuador, durante el periodo de estudio, pero como ya se había mencionado anteriormente, existen algunos problemas, que impiden en este momento realizar la investigación a profundidad.

Existen dos inconvenientes: el primero que se enfrenta, es el de la falta de información, en lo que se refiere a nombres y apellidos de las víctimas, ya que estos pueden estar duplicados, o no existen 9.807 celdas, en las cuales debería constar esta información, pero lastimosamente no es así. Y el segundo, es que 804 datos, están registrados en el casillero “nombres de la víctima”, las entidades de salud a las que fueron trasladados los heridos y las empresas a las que pertenecen. No está desglosado por víctima, es decir, no constan nombres y apellidos, sino montos totales de pago. Esta información no es de utilidad en este punto, ya que no especifica el número exacto de personas, a las que se atendió en cada institución de salud, o a que empresa pertenecen.

En estos dos casos, se vuelve imposible realizar el conteo de víctimas, por lo que se lo omite, en este primer enfoque, pero si serán de utilidad en el segundo.

El resultado total que se obtuvo, después del proceso de depuración, es 38.150 víctimas de siniestros de tránsito<sup>81</sup>, de los cuales se han tomado las siguientes variables, para el análisis del primer enfoque: fecha del siniestro, fecha pago de siniestro, valor pago, provincia del siniestro y género de la persona siniestrada.

Los sesgos que aparecen, serán dejados de lado, puesto que representan un porcentaje mínimo, del número total de siniestros ocurridos. Con respecto al análisis del número de víctimas por semana, 1.037 de ellas, no cuentan con la

---

<sup>81</sup> Identificadas con nombres y apellidos.

fecha de siniestro y 48 personas tienen información incoherente, lo que equivale a un 2,84% de error, en esta variable.

El Anexo 7, muestra el número de víctimas por semana, durante el periodo de enero 2008, a mayo 2010, donde se destaca lo siguiente:

Tabla 4.2

<b>Semanas que presentaron el mayor número de víctimas de siniestros.</b>			
<b>Periodo: enero 2008-mayo 2010</b>			
<b>Semana #</b>	<b>Fecha del siniestro</b>		<b># Víctimas</b>
	<b>Del</b>	<b>Al</b>	
92	Lunes, 28 de Septiembre de 2009	Domingo, 04 de Octubre de 2009	<b>591</b>
88	Lunes, 31 de Agosto de 2009	Domingo, 06 de Septiembre de 2009	<b>574</b>
95	Lunes, 19 de Octubre de 2009	Domingo, 25 de Octubre de 2009	<b>557</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Tabla 4.3

<b>Semanas que presentaron el menor número de víctimas de siniestros.</b>			
<b>Periodo: enero 2008-mayo 2010</b>			
<b>Semana #</b>	<b>Fecha del siniestro</b>		<b># Víctimas</b>
	<b>Del</b>	<b>Al</b>	
3	Lunes, 14 de Enero de 2008	Domingo, 20 de Enero de 2008	<b>2</b>
4	Lunes, 21 de Enero de 2008	Domingo, 27 de Enero de 2008	<b>3</b>
5	Lunes, 28 de Enero de 2008	Domingo, 03 de Febrero de 2008	<b>6</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Gráfico 4.4



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

El Gráfico 4.4, muestra que la semana # 92, del lunes 28 de Septiembre de 2009, al domingo 04 de Octubre de 2009, fue la que mayor cantidad de víctimas tuvo, 591 personas sufrieron accidentes de tránsito.

Mientras que la semana 3, del lunes 14 de enero de 2008, al domingo 20 de enero de 2008, fue la que menor cantidad de víctimas cobro, tan solo 2. Como se puede observar, la cantidad de víctimas es menor al inicio del funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, debido a que por ser un producto nuevo, en enero de 2008, muchas personas, víctimas de accidentes de tránsito, no tenían conocimiento y por tanto no realizaban los trámites pertinentes.

En el periodo enero 2008 - mayo 2010, en promedio, cada semana existieron 299 víctimas de siniestros en el Ecuador.

El Anexo 8, muestra la cantidad de dinero, que las víctimas reclamaron, en cada semana<sup>82</sup>, por sufrir siniestros de tránsito, en el periodo estudiado, y de esto se enfatiza lo siguiente:

Tabla 4.4

<b>Semanas en las que más cantidad de dinero se reclamó. Periodo: enero 2008-mayo 2010</b>			
<b>Semana #</b>	<b>Fecha del siniestro</b>		<b>\$</b>
	<b>Del</b>	<b>Al</b>	
60	Lunes, 16 de Febrero de 2009	Domingo, 22 de Febrero de 2009	<b>\$ 355.644,02</b>
53	Lunes, 29 de Diciembre de 2008	Domingo, 04 de Enero de 2009	<b>\$ 329.718,25</b>
24	Lunes, 09 de Junio de 2008	Domingo, 15 de Junio de 2008	<b>\$ 319.233,54</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Tabla 4.5

<b>Semanas en las que menos cantidad de dinero se reclamó. Periodo: enero 2008-mayo 2010</b>			
<b>Semana #</b>	<b>Fecha del siniestro</b>		<b>\$</b>
	<b>Del</b>	<b>Al</b>	
4	Lunes, 21 de Enero de 2008	Domingo, 27 de Enero de 2008	<b>\$ 207,55</b>
3	Lunes, 14 de Enero de 2008	Domingo, 20 de Enero de 2008	<b>\$ 353,18</b>
123	Lunes, 03 de Mayo de 2010	Domingo, 09 de Mayo de 2010	<b>\$ 1.130,95</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Con relación a la cantidad de dinero reclamada semanalmente y que se encuentra ya aprobada o en proceso, podemos decir que, el total asciende a \$26´484.512,71 y en promedio, cada semana se reclamó, durante el periodo estudiado, \$184.975,11 dólares.

La semana en que los reclamos fueron mayores es la número 60, es decir, del lunes 16 de febrero de 2009, al domingo 22 de febrero de 2009, con una cantidad de \$ 355.644,02 dólares y la semana que se desembolsó menos dinero, es la número 4, del lunes 21 de enero de 2008, al domingo 27 de enero de 2008, con

<sup>82</sup> Se ha retirado los valores negativos, puesto que ya no entran en el rango de estudio.

una cantidad de \$ 207,55 dólares. El Gráfico 4.5, muestra claramente toda esta información.

El sesgo antes mencionado de 2,84%, que representa la cantidad de \$3'547.598,92 dólares, está conformado por los que tienen falta de información, con respecto a la fecha de ocurrencia del siniestro con \$3'527.619,16 y los que tienen fecha incoherente con \$19.979,76.

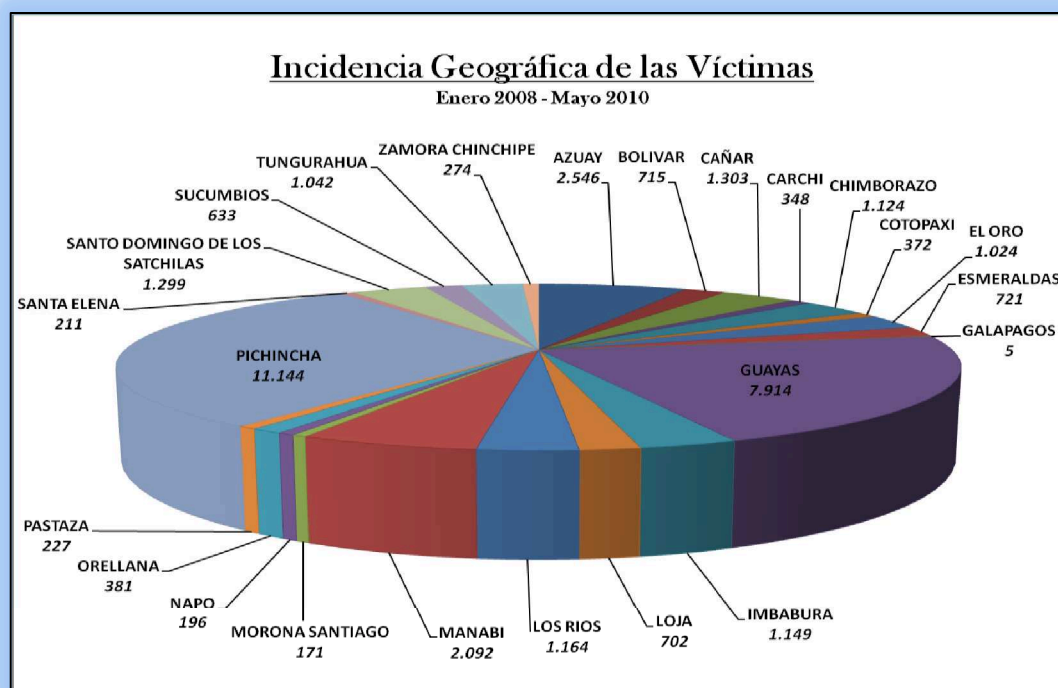
Gráfico 4.5



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Referente a la incidencia geográfica, se puede apreciar en el Gráfico 4.6 y la Tabla 4.6, que la provincia en la que se reportaron mayor número de víctimas, por siniestros de tránsito, es Pichincha con 11.144, siguiéndole Guayas con 7.914 y Azuay con 2.546 personas. Mientras que las provincias que menor cantidad de víctimas registran son: Galápagos, Morona Santiago y Napo con 5, 171 y 196 personas, respectivamente.

Gráfico 4.6



Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
Realizado por: Autoras.

Tabla 4.6

Incidencia Geográfica de las Víctimas		
#	PROVINCIA	CANTIDAD
1	AZUAY	2.546
2	BOLIVAR	715
3	CAÑAR	1.303
4	CARCHI	348
5	CHIMBORAZO	1.124
6	COTOPAXI	372
7	EL ORO	1.024
8	ESMERALDAS	721
9	GALAPAGOS	5
10	GUAYAS	7.914
11	IMBABURA	1.149
12	LOJA	702
13	LOS RIOS	1.164
14	MANABI	2.092
15	MORONA SANTIAGO	171
16	NAPO	196
17	ORELLANA	381
18	PASTAZA	227
19	PICHINCHA	11.144
20	SANTA ELENA	211
21	SANTO DOMINGO DE LOS SATCHILAS	1.299
22	SUCUMBIOS	633
23	TUNGURAHUA	1.042
24	ZAMORA CHINCHIPE	274
	NO ESPECIFICAN	1.393
	<b>TOTAL</b>	<b>38.150</b>

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
Realizado por: Autoras.



Al especificar a qué provincia pertenecen las víctimas, existen 1.393 víctimas que no poseen datos, lo que significa que hay un error de 3,65% del total analizado en este enfoque.

Con respecto al género, se observa que hay 25.819 víctimas masculinas y 12.331 femeninas, visualizar Gráfico 4.7.

Gráfico 4.7



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Es relevante mencionar que, por cada mujer involucrada en un accidente de tránsito, lo estuvieron 2 varones. De este modo, del total de víctimas estudiadas, el 67% correspondió a varones y el restante 32%, a mujeres.

En general, podría inferirse que, los hombres son más propensos a experimentar un accidente de tránsito, debido a que el mayor número de conductores son del sexo masculino, consecuentemente, existen más probabilidades que ellos incurran en este tipo de siniestros.

Cabe mencionar, que esta situación resulta sumamente notoria, al abordar el tema relacionado con el género de los choferes profesionales. Si bien es cierto, que durante muchos años, fue una actividad exclusiva del género masculino, en la última década, se incrementó la participación de mujeres, no obstante, la cantidad de féminas es significativamente baja, en relación a los hombres dedicados a esta profesión.

Al mismo tiempo, se ha obtenido resultados de género y provincia, que se especifica en la Tabla 4.7.

Tabla 4.7

<b>Género de las Víctimas por Provincia</b>				
#	PROVINICA	MASCULINO	FEMENINO	TOTAL
1	AZUAY	1646	900	2.546
2	BOLIVAR	474	241	715
3	CAÑAR	865	438	1.303
4	CARCHI	102	246	348
5	CHIMBORAZO	713	411	1.124
6	COTOPAXI	224	148	372
7	EL ORO	749	275	1.024
8	ESMERALDAS	520	201	721
9	GALAPAGOS	3	2	5
10	GUAYAS	5455	2459	7.914
11	IMBABURA	823	326	1.149
12	LOJA	480	222	702
13	LOS RIOS	832	332	1.164
14	MANABI	1576	516	2.092
15	MORONA SANTIAGO	133	38	171
16	NAPO	122	74	196
17	ORELLANA	274	107	381
18	PASTAZA	153	74	227
19	PICHINCHA	7140	4004	11.144
20	SANTA ELENA	140	71	211
21	SANTO DOMINGO DE LOS SATCHILAS	951	348	1.299
22	SUCUMBIOS	443	190	633
23	TUNGURAHUA	695	347	1.042
24	ZAMORA CHINCHIPE	198	76	274
NO ESPECIFICAN				1.393
<b>TOTAL</b>				<b>38.150</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Tabla 4.8

VÍCTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCURRIDOS EN EL ECUADOR													
Enero 2008 - Mayo 2010													
AÑO	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOS	SEPT	OCT	NOV	DIC	TOTAL
2008	773	864	1.014	978	972	969	1.084	971	1.202	902	915	1.026	11.670
2009	813	1.086	1.275	1.148	1.024	1.337	1.090	1.186	991	977	1.285	1.409	13.621
2010	1.097	1.294	1.522	1.159	1.452	0	0	0	0	0	0	0	6.524
	2.683	3.244	3.811	3.285	3.448	2.306	2.174	2.157	2.193	1.879	2.200	2.435	31.815

Fuente: SIAT.

Realizado por: Autoras.

La base de datos que maneja la Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito – SIAT, varía notablemente con los registros de la Superintendencia de Bancos y Seguros, en el periodo enero 2008 – mayo 2010. La diferencia básicamente radica en que, en los datos de la SIAT, no constan cifras de la provincia del Guayas.

Como se observa en la Tabla 4.8, el número total de víctimas, que se encuentra en la SIAT es de 31.815 personas, teniendo así una diferencia de 6.335 víctimas.<sup>83</sup>

La medición del desempeño, busca analizar, mediante procedimientos matemáticos, el cumplimiento de las obligaciones del Registro de Víctimas de Siniestros Ocurridos, tomando los datos del S14 y confirmar si se está practicando lo indicado por la ley.

El sentido de esta observación es incidir, en aspectos correspondientes a un mejoramiento en el servicio, analizando en primer término, la cantidad de víctimas registradas por semana, la congestión o número de víctimas que se encuentran dentro del Registro, y el tiempo de respuesta del sistema.

Al inicio de este capítulo, se definió los lineamientos necesarios, en los que se sustenta las siguientes fórmulas, que servirán para llegar a la obtención de la medición del desempeño del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –

<sup>83</sup> Si se quiere ampliar la información sobre las estadísticas, que maneja la Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito – SIAT, sobre los accidentes de tránsito, revisar Anexo 9.

SOAT, con la mayor precisión posible. Es conveniente definir la siguiente notación matemática y medidas operacionales básicas de flujo:

“Suponga que en cierto sistema, llegan entidades que permanecen dentro de él y luego salen. Durante el periodo entre  $T = 0$  Y  $T = t$ , es decir, en el intervalo de tiempo  $[0, t]$ , se registraron las siguientes variables:

$N(s)$  = número de unidades de flujo, que han salido del sistema hasta el tiempo  $s$ ,

$I(s)$  = número de unidades de flujo, que se encuentran dentro del sistema al tiempo  $s$ ,

$T_i$  = tiempo que la  $i$ -ésima unidad de flujo, permaneció en el sistema,

Para  $0 \leq s \leq t$ ,  $i \leq N(t)$ , las medidas operacionales básicas, del flujo en un sistema son la **tasa de flujo**:

\_\_\_\_\_

el **inventario promedio en el sistema**:

\_\_\_\_\_

y el **tiempo promedio de flujo**:

\_\_\_\_\_

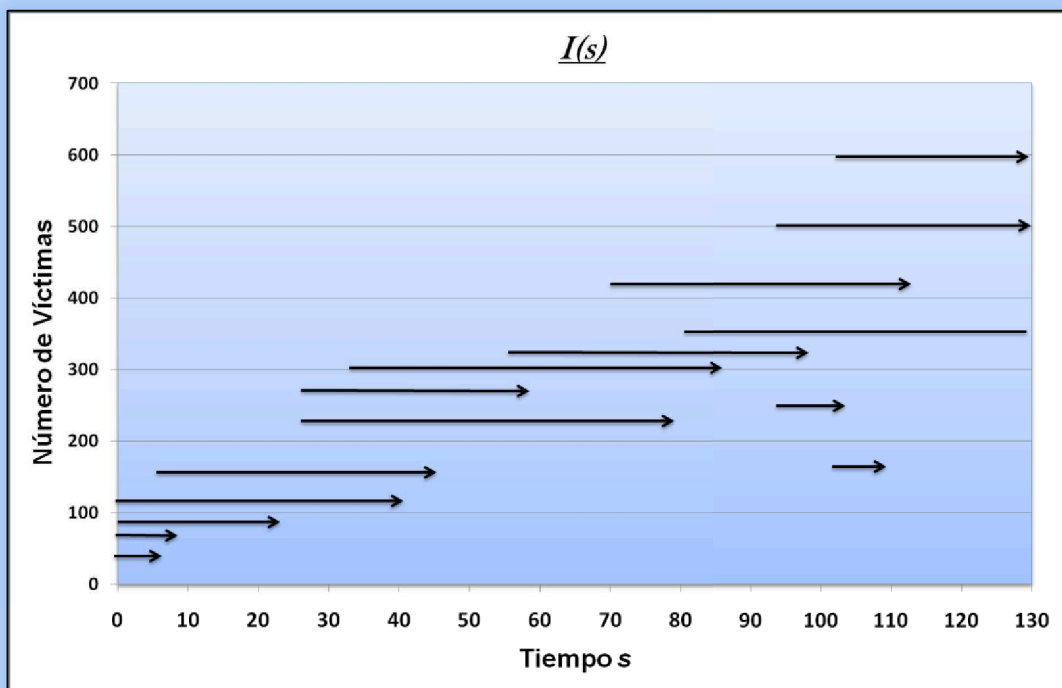
La **tasa de flujo**, mide la velocidad de producción en un proceso de negocios. El **inventario promedio**, es una medida de la congestión. El **tiempo promedio de flujo**, es una medida del ciclo de tiempo, que toma la producción de una unidad de flujo. Otra medida operacional de importancia en un proceso de negocios, es la **rotación de inventarios**, que se obtiene a partir de las medidas básicas y se define por:

$$V(t) = \frac{R(t)}{I(t)}$$

La rotación de inventario, puede interpretarse como las “vueltas” (o reposiciones) que experimenta el inventario promedio del sistema, en el intervalo de tiempo  $[0, t]$ .<sup>84</sup>

Cada flecha del Gráfico 4.8, representa el tiempo que cada una de los integrantes del inventario, se encuentran dentro del sistema, lo que permitirá conocer la medida de la congestión.

Gráfico 4.8



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Entonces, la notación específica para la medición del desempeño del SOAT es:

<sup>84</sup> MUÑOZ N. David F., “Administración de Operaciones Enfoque de Administración de Procesos de Negocios”. 2009, pág. 74 y 76.

El sistema del que se habla es el **Registro de Víctimas de Siniestros Ocurridos**, las entidades que entran y salen de él son las **víctimas**.

Durante el periodo entre:

**$T = 01$  de enero de 2008 y  $T = 28$  de mayo de 2010**

y el intervalo de tiempo:

**[01 de enero de 2008, 28 de mayo de 2010].**

Además:

**$N(s)$**  = número de víctimas, que han salido del Registro de Víctimas de Siniestros Ocurridos hasta el tiempo  $s$ ,

**$I(s)$**  = número de víctimas, que se encuentran dentro del Registro de Víctimas de Siniestros Ocurridos al tiempo  $s$ ,

**$T_i$**  = tiempo que la  $i$ -ésima víctima, permaneció en el Registro de Víctimas de Siniestros Ocurridos.

Para  **$01$  de enero de 2008  $\leq s \leq 28$  de mayo de 2010**,  **$i \leq N(t)$** , en consecuencia, se observa que en el Registro de Víctimas de Siniestros Ocurridos entre  $T = 01$  de enero de 2008 y  $T = 28$  de mayo de 2010 es de **124 semanas ó 879 días**.

El número de víctimas fue de:

$$N(t) = N(124 \text{ semanas}) = N(879 \text{ días}) = 38.150.$$

La **tasa de flujo** observada es de

—  
————— —————

La Tabla 4.9, muestra el total de víctimas, que se ha obtenido después del proceso de depuración de datos y cómo llegar al número total de víctimas, que poseen todas las fechas necesarias, para realizar los respectivos análisis antes descritos, sobre la medición de desempeño. En este caso, se destaca el Número de víctimas, sin fecha de pago de siniestro, es decir, 12.375 cifra que, servirá para el cálculo del inventario promedio.

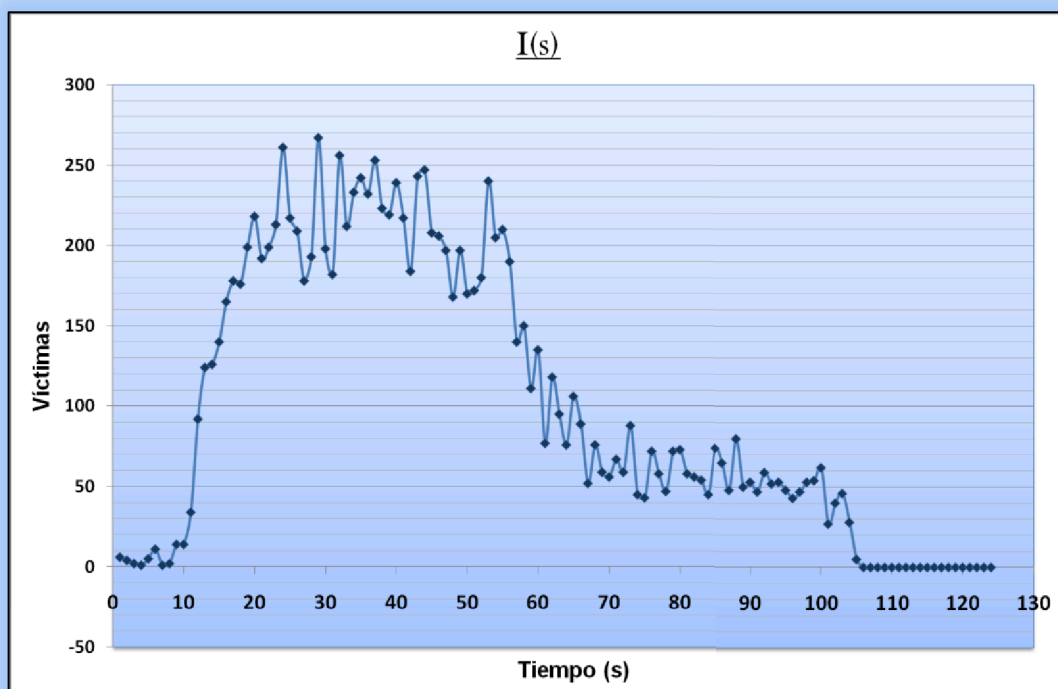
Tabla 4.9

<b>Obtención del Número Total de Víctimas que sirven para el análisis</b>	
Número total de víctimas	<b>38.150</b>
Número de víctimas sin fecha de siniestro	-1.037
Número de víctimas con fecha de siniestro incoherente	-48
=	<b>37.065</b>
Número de víctimas sin fecha pago de siniestro	<b>-12.375</b>
Número de víctimas con fecha pago siniestro incoherente	-8
=	<b>24.682</b>
Número de víctimas sin concordancia entre fecha siniestro y fecha pago de siniestro	-344
<b>NÚMERO TOTAL DE VÍCTIMAS</b>	<b>24.338</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

El cálculo del **inventario promedio**, se consigue a partir de los datos del Anexo 10, observar el Gráfico 4.9. Los mismos que se obtuvieron a través del conteo de datos, que no presentan fecha de pago de siniestro, lo que representa que continúan dentro del sistema de Registros de Víctimas de Siniestros ocurridos cada semana.

Gráfico 4.9

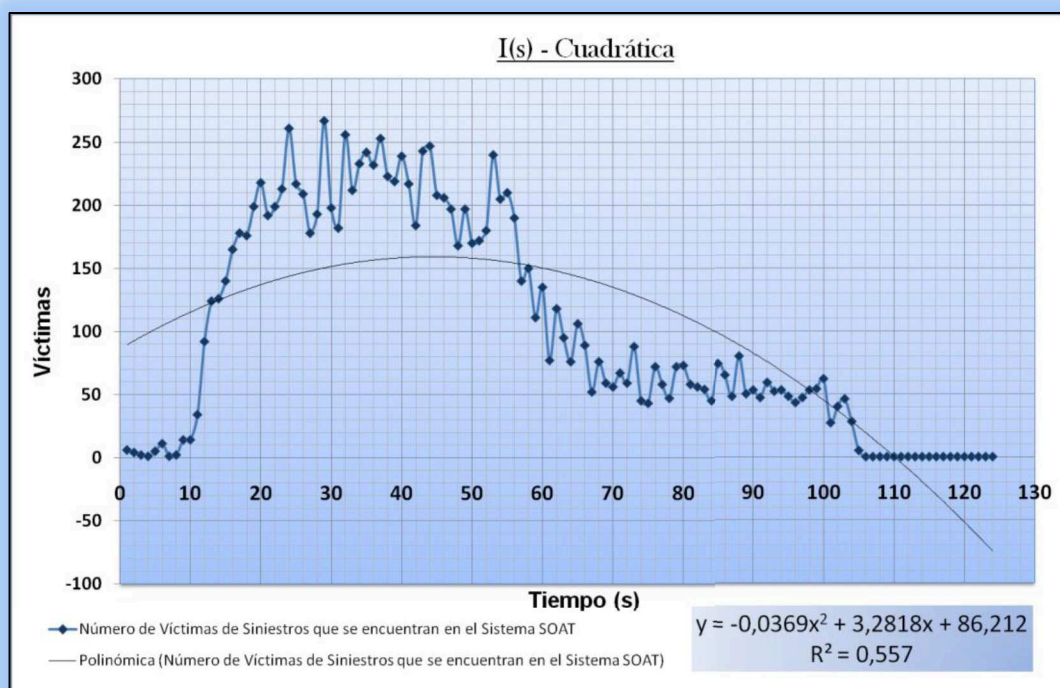


**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Ahora, lo necesario para utilizar la fórmula de es la función , que se la obtendrá, a través de la línea de tendencia o regresión, la función cuadrática es la que posee el mejor  $R^2$ , por lo que esta será con la que se trabajará.



Gráfico 4.10



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Tabla 4.10

Resumen de Modelo		
$R^2$	Valor	Función
R2 Función Lineal	0,3119	$y = -1,3333x + 183,13$
R2 Función Cuadrática	<b>0,557</b>	<b><math>y = -0,0369x^2 + 3,2818x + 86,212</math></b>
R2 Función Logarítmica	0,0412	$y = -18,58\ln(x) + 171,28$

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras

Entonces, el **inventario promedio en el sistema:**

The diagram consists of several horizontal lines of varying lengths and positions, possibly representing a flowchart or a data structure. The lines are arranged in a roughly vertical sequence, with some lines having shorter segments extending to the left or right, suggesting a branching or hierarchical structure.

Para el **tiempo promedio de flujo**, se utilizará el número de víctimas, que ostentan tanto la fecha de ocurrencia del siniestro y la de pago, coherentes. Lo que equivale a 24.338 víctimas. En la Tabla 4.11, se detalla la obtención de esta cifra:

Tabla 4.11

Obtención del Número Total de Víctimas que sirven para el análisis	
Número total de víctimas	<b>38.150</b>
Número de víctimas sin fecha de siniestro	-1.037
Número de víctimas con fecha de siniestro incoherente	-48
=	<b>37.065</b>
Número de víctimas sin fecha pago de siniestro	-12.375
Número de víctimas con fecha pago siniestro incoherente	-8
=	<b>24.682</b>
Número de víctimas sin concordancia entre fecha siniestro y fecha pago de siniestro	-344
<b>NÚMERO TOTAL DE VÍCTIMAS</b>	<b>24.338</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

En el caso de asistencia médica, el número máximo de días que por ley se debería demorar el pago de indemnizaciones es de 120 *días*, debido a que es la suma de los días de notificación de siniestro (puede ser hasta 90 días posteriores a la fecha de ocurrido el suceso o de que hubiere llegado a conocimiento de la persona encargada de notificar) y los días de pago de indemnizaciones (el plazo máximo será de 30 días luego de haber recibido la documentación necesaria).

Y en caso de fallecimiento y para las coberturas de muerte y gastos funerarios, el número máximo de días que por ley se debería demorar el pago de indemnizaciones es de 210 *días*, cifra que se obtiene al sumar los días de notificación de siniestro (puede ser hasta 180 días posteriores a la fecha de ocurrido el suceso o de que hubiere llegado a conocimiento de la persona

encargada de notificar) y los días de pago de las indemnizaciones (el plazo máximo será de 30 días, luego de haber recibido la documentación necesaria). Claro está, en ambos casos, el número de días -120 y 210, dependiendo del reclamo- se manejaría como límite, dependiendo de si la empresa aseguradora o el FONSAT, no informará a los reclamantes cualquier objeción sobre el reclamo, sea total o parcial <sup>85</sup>.

Y si las indemnizaciones, antes mencionadas, no ocurrieran, la ley estipula lo siguiente:

“Artículo 34.- Cuando las indemnizaciones, no fueren pagadas por las empresas de seguros en el plazo establecido en este Reglamento, dará lugar a que las aseguradoras, paguen los reclamos con un recargo del 15% por mes o fracción de mes de retraso, y podrán reclamarse ante la Superintendencia de Bancos y Seguros, que luego de recabar las explicaciones de la aseguradora ordenará, de ser procedente, el pago de la indemnización.

Artículo 35.- Si los montos de las lesiones corporales, funcionales u orgánicas, excedieran los límites de cobertura establecidos por el SOAT, el perjudicado o sus derechohabientes, o los centros hospitalarios, podrán hacer prevalecer sus

---

<sup>85</sup> El reglamento No. 1767, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT en el Título XI - La notificación de los reclamos, artículo 26: cualquier persona podrá notificar a la aseguradora o al FONSAT, sobre la ocurrencia del accidente, dentro del plazo de 90 días posteriores a la fecha de ocurrido el suceso o de que hubiere llegado a su conocimiento. En caso de fallecimiento y para las coberturas de muerte y gastos funerarios, el plazo será de hasta 180 días. Dicha notificación podrá ser por cualquier medio. La aseguradora o el FONSAT confirmarán al notificante, el número de notificación asignado, que servirá como referencia, durante el proceso de reclamación”.

Además, en el Título XIV – Pago de las indemnizaciones del mismo reglamento, artículo 33.- las indemnizaciones por asistencia médica, serán pagadas por la empresa de seguros o por el FONSAT, según su responsabilidad, a sus beneficiarios, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la presentación de la documentación completa que sea necesaria para tal efecto, según las condiciones generales del contrato de seguro. En el caso de indemnizaciones por muerte y por gastos funerarios, el plazo máximo para el pago a los beneficiarios será de 30 días, luego de haber recibido la documentación necesaria.

Dentro de los primeros 20 días del primer plazo señalado, la empresa de seguros o el FONSAT, informará a los reclamantes, cualquier objeción sobre el reclamo, sea total o parcial, misma que deberá ser debidamente sustentada y con apego a la Ley. La parte no objetada, deberá ser pagada dentro del plazo original previsto de los 30 días. Si el reclamante se allana a las objeciones presentadas por la aseguradora o el FONSAT, éstos deberán realizar el pago, dentro de los 10 días posteriores. Si el reclamante manifiesta por escrito su objeción a la negativa de pago, la empresa de seguros, dará trámite a dicha solicitud dentro de los 10 días siguientes. Si como consecuencia de la objeción, la aseguradora o el FONSAT, aceptan en todo o en parte la misma, deberán realizar el pago, dentro de los 10 días posteriores a tal aceptación.

Las indemnizaciones serán pagadas por la aseguradora al perjudicado, o al cónyuge, o al conviviente en unión de hecho, o a los herederos, o a los centros hospitalarios, según el caso.”

derechos, en los términos del artículo 225, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Si el perjudicado o sus derechohabientes o centros hospitalarios, inician una demanda judicial, contra la empresa de seguros o el FONSAT por un siniestro, tendrán que efectuarla al mismo tiempo contra el responsable del mismo, en caso de que éste, se encuentre debidamente identificado.

Artículo 36.- Para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar, el perjudicado, o sus derechohabientes, o los centros hospitalarios, según el caso, tendrán acción directa contra la aseguradora del vehículo a motor, que esté involucrada en el accidente, o contra el FONSAT, hasta el límite asegurado por el SOAT, sin perjuicio de las demás acciones legales que correspondan. Dentro del margen de los límites del SOAT, la empresa de seguros y el FONSAT, no podrán oponer al perjudicado otras excepciones que las estipuladas en este reglamento. Para el cumplimiento de las coberturas previstas por el SOAT, no se podrá exigir a los beneficiarios, la resolución previa de ningún trámite judicial o administrativo.”

#### **4.2.2. SEGUNDO ENFOQUE: RECLAMOS**

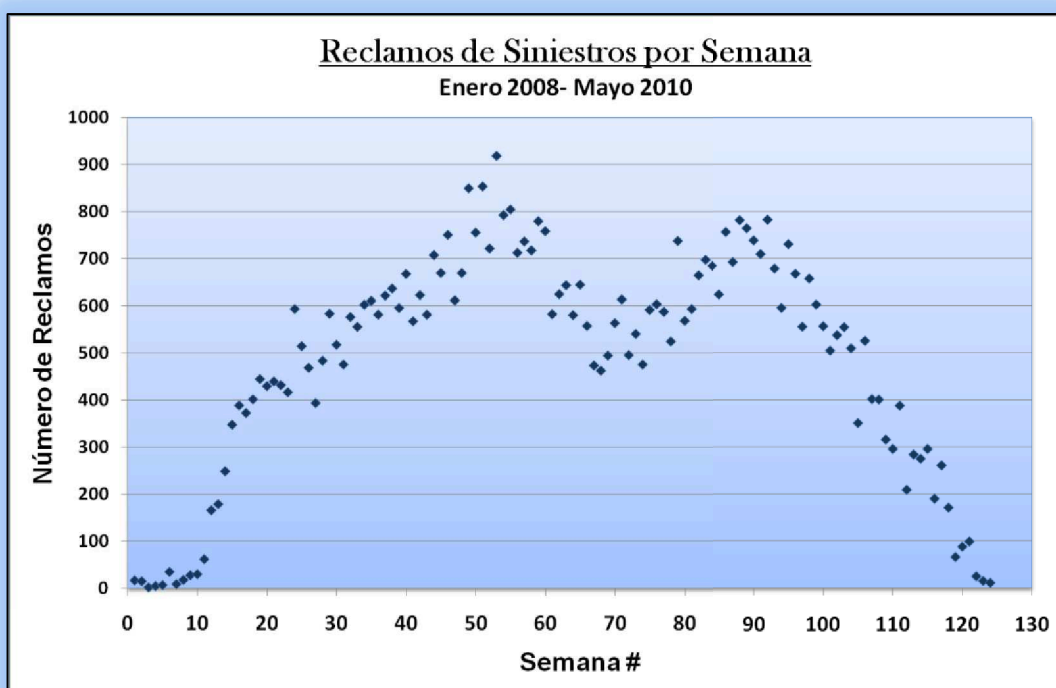
En el segundo enfoque, proporcionaremos información acerca de:

- Número total de reclamos SOAT, registrados en la Superintendencia de Bancos y Seguros.
- Número de reclamos de siniestros, registrados por semana y por mes.
- Incidencia geográfica, de reclamos registrados.
- Estado del Siniestro de reclamo.
- Tipo de Cobertura del reclamo.

Las variables que se han tomado en consideración son: fecha del siniestro, fecha pago de siniestro, estado del siniestro, tipo cobertura SOAT, provincia del siniestro y la razón por la cual, no se realizó el pago.

Desde enero de 2008 -inicio de la vigencia del SOAT-, hasta mayo de 2010, se han reportado a la Superintendencia de Bancos y Seguros: 62.143 reclamos<sup>86</sup>, de los cuales, no todos constan con la información necesaria, por lo que se los considerará, sesgos de la información. En el Anexo 11, se encuentra especificado por semana, el número de reclamos registrados, en el periodo estudiado.

Gráfico 4.11



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

El Gráfico 4.11, muestra que la semana # 53, del lunes 29 de diciembre de 2008, al domingo 04 de enero de 2009, fue la que mayor reclamos tuvo, 919 en total. Esa semana, según el tipo de cobertura del SOAT, tenemos: fallecimiento 83, gastos funerarios 26, gastos médicos 747, invalidez permanente total o parcial 6 y movilización víctimas 57. El análisis de este segundo enfoque, permite corroborar la teoría que afirma que, en el mes de diciembre, es donde más accidentes de tránsito se registran. En el primer enfoque -análisis por número de víctimas-, se

<sup>86</sup> Pueden ser por hospitalización, discapacidad, muerte accidental, gastos funerarios y movilización de víctimas.

demuestra lo contrario y es debido a que se omitieron datos, que no se encuentran especificados, como personas, entidades de salud y empresas.

Mientras que la semana 3, del lunes 14 de enero de 2008, al domingo 20 de enero de 2008, fue la que menor cantidad de reclamos registro, tan solo 2. Los cuales, según el tipo de cobertura SOAT, entraron en la categoría, gastos médicos.

En el periodo enero 2008 - mayo 2010, en promedio, cada semana existen 486 víctimas de siniestros, en el Ecuador.

En promedio, cada mes existen 2.078 reclamos de siniestros. Además, como se observa en el Gráfico 4.12, enero de 2009, fue el mes en el que más reclamos hubieron por accidentes de tránsito: 3.502. De los cuales, según la cobertura del SOAT, se tiene: fallecimiento 251, gastos funerarios 90, gastos médicos 2.848, invalidez permanente total o parcial 9 y movilización víctimas 304.

Gráfico 4.12



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

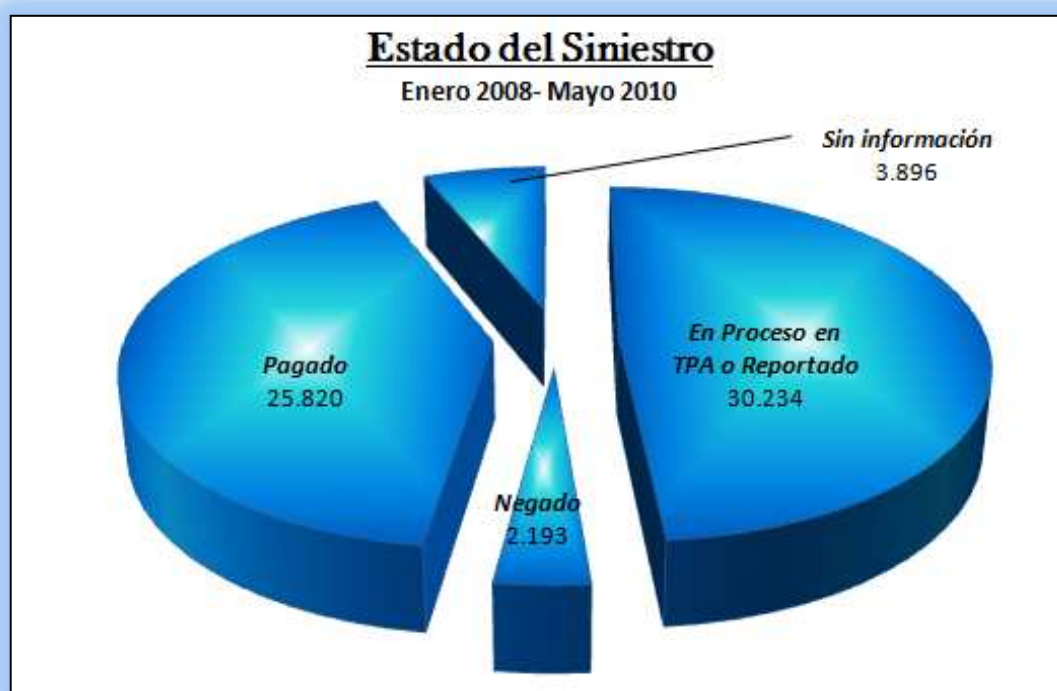
Al analizar el Estado del Siniestro, existe un sesgo del 6,27%, ya que no se manejan 3.896 datos. Por tanto, se procederá a trabajar con 58.247 de 62.143 datos.

Tabla 4.12

Número de Reclamos por Estado del Siniestro	
Estado	#
En Proceso en TPA o Reportado	30.234
Negado	2.193
Pagado	25.820
Sin información	3.896
<b>TOTAL</b>	<b>62.143</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14. **Realizado por:** Autoras.

Gráfico 4.13



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14. **Realizado por:** Autoras.

El Gráfico 4.13, muestra que 30.234 casos se encuentran En Proceso en TPA o Reportado, lo que significa que está en transcurso la autorización de pago, todos



los papeles se encuentran en manos del auditor médico, quien determinará el fin del procedimiento, reportando el siniestro como pagado o negado.

25.820 es la cifra de víctimas, a las que se les ha cancelado el monto respectivo que cubre el SOAT, por el siniestro sufrido. La cantidad de procedimientos negados es de 2.193, es mucho menor, si se compara con las cifras de pagado y en proceso, lo que significa que, la misión fundamental del SOAT, se está cumpliendo.

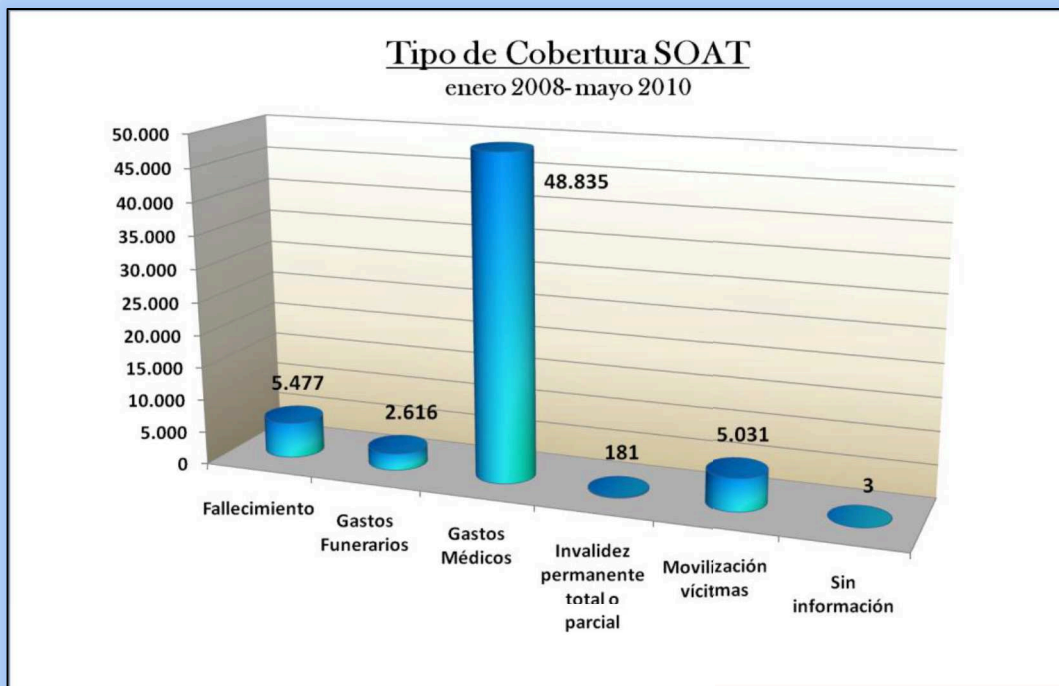
El tipo de cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, se divide en: fallecimiento, gastos funerarios, gastos médicos, invalidez permanente, total o parcial y movilización víctimas.

Tabla 4.13

Número de Registros por Tipo de Cobertura	
Tipo de Cobertura	#
Fallecimiento	5.477
Gastos Funerarios	2.616
Gastos Médicos	48.835
Invalidez permanente total o parcial	181
Movilización víctimas	5.031
Sin información	3
<b>TOTAL</b>	<b>62.143</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

Gráfico 4.14



**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

En su gran mayoría el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, ha pagado indemnizaciones de gastos médicos. 48.835 reclamos, han sido registrados en gastos médicos, lo que equivale a \$20'321.802,54 dólares. Le siguen, los registros por fallecimiento: 5.477, con \$14'090.254,56 dólares y movilización víctimas con 5.031 registros, con \$451.679,07 dólares.

Tabla 4.14

VALOR MONETARIO POR TIPO DE COBERTURA Y ESTADO DEL SINIESTRO			
TIPO DE COBERTURA	ESTADO DEL SINIESTRO	# REGISTROS	VALOR
Fallecimiento 5477 Reclamos \$ 14'090.254,56	En proceso en TPA ó Reportado	2.243	5.319.285,45
	Negado	231	286.558,36
	Pagado	2.477	7.157.744,12
	Vacíos	526	1.326.666,63
Gastos Funerarios 2616 Reclamos \$ 944.391,90	En proceso en TPA ó Reportado	840	260.187,54
	Negado	137	19.789,32
	Pagado	1.414	584.588,44
	Vacíos	225	79.826,60
Gastos Médicos 48.835 Reclamos \$ 20'321.802,54	En proceso en TPA ó Reportado	24.467	9.742.740,66
	Negado	1.199	424.071,06
	Pagado	20.365	8.521.987,16
	Vacíos	2.804	1.633.003,66
Invalidez permanente total o parcial 181 Registros \$ 225.667,89	En proceso en TPA ó Reportado	82	108.467,93
	Negado	20	7.675,00
	Pagado	62	83.244,96
	Vacíos	17	25.680,00
Movilización víctimas 5.031 Registros \$ 451.679,07	En proceso en TPA ó Reportado	2.602	315.728,93
	Negado	606	4.306,37
	Pagado	1.502	122.568,77
	Vacíos	321	9.075,00
Sin información		3	0
<b>TOTAL</b>		<b>62.143</b>	<b>36.033.195,96</b>

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros, Estructura de Registro de Datos de Siniestros – SOAT S14.  
**Realizado por:** Autoras.

La Tabla 4.14, muestra el valor total que se maneja, según el tipo de cobertura y el estado del siniestro, obteniendo una cifra total de \$36'033.195,96. Está cantidad de dinero, incluye los valores que han sido negados, en cada tipo de cobertura. Además constan, registros de siniestros que, se encontraban duplicados, en la base de datos, que fue obtenida, directamente de la Superintendencia de Bancos y Seguros.

En general, el estudio reveló que, durante el periodo de análisis, se han registrado 62.140 reclamos, en las distintas coberturas que incorpora el seguro SOAT, es decir, en promedio cada mes existieron 2.078 reclamos de siniestros. De éstos, 48.835 corresponden a gastos médicos, que van desde una atención leve, hasta complejas intervenciones quirúrgicas. Le siguen los registros por fallecimiento: 5.477. Gastos funerarios: 2.616. Movilización víctimas: 5.031. Finalmente, 181 registros por invalidez permanente, total o parcial.

Si bien es cierto que, para un número elevado de ecuatorianos -propietarios de vehículos-, la póliza del SOAT, representa únicamente un requisito más, indispensable para la matriculación de sus vehículos. Pero para aquellos, que han sufrido accidentes de tránsito, se convirtió en un instrumento imprescindible, que debido a sus peculiaridades, les proporcionó una adecuada y oportuna atención médica, que posiblemente marco la diferencia, entre la vida y la muerte.

Por consiguiente, el SOAT, ha tenido un impacto positivo en el país, al minimizar, los efectos nocivos, que acarrearán este tipo de siniestros. Con la atención oportuna de las víctimas, sin discriminación de ningún tipo, ha llegado a consolidarse, como una mecánica, por medio de la cual, se ha logrado salvar, un sinnúmero de vidas.

#### **4.3. POLÍTICAS PÚBLICAS DE SEGURIDAD CIUDADANA**

La importante visión evolutiva de la seguridad, se refleja en sus múltiples manifestaciones y denominaciones, que dependen de los espacios geográficos que incorpora, de las diferentes situaciones consideradas como amenazas que debe afrontar, del sujeto que debe proteger y de las instituciones, organismos y sectores comprometidos, con los diferentes niveles de protección.

Todos los conceptos de seguridad son continuos, incluyentes e interrelacionados, pues cada uno responde a una realidad específica, que genera un proceso particular, para el diseño de una política pública, imprescindible para la implementación de mecanismos, procedimientos y medidas, por parte de los organismos gubernamentales e institucionales, en la búsqueda de una mejor calidad y condición de convivencia social.<sup>87</sup>

La seguridad ciudadana y la seguridad pública, que aparentemente son las mismas, poseen factores que las diferencian, no obstante, ambas se preocupan por la integridad y el bienestar del ser humano. Mientras la seguridad ciudadana, involucra elementos esenciales, para el desarrollo de la sociedad. Es decir, consideran que "la criminalidad, la impunidad y las deficiencias de los sistemas

---

<sup>87</sup> JARRÍN Oswaldo, "Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana y Proyecto de Ley de Seguridad y Convivencia Ciudadana", FLACSO sede Ecuador. 1era Edición: Agosto, 2005.

judiciales y policiales, afectan al normal desenvolvimiento de la vida de las sociedades; amenazan la consolidación de la democracia; deterioran los niveles de vida de las poblaciones, e impiden la vigencia plena de los derechos humanos y las garantías de las personas”. La seguridad pública, por su parte, se orienta a “garantizar la paz y la seguridad interna del Estado, necesarias para propiciar el desarrollo sociopolítico y económico de los ciudadanos”. Esta garantía, se obtiene mediante la prevención situacional de los actores delictivos, con actividades más bien de carácter policial, relacionadas con el tiempo y las circunstancias inmediatas del entorno delictivo, cumplidas con técnicas y tácticas especializadas de la Policía Nacional.<sup>88</sup>

El concepto de seguridad ciudadana, debe construirse sobre la base de su gobierno. Se trata –dado que es un problema estructural– de actuar, sobre el conjunto de los elementos constituyentes y no sólo a partir de algunos, vistos aisladamente. También, se dirige hacia el fortalecimiento de la ciudadanía, en el sentido de potenciar los derechos individuales y colectivos; se trata de una propuesta orientada más hacia la ciudadanía, que a la seguridad.

La noción del Gobierno de la Seguridad Ciudadana, hace referencia a las regulaciones, garantías y actividades que el Estado –mediante acciones de política pública–, debe construir, para la *convivencia interpersonal*, que como derecho le asiste a la ciudadanía y tiene que ver, con los actores institucionales (Policía, Justicia, Municipio) y sociales (medios de comunicación, universidades), con las políticas aplicadas (sociales, económicas) y con las normas legales diseñadas (leyes, ordenanzas), en la perspectiva de contar con una propuesta de largo plazo (política de Estado), nacida y asumida por el colectivo social y político (consenso social).<sup>89</sup>

Desde la perspectiva de la seguridad ciudadana, se reconoce que existen múltiples violencias (políticas, económicas y sociales) y distintas fases de

---

<sup>88</sup> JARRÍN Oswaldo, “Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana y Proyecto de Ley de Seguridad y Convivencia Ciudadana”, FLACSO sede Ecuador. 1era Edición: Agosto, 2005.

<sup>89</sup> CARRIÓN M., Fernando, PONTÓN C., Jenny, ARMIJOS V., Blanca, “120 Estrategias y 36 experiencias de seguridad ciudadana”. FLACSO – Ecuador. Primera edición. Noviembre, 2009.

violencia (percepción, prevención, control) y que en ambos casos, son el resultado de relaciones sociales específicas. Pero, no solo que hay distintos tipos de violencia, sino que estos se expresan de forma diferenciada, según el lugar, el momento, la sociedad y la cultura. El tratamiento de la violencia, también requiere de un enfoque de externalidad, debido a los impactos económicos, que ella produce, en el conjunto de la sociedad: producción, presupuesto, salud, turismo, banca, comercio, etc.<sup>90</sup>

La construcción de una política pública de seguridad ciudadana, es un proceso que parte de la identificación del problema de la violencia, en tanto fenómeno de magnitud creciente y de grave impacto en la sociedad, que finalmente se consolida, en una generalizada percepción de inseguridad.

Frente a ello, se construye socialmente, la necesidad de dar respuesta y se perfila una demanda de intervención del Estado, entidad que debe dar seguridad al conjunto de la sociedad y bajar al mínimo soportable, los índices de afectación a la convivencia pacífica. El proceso de construcción de una política pública de seguridad ciudadana, se consolida mediante la participación social y el empoderamiento de la norma.<sup>91</sup>

Dado que la violencia, tiene un origen multicausal, posee varias expresiones, existen diversas violencias y hay innumerables actores. Su enfoque analítico, tiene que ser holístico e integral. Esto significa que, la comprensión de la violencia, debe vincularse al desarrollo teórico y metodológico, de varias disciplinas sociales, que pretenden construir una interpretación coherente y objetiva de este fenómeno.<sup>92</sup>

Por lo tanto, las acciones de política de seguridad ciudadana son coherentes, dentro de una visión sistémica, donde intervienen procesos de cambio estructural,

---

<sup>90</sup> ICONOS, Revista de Ciencias Sociales No.11, "Diagnóstico sobre seguridad ciudadana en Ecuador: un paso hacia la definición de políticas públicas". FLACSO – Ecuador. Julio 2001.

<sup>91</sup> JARRÍN Oswaldo, "Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana y Proyecto de Ley de Seguridad y Convivencia Ciudadana", FLACSO sede Ecuador. 1era Edición: Agosto, 2005.

<sup>92</sup> RIVERA V., Fredy, "Violencia y seguridad ciudadana". Este artículo forma parte de una investigación más extensa que, FLACSO lleva adelante, coordinada por el Arq. Fernando Carrión, sobre la "Estrategia Nacional de Seguridad Ciudadana" en el Ecuador. Parte de este artículo fue publicado en la Revista Iconos No 7, de Flacso Ecuador.

reformas institucionales y organizacionales, cambios tecnológicos, valores cívicos y morales revitalizados y corresponsabilidad ciudadana, mediante la participación y el control social.<sup>93</sup>

Para el diseño de políticas de seguridad ciudadana, es necesario tener en cuenta que las mismas deben ser de carácter preventivo y, deben estar vinculadas con políticas sociales en áreas como salud, educación, vivienda y trabajo. La evidencia empírica, muestra que si se invierten mayores recursos, en el sector social, como educación, salud, empleo y generación de oportunidades para la población, a mediano y largo plazo, esto ha mostrado tener una relación positiva, con la disminución de la inseguridad. En otras palabras, sería más eficiente invertir mayores recursos en lo social (como medida preventiva), antes que en seguridad en sí misma (como medida de control).<sup>94</sup>

La seguridad ciudadana, debe dirigirse a enfrentar una doble dimensión: la objetiva, referida a los hechos concretos de violencia, que se producen y la subjetiva, que tiene que ver con la percepción y las representaciones sociales, que la ciudadanía, se hace del problema.

El tratamiento de esas dimensiones, debería realizarse sobre la base de las siguientes intencionalidades, principios y orientaciones:

1. **Equidad Social.** Tratar de inscribir la política de seguridad ciudadana, en un contexto de justicia social, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población, así como mitigar la vulnerabilidad, que presentan los sectores sociales de más alto riesgo: jóvenes, mujeres, ancianos, niños.
2. **Cultura ciudadana.** Toda política que busque reducir y prevenir la violencia, tiene que generar un impacto positivo en las esferas culturales y en la cotidianidad. Para ello, se debe fortalecer las conductas sociales de convivencia pacífica (tolerancia, respeto, diálogo), de la vida comunitaria

---

<sup>93</sup> JARRÍN Oswaldo, "Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana y Proyecto de Ley de Seguridad y Convivencia Ciudadana", FLACSO, sede Ecuador. 1era Edición: Agosto, 2005.

<sup>94</sup> CARRIÓN M., Fernando, PONTÓN C., Jenny, ARMIJOS V., Blanca, "120 Estrategias y 36 experiencias de seguridad ciudadana". FLACSO – Ecuador. Primera edición. Noviembre, 2009.

(solidaridad), de la cotidianidad, a través de una orientación adecuada de los medios masivos de comunicación, especialmente la televisión educativa, y el establecimiento de programas de participación democrática, que se sustenten en la diversidad de las identidades sociales, que cohabitan en determinados espacios de la sociedad nacional.

3. **Participación social.** Sin duda alguna que, el origen y fin de la violencia, tiene que ver con la sociedad en conjunto. Por ello, no se debe excluir de las sociedades, la búsqueda de mecanismos de participación de la población, en la mitigación de la violencia, sea a través de las formas de organización existentes o de otras, que se creen para el efecto.
4. **Concertación social.** La seguridad ciudadana es responsabilidad múltiple; por tal motivo, es indispensable definir un marco concertado y participativo de acciones, lo más amplio posible.

#### **4.3.1. ANÁLISIS DEL IMPACTO SOCIO - ECONÓMICO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT, DURANTE EL PERIODO 2005 – 2010.**

Se tiene como objetivo central, evaluar el impacto socio - económico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, para ello, se busca determinar la magnitud y la evolución de los accidentes viales, y a su vez, estimar el costo resultante de éstos, en la atención de emergencia y hospitalización, con el fin de realizar una comparación, respecto a los años inmediatamente anteriores a la instauración del SOAT, por esta razón se considera el periodo 2005 – 2010.

Como también permite proporcionar un seguimiento de la evolución del SOAT, su eficacia y de este modo determinar, si se logró reducir el índice de accidentes de tránsito, junto con las graves secuelas que acarrearán, dado que resulta imposible, medir el impacto del seguro, sin el conocimiento de la situación actual, de los accidentes de tránsito en el país.



No obstante, este análisis requiere de un estudio más profundo, que abarque un periodo más extenso de la vigencia del seguro. Sin embargo, se plantea posibles explicaciones, que de alguna forma establezcan ciertas pautas de monitoreo, que permitan determinar tendencias actuales y futuras, y que conlleven a enfrentar el fenómeno social grave, que representan los accidentes de tránsito, cuyos resultados implican una carga de impacto social y económico, tanto para las víctimas, como para el país, por la pérdida de vidas humanas y las consecuencias de la discapacidad y la minusvalía, que finalmente desencadenan el menoscabo, de la economía ecuatoriana.<sup>95</sup>

En general, resulta de suma importancia, conocer si efectivamente la diligencia del SOAT, en los tres años de funcionamiento, ha logrado reducir la mortalidad, por los accidentes de tránsito y ha aumentado el número de heridos.

#### **4.3.1.1. ÍNDICE DE ACCIDENTES**

Para abordar el tema con un enfoque integral, y debido a los limitantes en el acceso a la totalidad de estadísticas, relacionadas con la accidentalidad vial en el país, el análisis, se basará y tomará los lineamientos del Informe sobre índices de accidentalidad elaborado por la CNTTTSV.<sup>96</sup>

A especie de prefacio, el análisis empezará, indicando las principales estadísticas, acerca de los accidentes de tránsito, sus víctimas, la población ecuatoriana, para luego elaborar los respectivos indicadores de accidentalidad.

- Accidentes de Tránsito:

---

<sup>95</sup> "Los efectos de la accidentalidad, van más allá del concepto tradicional de víctima, que se reduce a las lesiones de carácter físico del o de los accidentados, soslayando los impactos familiares y sociales, que se concretan en secuelas económicas, afectivas y sociales, de las familias de los accidentados, además de un impacto social como: la pérdida de fuerza de trabajo, en edades altamente productivas, la inversión estatal en salud, infraestructura, reparación de vías, etc., además de los efectos en la legitimidad y credibilidad estatal, como instancia responsable del ordenamiento de la sociedad. " (Aspectos generales de la accidentalidad, Diego M. López Morales).

<sup>96</sup> Índice de Accidentes 2009 vs. 2010. Elaborado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – CNTTTSV. Quito, 2011.

Tabla 4.15

NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCURRIDOS EN EL ECUADOR						
POR JEFATURAS						
PERIODO: Años 2005-2010						
PROVINCIAS	AÑO					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
AZUAY	814	996	1.038	1.001	1.029	1.166
BOLIVAR	98	188	171	123	166	220
CAÑAR	282	303	369	339	276	273
CARCHI	156	152	155	191	158	181
CHIMBORAZO	459	560	463	493	759	825
COTOPAXI	420	486	611	635	558	605
EL ORO	383	619	574	472	439	578
ESMERALDAS	492	384	272	240	310	350
GALÁPAGOS	28	29	16	14	11	34
GUAYAS	4.949	5.680	5.866	5.513	6.536	9.183
IMBABURA	556	597	639	791	655	675
LOJA	343	395	437	456	523	587
LOS RIOS	585	722	538	528	736	922
MANABÍ	796	1.028	1.202	1.060	1.135	1.293
MORONA SANT.	65	59	131	132	119	145
NAPO	58	68	83	153	147	164
ORELLANA	32	62	47	35	84	110
PASTAZA	62	79	114	90	88	164
PICHINCHA	4.214	4.358	4.726	5.179	5.502	5.594
SANTA ELENA				237	267	284
PICH. STO. DOMIN.	625	607	727	734	897	781
SUCUMBIOS	161	151	200	101	64	113
TUNGURAHUA	951	1.011	1.122	992	961	1.189
ZAMORA CHINCHIPE	49	39	97	156	108	152
<b>TOTAL</b>	<b>16.578</b>	<b>18.573</b>	<b>19.598</b>	<b>19.665</b>	<b>21.528</b>	<b>25.588</b>

Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.  
Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

Gráfico 4.15



Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.  
Realizado por: Autoras

Durante el periodo de análisis, se produjeron 121.530 accidentes de tránsito, de los cuales el 45,05% del total de accidentes, corresponde a los tres años inmediatamente anteriores, a la instauración del seguro SOAT, mientras que al periodo restante, se le asocia con el 54,95% del total de accidentes. En base a las cifras antes mencionadas, se puede inferir que, el comportamiento que presentan los accidentes viales, no necesariamente se ve influido por la instauración del SOAT, ya que en éste inciden un sinnúmero de factores, que no tienen ninguna relación directa con el seguro. Entre ellos se puede mencionar: el aumento del parque automotor; la saturación de la infraestructura vial; normas permisivas de transporte y tránsito; sistemas de transportes públicos desordenados, saturados e inseguros; entre otros, Gráfico 4.15.

En general, como se visualiza en la Tabla 4.15, el periodo de análisis registra un evidente crecimiento del número de accidentes en el país, con tasas de crecimiento promedio anuales de 9,25%. No obstante, mantiene dinámicas anuales irregulares, de este modo, el periodo empieza con una variación de crecimiento de 12,03%, para en 2007 y 2008 desacelerar su crecimiento a 5,52% y 0,34% respectivamente. En 2009, se genera nuevamente un incremento en 9,47%, y finalmente, el incremento más significativo (18,86%), se produce en 2010.

- Víctimas:

Referente a las estadísticas vinculadas con las víctimas, derivadas de los accidentes de tránsito<sup>97</sup>, se puede observar en la Tabla 4.16, que a lo largo de estos seis años, la categoría heridos, presenta una tendencia a incrementarse significativamente, este comportamiento se evidencia particularmente en el periodo 2009 – 2010, caracterizado por presentar un crecimiento vertiginoso.

---

<sup>97</sup> Cabe hacer mención que, la base de datos proporcionada por la Subdirección de Accidentes de Tránsito – SIAT, no considera la gravedad de las lesiones, los factores determinantes de mortalidad por el tránsito, ni tampoco los traumatismos principales, que se dan en víctimas de eventos vinculados con el tránsito, situación que se convierte en un especie de limitante, para analizar más detalladamente, la condición de dichas víctimas.

Mientras la categoría muertos, se ha mantenido prácticamente constante e indica pequeñas variaciones, sin embargo presenta también tendencia ascendente.

Tabla 4.16

VÍCTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCURRIDOS EN EL ECUADOR												
PERIODO: Años 2005 - 2010												
VÍCTIMAS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	VARIACIÓN %					
							2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010	
MUERTOS	1.387	1.801	1.848	1.964	2.088	2.313	30%	3%	6%	6%	11%	
HERIDOS	9.310	9.511	12.034	12.828	14.869	20.168	2%	27%	7%	16%	36%	
<b>TOTAL VÍCTIMAS</b>	<b>10.697</b>	<b>11.312</b>	<b>13.882</b>	<b>14.792</b>	<b>16.957</b>	<b>22.481</b>	<b>6%</b>	<b>23%</b>	<b>7%</b>	<b>15%</b>	<b>33%</b>	

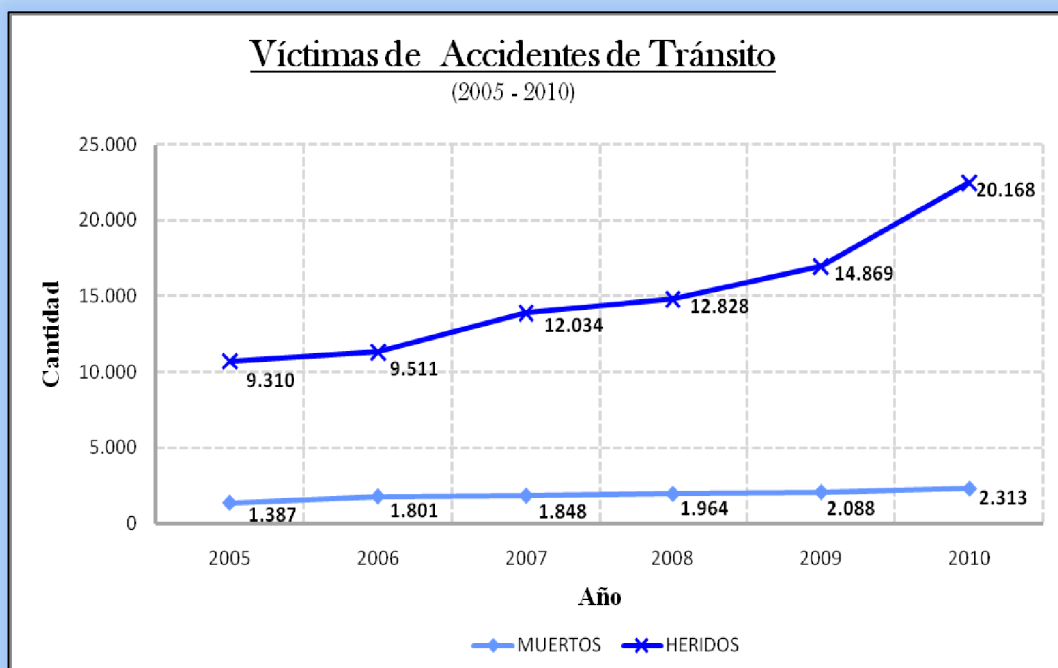
Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.

Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

La cifra de muertos y heridos por accidentes viales, en los últimos 6 años, alcanza a 90.121 personas. Del 2005 al 2007, hubo 35.891 víctimas, es decir un equivalente a 39,83% del total. Por el contrario, el periodo restante registró 54.230 víctimas, lo que representa el 60,17% de los casos. No obstante el año 2010 presenta las cifras más elevadas en muertos y heridos.

Por lo tanto, la diligencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, en el último periodo, evidencia un impacto casi nulo, como instrumento, para reducir el número de personas fallecidas, Gráfico 4.16.

Gráfico 4.16



Fuente: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

Realizado por: Autoras.

Los Gráficos 4.17 y 4.18, indican la evolución de la cantidad de muertos y heridos, en accidentes de tránsito. En ambos casos, se puede visualizar que las tasas de variación anual, mantienen un comportamiento errático, no obstante, presentan una tendencia creciente, como ya se mencionó en párrafos anteriores.

De este modo, la evolución de la cantidad de muertes, ha tenido varios cambios, así, en 2006 se puede observar un abrupto incremento en el 30% con respecto al año anterior; y luego un paulatino crecimiento de 3% en 2007, 6% en 2008 y 2009; y finaliza con un incremento de 11% para el 2010.

Por otro lado, los heridos por accidentes viales, representaron un incremento del 2% respecto al año 2005, del 27% con relación a 2007, para en el año 2008 desacelera su crecimiento a 5%, en 2009 se genera nuevamente un incremento en 16% y finalmente, el aumento de víctimas lesionadas más notable del periodo (36%), se produce en 2010.

Gráfico 4.17

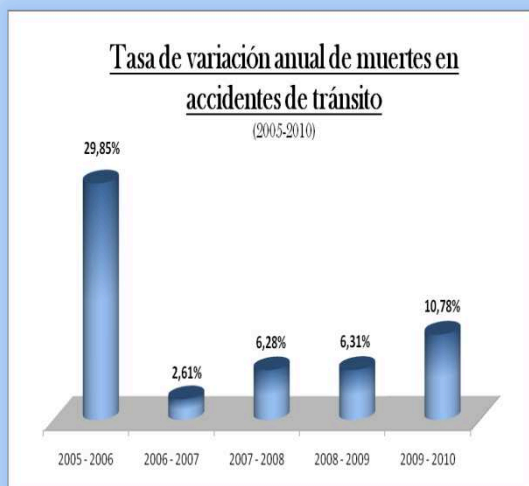


Gráfico 4.18



**Fuente:** Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.  
**Realizado por:** Autoras.

Se puede mencionar que, durante los años de funcionamiento del seguro SOAT, no se evidencia tendencias claras, que expliquen una reducción de la mortalidad en accidentes viales y el consecuente aumento en la cantidad de heridos, por el

contrario las dos variables, mantienen un comportamiento similar en este periodo, referente a que ambas han venido incrementándose, en esto últimos tres años.

Por el contrario, las cifras mencionadas anteriormente, evidencian el dramático problema, que representan los accidentes viales y la urgencia de tomar medidas, que frenen las tendencias actuales de este fenómeno, que se ha convertido en un factor de fuerte impacto, en la sociedad ecuatoriana

- Población del Ecuador:

Tabla 4.17

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN ECUATORIANA						
POR JEFATURAS						
PERIODO: Años 2005-2010						
PROVINCIAS	AÑO					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
AZUAY	654.684	666.085	678.746	691.054	707.587	719.031
BOLIVAR	178.089	179.358	180.293	181.607	184.390	186.264
CAÑAR	221.045	223.566	226.021	228.702	233.041	236.006
CARCHI	162.797	164.507	166.116	167.928	170.987	173.072
CHIMBORAZO	432.711	438.097	443.522	449.271	458.186	464.296
COTOPAXI	384.499	391.947	400.411	408.473	418.886	426.115
EL ORO	583.797	595.262	608.032	620.138	635.806	646.697
ESMERALDAS	423.564	430.792	438.576	446.161	456.521	463.692
GALÁPAGOS	21.376	22.009	22.678	23.298	24.019	24.526
GUAYAS	3.541.475	3.581.579	3.617.504	3.657.090	3.463.404	3.505.678
IMBABURA	380.602	388.544	397.704	406.317	417.159	424.700
LOJA	427.520	431.077	434.020	437.742	444.899	449.742
LOS RIOS	716.106	728.647	742.241	755.417	773.226	785.567
MANABÍ	1.282.440	1.298.624	1.314.445	1.331.151	1.357.241	1.375.142
MORONA SANT.	127.496	129.374	131.337	133.316	136.181	138.155
NAPO	91.041	93.336	96.029	98.484	101.405	103.450
ORELLANA	103.032	106.525	110.782	114.537	118.666	121.574
PASTAZA	71.565	73.495	75.782	77.849	80.261	81.952
PICHINCHA	2.608.856	2.646.426	2.683.272	2.720.764	2.443.455	2.477.376
SANTA ELENA					260.686	263.868
PICH. STO. DOMIN.					333.198	337.824
SUCUMBIOS	152.587	157.497	163.447	168.721	174.594	178.727
TUNGURAHUA	482.877	491.629	501.437	510.895	523.412	532.084
ZAMORA CHINCHIPE	83.652	84.629	85.571	86.591	88.236	89.361
<b>TOTAL</b>	<b>13.131.811</b>	<b>13.323.005</b>	<b>13.517.966</b>	<b>13.715.506</b>	<b>14.005.449</b>	<b>14.204.900</b>

Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.  
Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

Los Tabla 4.17, muestra la evolución de la población ecuatoriana, en el periodo 2005 - 2010, la tasa de variación anual, ha permanecido estable, con valores que fluctúan entre el 1,44% y el 1,47%.

En base a los datos anteriores, se obtendrá ciertos índices de accidentalidad, que determinan importantes patrones evolutivos, acerca de los accidentes de tránsito y las víctimas, provocados por estos siniestros.

### **Índices de Accidentalidad**

En general, se busca determinar los principales índices de accidentalidad vial, en los últimos seis años, con el objetivo de realizar un análisis comparativo de la accidentalidad, entre el periodo 2008 - 2010 y el trienio anterior, con el intento de evaluar los resultados obtenidos, con la instauración del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

El análisis que se presenta a continuación, como se ha señalado en el apartado anterior, se basa en el Informe realizado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – CNTTTSV. No obstante, en esta sección se resumen los indicadores más importantes, de acuerdo a lo que parece ser de utilidad, para comprender la magnitud y evolución de los accidentes de tránsito, durante el periodo de análisis.

Es importante señalar que, el diagnóstico sobre la accidentalidad y la posible influencia del seguro, resulta interesante, no solamente por las cifras que se obtendrán, sino también porque constituye un hito, para posteriores estudios.

**Accidentalidad (Por cada 100 mil habitantes):** Este indicador relaciona el número de accidentes de tránsito ocurridos, con la población del Ecuador<sup>98</sup>.

---

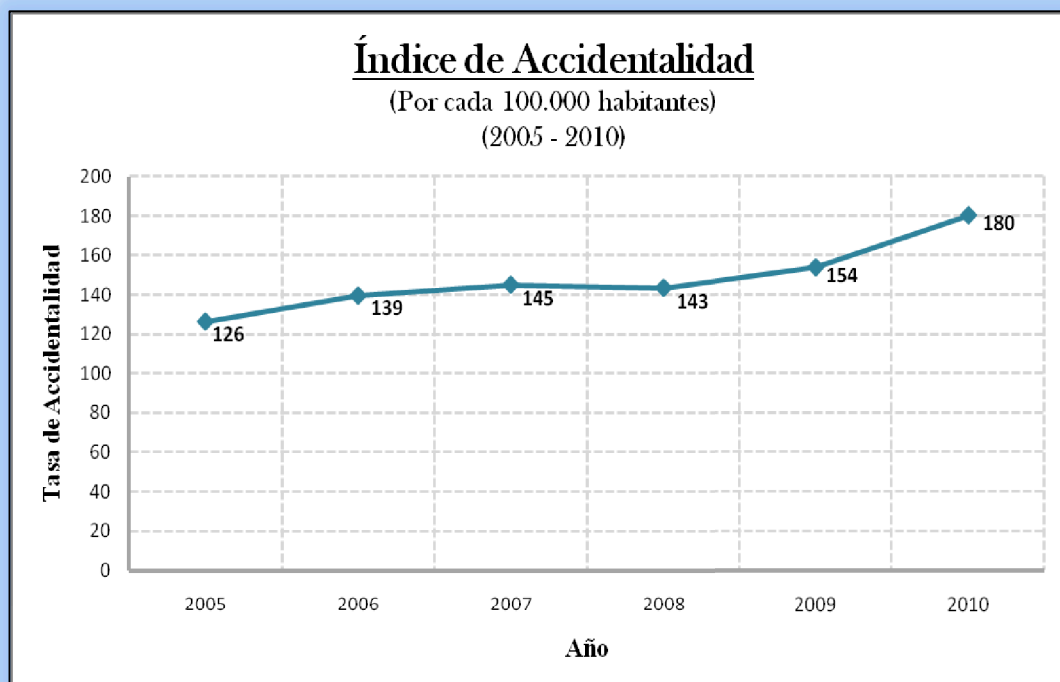
<sup>98</sup> Índice de Accidentes 2009 vs. 2010. Elaborado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – CNTTTSV. Quito, 2011.

Tabla 4.18

TASA DE ACCIDENTALIDAD (POR CADA 100.000 HABITANTES) PERIODO: Años 2005-2010						
PROVINCIAS	AÑO					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
AZUAY	124	150	153	145	145	162
BOLIVAR	55	105	95	68	90	118
CAÑAR	128	136	163	148	118	116
CARCHI	96	92	93	114	92	105
CHIMBORAZO	106	128	104	110	166	178
COTOPAXI	109	124	153	155	133	142
EL ORO	66	104	94	76	69	89
ESMERALDAS	116	89	62	54	68	75
GALÁPAGOS	131	132	71	60	46	139
GUAYAS	140	159	162	151	189	262
IMBABURA	146	154	161	195	157	159
LOJA	80	92	101	104	118	131
LOS RIOS	82	99	72	70	95	117
MANABÍ	62	79	91	80	84	94
MORONA SANT.	51	46	100	99	87	105
NAPO	64	73	86	155	145	159
ORELLANA	31	58	42	31	71	90
PASTAZA	87	107	150	116	110	200
PICHINCHA	162	165	176	190	225	226
SANTA ELENA					102	108
PICH. STO. DOMIN.					269	231
SUCUMBIOS	106	96	122	60	37	63
TUNGURAHUA	197	206	224	194	184	223
ZAMORA CHINCHIPE	59	46	113	180	122	170
<b>TOTAL</b>	<b>126</b>	<b>139</b>	<b>145</b>	<b>143</b>	<b>154</b>	<b>180</b>

Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.  
Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

Gráfico 4.19



Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.  
Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.



Se observa en el Gráfico 4.19, que en los últimos seis años, el índice de accidentalidad, ha ido aumentando, solamente en el año 2008, se presenta un leve descenso, y para el 2010, se presenta el incremento más significativo del periodo (180 accidentes por cada 100 mil habitantes).

El mayor número de accidentes viales por Provincia, se concentra, lógicamente, en Provincias grandes. Al analizar los accidentes, con relación a la población de cada jurisdicción, las Provincias con índices más altos de accidentes, se concentran en Pichincha, Guayas y Tungurahua, Tabla 4.18.

**Mortalidad (Por cada 100 mil habitantes):** Es la relación que existe entre el total de muertos en accidentes de tránsito y la población del Ecuador<sup>99</sup>.

---

Tabla 4.19

MORTALIDAD POR AÑO					
2005	2006	2007	2008	2009	2010
11	14	14	14	15	16

Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.

Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

La tasa de mortalidad por cada 100 mil habitantes, se sitúa en un rango considerado con nivel de riesgo medio, ya que sus valores fluctúan entre 11 y 16.

**Morbilidad (Por cada 100 mil habitantes):** Es la relación que existe entre el total de heridos en accidentes de tránsito y la población del Ecuador<sup>100</sup>.

---



---

<sup>99</sup> Índice de Accidentes 2009 vs. 2010. Elaborado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – CNTTTSV. Quito, 2011.

<sup>100</sup> Índice de Accidentes 2009 vs. 2010. Elaborado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – CNTTTSV. Quito, 2011.

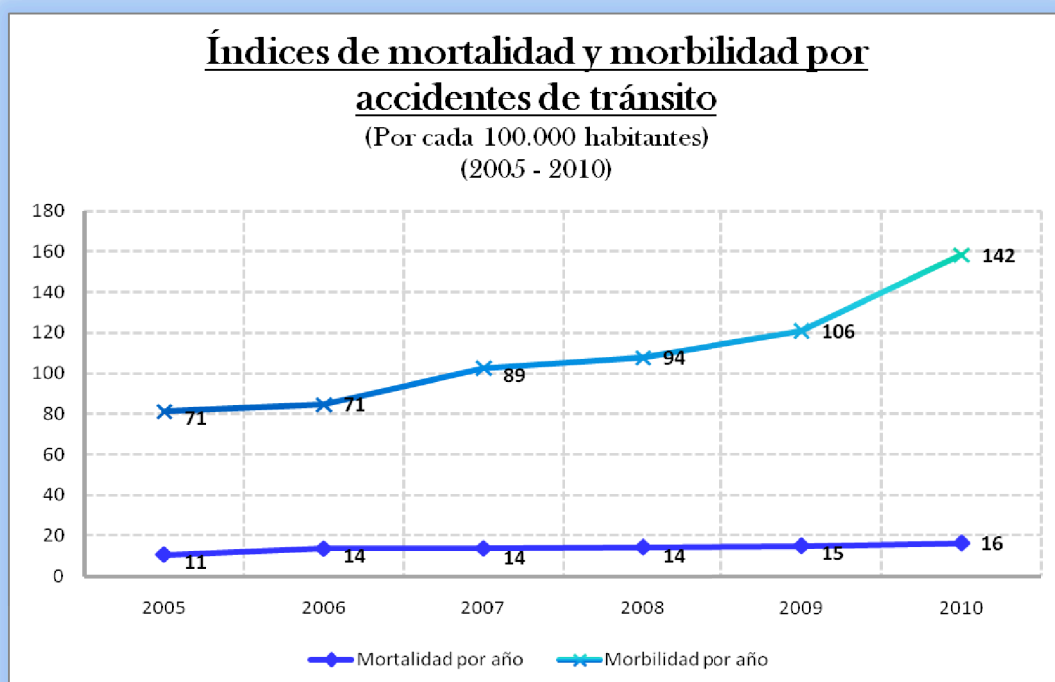
Tabla 4.20

MORBILIDAD POR AÑO					
2005	2006	2007	2008	2009	2010
71	71	89	94	106	142

**Fuente:** DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.  
**Realizado por:** Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

El índice de morbilidad a nivel nacional, presenta valores que oscilan en los últimos seis años entre 71 y 142 heridos, en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes. No obstante, en el año 2010, se observa la tasa de heridos más elevada, con 142 x 100 mil habitantes, Tabla 4.20.

Gráfico 4.20.



**Fuente:** Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.  
**Realizado por:** Autoras.

En el Gráfico 4.20, se observa una clara tendencia de crecimiento, de las dos series, en los últimos tres años, en los cuales funcionó el seguro SOAT. En base al comportamiento que mantiene la serie de morbilidad, se puede inferir que no existe ningún indicio de reducción, en la cantidad de víctimas mortales, que

corroboraría al consecuente aumento de la cantidad de heridos. Incluso el año 2010, muestra los indicadores más elevados del periodo de estudio.

Pese a que el índice de morbilidad, se ha mantenido prácticamente en la misma línea, que el trienio anterior a la instauración del SOAT, la mortalidad, no ha seguido esta tendencia.

El comportamiento de la mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito, más allá de la complejidad y multicausalidad, que lo caracteriza, podría estar vinculado a las características y cambios propios del tránsito vehicular, tales como: estado y extensión de la infraestructura vial, parque automotor, sistemas y políticas de control, y a su vez éstos, se encuentran relacionados con otro factores, por ejemplo, a la cultura de manejo, la calidad de los servicios de salud, el funcionamiento de la policía, entre otros.

**Gravedad (Por cada 100 accidentes):** Es la relación que existe entre el total de muertos en accidentes de tránsito y el total de accidentes de tránsito<sup>101</sup>.

Tabla 4.21

GRAVEDAD POR AÑO					
2005	2006	2007	2008	2009	2010
8,37%	9,70%	9,43%	9,99%	9,70%	9,04%

Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.

Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

En base a la Tabla 4.21, se puede observar que el índice de gravedad por año mantiene un comportamiento errático. Sin embargo, en el último trienio se puede constatar una clara tendencia descendente del índice, lo cual pudiese ser un indicio que, en algún momento va a existir una transferencia de la cantidad de

<sup>101</sup> Índice de Accidentes 2009 vs. 2010. Elaborado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – CNTTTSV. Quito, 2011.

mueritos, disminuyendo este parámetro, a costa de aumentar la cantidad de heridos, como consecuencia de la efectividad del seguro SOAT.

**Letalidad (Por cada 100 accidentes):** Es la relación que existe entre el total de muertos en accidentes de tránsito y el total de víctimas en accidentes de tránsito<sup>102</sup>.

Tabla 4.22

LETALIDAD POR AÑO					
2005	2006	2007	2008	2009	2010
12,97%	15,92%	13,31%	13,28%	12,31%	10,29%

Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.  
Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

El comportamiento que presenta el índice de letalidad por año, corrobora el punto abordado en el párrafo anterior, que se caracteriza por una evidente tendencia a la baja, en el periodo 2008 - 2010.

#### **4.3.1.2. IMPACTO ECONÓMICO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT.**

El costo económico de los accidentes de tránsito, se puede segmentar en cinco categorías, tales como: pérdidas y daños materiales, gastos médicos directos, gastos administrativos, pérdidas de producción y consumo, y daños morales y biológicos. No obstante, las dos últimas categorías, presentan un nivel elevado de complejidad, para ser analizados y establecer el costo real, que representan para

<sup>102</sup> Ibidem.

las víctimas y para la sociedad en conjunto<sup>103</sup>. En general, resulta casi utópico el pensar que se puede establecer un valor, que indique el costo monetario de una muerte o de algún tipo de discapacidad permanente total o parcial; pero de cierto modo, las coberturas brindadas por el SOAT, permiten resarcir a las víctimas y a sus familias, que además de los efectos nocivos, a nivel emocional, tendrían que hacer frente a los problemas económicos, dado que este tipo de siniestros, demanda cuantiosas sumas de dinero.

Sin embargo, el análisis se limita únicamente a estimar el costo resultante de la atención hospitalaria, movilización de las víctimas, gastos funerarios, indemnización por discapacidad y fallecimiento, ya que el SOAT, al ser un seguro eminentemente social y debido a las limitaciones propias, su prioridad es la protección y el aseguramiento de la salud de todas las víctimas, producto de accidentes de tránsito. Por lo tanto, el tercer aspecto que incluye el estudio, se basa en la estimación del impacto económico del SOAT, en la sociedad ecuatoriana, durante el periodo 2005 – 2010.

A especie de preámbulo, las víctimas fatales, generan los costos asociados a la mortalidad, que incluye la productividad perdida (lucro cesante), los servicios médicos, los hospitalarios y los costos funerarios. Mientras los costos asociados a las víctimas lesionadas, se asocian a las partidas de gasto de morbilidad, tales como el lucro cesante, en caso de discapacidad temporal o permanente, desmembramiento, y servicios médico-hospitalarios<sup>104</sup>.

Para realizar el estudio del impacto económico del SOAT, se procederá a analizar el beneficio recibido, por los participantes del seguro SOAT, en comparación con los resultados de los últimos tres años, en los cuales, no funcionaba el seguro. En años anteriores al 2008, no se había aplicado este seguro, por lo que no se tienen

---

<sup>103</sup> Como cita Gustavo Zini, en su estudio: "Innovaciones factibles, en el diseño de la seguridad de impacto de un automóvil", en la pérdida de producción y consumo se incluye: pérdida de la capacidad productiva de un individuo, pérdida del consumo de un individuo, pérdida del trabajo hogareño y voluntario, costo de reemplazo de un trabajador, y transferencia de ingresos debido a la incapacidad de trabajar. En relación a los daños morales y biológicos, se tiene: pérdida de expectativa de vida (muerte prematura), pérdida de salud futura (heridas no fatales), costos de rehabilitación, educación y conversión del medio operativo. Cabe mencionar que la subdivisión mencionada, varía de acuerdo a las perspectivas de cada autor.

<sup>104</sup> ZINI Gustavo, "Estudio de innovaciones factibles en el diseño de la seguridad de impacto de un automóvil", Buenos Aires: 2004.

datos cuantificados, sobre el costo total en atención médica, gastos de movilización y funerarios, e indemnizaciones por discapacidad y fallecimiento. Por esta razón, se utilizará el promedio por persona del gasto realizado por el SOAT a favor de los contrayentes. En general, esta comparación permite que se pueda visualizar el beneficio obtenido, los últimos tres años, de este seguro, en contraste de los últimos tres años, no aplicado.

Para el periodo comprendido entre 2008 y 2010, se puede estimar la cantidad de dinero reclamada por las víctimas, a partir de la base de datos proporcionada por la Superintendencia de Bancos y Seguros, que contiene la información de las 17 aseguradoras, que están integradas al SOAT y del FONSAT, respecto a las reclamaciones pagadas a los beneficiarios - el pago por este concepto alcanzó la cifra de \$70'439.234,77 - y al número de víctimas, durante el periodo de estudio. Cabe mencionar que, obviamente en ambos casos, la información incluye tanto a víctimas fatales, como no fatales,<sup>105</sup> Tabla 4.23.

Tabla 4.23

Impacto Económico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT				
PERIODO: 2008 - 2010				
Periodo	2008	2009	2010	TOTAL
Dinero indemnizado	\$ 14.783.416,49	\$ 28.425.285,49	\$ 27.230.532,79	\$ 70.439.234,77
Número de Víctimas	19.543	41.576	13.883	75.002
Dinero indemnizado por víctima	<b>939,16</b>			

**Fuente:** Superintendencia de Bancos y Seguros.

**Realizado por:** Autoras.

Consecuentemente, el dinero indemnizado, promedio por víctima (\$ 939,16), es igual al monto total de los valores cancelados por el SOAT, dividido para el número total de víctimas.

Por el contrario, para la estimación del costo económico, en el periodo 2005 – 2007, se utilizó el promedio del dinero indemnizado a las víctimas, de los tres últimos años, para calcular una estimación del beneficio, que se habría obtenido

<sup>105</sup> Se debe tomar en cuenta que los datos correspondientes al año 2010, presentan un corte al mes de mayo.

durante los tres años inmediatamente anteriores, en los cuales no funcionaba el seguro SOAT, para así poder visualizar el impacto económico, de la aplicación de esta medida.

Pese a no disponer de la información pertinente, el análisis constituye una excelente aproximación, para tener un estimado del total, del dinero indemnizado en este periodo. Por lo tanto, en la estimación de los costos económicos, se incluye aquellos gastos asociados a la morbilidad: gastos médicos – hospitalarios, movilización, discapacidad permanente; y los gastos relacionados con la mortalidad, causados por los accidentes de tránsito. Los cálculos respectivos, se pueden visualizar en la Tabla 4.24.

Tabla 4.24

Impacto Económico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT				
PERIODO: 2005 - 2007				
Periodo	2005	2006	2007	TOTAL
Impacto Económico				
Número de Víctimas	10.697	11.312	13.882	35.891
Dinero indemnizado estimado	\$ 10.046.245,36	\$ 10.623.831,68	\$ 13.037.485,09	\$ 33.707.562,13

Fuente: DNCTSV, Estadística. CTG, Estadística.

Realizado por: Autoras.

Por lo tanto, el estimado final del costo económico de los accidentes entre 2005 y 2007, alcanza \$33.707.562,13. Para el periodo 2008 – 2010, es de \$70.439.234,77, es decir el 32,37% y el 67,63% respectivamente. El promedio anual para estos seis años es \$17.357.799,48, y el total acumulado llega a \$104.146.796,90.

Las cifras mencionadas anteriormente, evidencian el dramático problema que representan los accidentes de tránsito, debido a las secuelas que acarrearán este tipo de siniestros, manifestada en fuertes impactos sociales, por la pérdida de vidas humanas y económicas. Además de las consecuencias directas, tanto físicas como psicológicas, en las personas afectadas y que repercuten también, en forma negativa, en las familias de las víctimas, derivando en situaciones adversas, de tipo económico, físico y psicológico, a corto y largo plazo.

Los costos resultantes de la accidentalidad vial, son asumidos en forma directa e indirecta, por toda la sociedad, ya que al hablar de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, implícitamente se habla de una socialización de los riesgos. Si bien es cierto que, debido al poco tiempo de funcionamiento del SOAT en el país, no se puede evidenciar claramente alguna influencia del seguro, en los índices de accidentalidad vial, respecto a las víctimas. Sin duda, existe una mayor probabilidad de supervivencia en un accidente, debido a la disponibilidad y calidad de tratamiento médico, que permite a las víctimas, teóricamente, una curación rápida y eficaz, que en general, minimiza las consecuencias de los accidentes de tránsito.

Lo que sí es claro y sumamente relevante, es el impacto directo del SOAT, en el ámbito económico, visible en los costos que representa para la sociedad, la atención médica de las víctimas y su rehabilitación, y por lo tanto los consecuentes estragos económicos, que se generan en el seno de las familias y en el entorno de las víctimas.

La importancia de este análisis radicó, en la posibilidad de tener una visión integral, de lo que representa en sí el SOAT, y a la vez aportar elementos útiles a la terrible problemática de los accidentes viales, que conlleven a minimizar las consecuencias desastrosas de los mismos.



## CAPÍTULO V

### **5. ESTUDIO DE CASO SOAT: “Accidente en la Laguna de Yambo”**

#### **5.1. GENERALIDADES ACERCA DE LOS ESTUDIOS DE CASO Y LA RESPONSABILIDAD SOCIAL**

El Programa *Formación de Formadores en Responsabilidad Social Empresarial* de la Red Iberoamericana de Universidades por la RSE, en su tercer módulo, facilita las pautas para la construcción y análisis de casos, etapas y criterios.

Argumentan que la construcción y análisis de casos, son instrumentos de elaboración de cuerpos de conocimiento y de sistematización de aprendizaje y buenas prácticas, en el campo de la Responsabilidad Social Empresarial – RSE, a partir de experiencias concretas.

Según este programa, los siguientes temas se consideran importantes para abordar las etapas y criterios, para elaborar estudios de caso.

- Definición de un estudio de caso.
- Características metodológicas, para la construcción de casos.
- Pautas para el análisis y selección de los casos.

##### **5.1.1. DEFINICIÓN DE ESTUDIO DE CASO. COMPRENDIENDO EL FENÓMENO ESTUDIADO**

Esta metodología, apunta a vincular el conocimiento, la realidad y la práctica social, a través del relato estructurado de una experiencia concreta, como recurso para el aprendizaje. Se puede decir que el estudio de caso, es una herramienta pedagógica valiosa, para mostrar la lógica que gobierna los procesos de toma de decisiones, en el campo de la RSE y de sus principales resultados, en contextos específicos.

Al mismo tiempo es una herramienta de investigación de las ciencias sociales<sup>106</sup>, que permite la construcción teórica, sobre el fenómeno estudiado.

Se constituyen en instrumentos teórico-metodológicos, de carácter cualitativo-descriptivo, que permiten estudiar hechos específicos, de fenómenos complejos. Con ellos se generan interpretaciones, que están basadas en los resultados principales del análisis.

### 5.1.2. CARACTERÍSTICAS METODOLÓGICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CASOS. PAUTAS DE ELABORACIÓN

Los casos se construyen a través de un conjunto de etapas sucesivas:

1. *Diseño del estudio.*- En esta etapa se definen los objetivos y la estrategia de la investigación y se elabora un plan de trabajo.
2. *Realización del estudio.*- Es necesario planear la etapa de recopilación de información, con el fin de: identificar las diversas fuentes de información, analizar con rigor los datos, apoyar el análisis con la realización de entrevistas, a un conjunto de actores internos y externos a la empresa, relevantes para el caso, y con el análisis contextual.
3. *Análisis y conclusiones del estudio.*- El formato sugerido es:

Tabla 5.1

Lineamientos de los Estudios de Caso
Resumen del caso (media página)
Resultados alcanzados por la empresa u organización mediante la implementación de la estrategia de RSE (media página)
Introducción al caso (media página)
Diagnóstico de problemas y análisis de los factores contextuales e internos del proceso de toma de decisiones, para definir e implementar una estrategia en RSE (dos páginas)
Acciones principales contenidas en la estrategia de RSE (dos páginas)
Implementación de las acciones (dos páginas). Principales logros
Aprendizajes principales sobre el caso en RSE (una página)

**Fuente:** YACUZZI Enrique, "El Estudio de Caso como metodología de investigación: teoría, mecanismos causales, validación".

<sup>106</sup> Si se desea ampliar la información acerca de los Estudios de caso, como herramientas de investigación, en las ciencias sociales, revisar YACUZZI Enrique, "El Estudio de Caso como metodología de investigación: teoría, mecanismos causales, validación".

### **5.1.3. PAUTAS PARA LA SELECCIÓN Y EL ANÁLISIS DE LOS CASOS. APLICANDO HERRAMIENTAS ANALÍTICAS.**

La selección de los casos a analizar se realizará en función de los siguientes criterios:

1. Concepto RSE, asumido en la práctica por la empresa
2. Proceso corporativo y actores claves de las decisiones, sobre RS en la empresa
3. Responsabilidad social y económica, de los programas implementados, que el caso exhibe
4. Carácter reactivo o proactivo de la estrategia implementada en RSE

## **5.2. ACCIDENTE EN LA LAGUNA DE YAMBO**

### **5.2.1. RESUMEN DEL CASO**

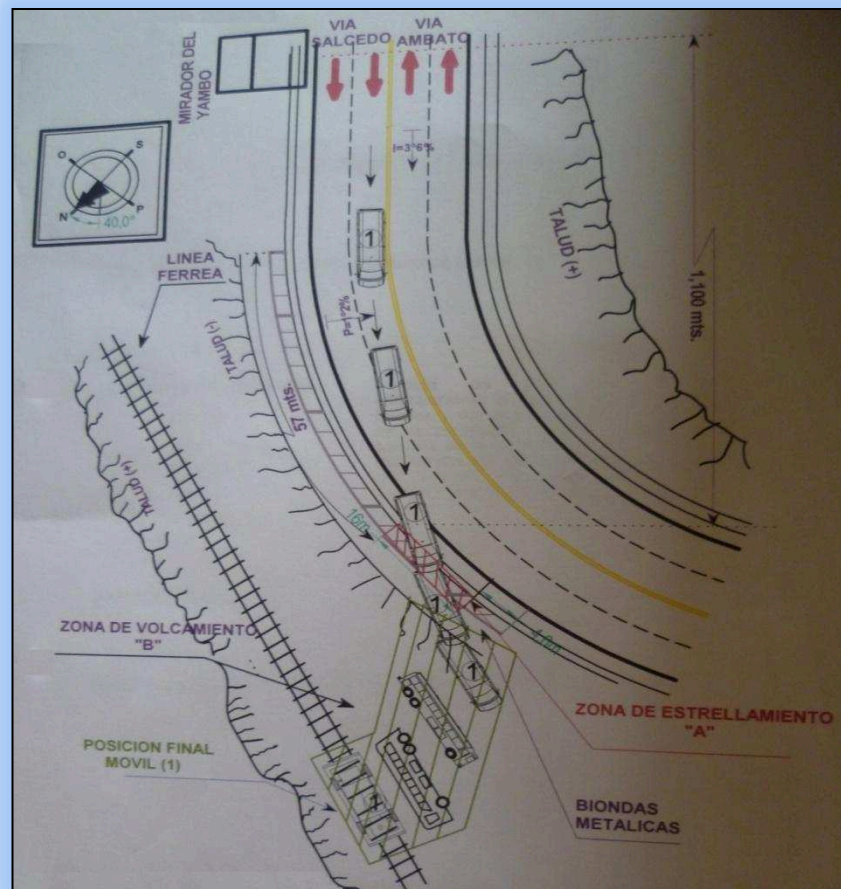
El día 29 de agosto del 2010, en el sector el Yambo (vía Ambato-Salcedo), un bus de la cooperativa Turismo Oriental, de placas AAW-510, que cubría la ruta Cuenca-Quito, se accidentó, aproximadamente a las 03h00 am. Cabe mencionar que el bus salió a las 20h00 del sábado 28, de la ciudad de Cuenca y sufrió el siniestro, 8 horas después. A las 03h40, llegaron al lugar del accidente unidades policiales, los cuales solicitaron el apoyo de unidades de rescate del cuerpo de bomberos, de tal modo que se obtuvo unidades de apoyo de Ambato, Latacunga y Salcedo, así como de miembros del SIAT y del GOE, de las ciudades de Ambato y Latacunga. También se contó con la presencia del señor Fiscal de Turno, de la ciudad de Latacunga, Dr. Alex García Quevedo, cuya presencia era indispensable, para la realización del proceso de reconocimiento y levantamiento de los cadáveres. Los heridos, fueron trasladados a los hospitales de Latacunga, Ambato y Salcedo, mientras que los cadáveres, fueron trasladados a las morgues de Ambato y de Latacunga. La mayoría de los 38 fallecidos, murieron por lesiones a nivel cervical.

El Teniente de Policía Lcdo. Danilo Hernán Freire Martínez, redacta en el Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010, que la vía Ambato-Salcedo, presenta las siguientes características horizontal: doble línea longitudinal continua de color amarillo, que dividen los sentidos de circulación, en buen estado de conservación. Líneas longitudinales discontinuas de color blanco, que separan los carriles de circulación, en buen estado de conservación. Líneas longitudinales continuas de color blanco, que delimitan la berma de la calzada, en buen estado de conservación. Vertical: bionda metálica de seguridad, en buen estado de conservación.

El flujo de tránsito era moderado, con movilidad normal, compuesto por la circulación de un 50% de vehículos particulares, un 20% de vehículos de carga y un 30% correspondía a vehículos de servicio público. Debido al siniestro suscitado en el lugar, la vía presentaba un comportamiento sensible a congestionarse. Y también podía observarse un ramo de la bionda metálica destruido, debido al impacto del bus contra el mismo y su consecuente volcamiento.

A continuación se esquematiza el lugar del accidente:

Gráfico 5.1



**Fuente:** Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010.  
**Realizado por:** Departamento de Planimetría del SIAT – Cotopaxi (Cbop. Edison Quispe).

En el Gráfico 5.1, se puede observar que el auto bus perdió la pista de circulación y se precipitó al barranco, a 1.100 metros al Noroccidente del ingreso al mirador del Yambo, ocasionando muertos, heridos y daños materiales en el vehículo y en la propiedad pública y privada, en la calzada de la vía Ambato-Salcedo.<sup>107</sup>

El rescate se inició alrededor de las 04h00 am, debido al sitio del siniestro, se tornó complicado el rescate de las víctimas accidentadas. Principalmente porque, se trataba de un lugar de difícil acceso, además se contaba con la presencia de crepúsculo matutino y falta de alumbrado público. El rescate de los cuerpos

<sup>107</sup> Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010.

duró más de siete horas, los bomberos tuvieron que cortar la estructura del bus con sierras eléctricas, para poder sacar a los fallecidos. La extracción del automotor, extendió el proceso varias horas más. El proceso en mención, se puede visualizar, en las siguientes fotografías expuestas.

Fotografía 5.1



**Fuente:** Parte elevado al Jefe del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito.  
**Realizado por:** Teniente de Policía Danilo Hernán Freire Martínez, jefe de la UIAT – Cotopaxi.

Fotografía 5.2



**Fuente:** El Comercio.

Fotografía 5.3



**Fuente:** Parte elevado al Jefe del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito.

**Realizado por:** Teniente de Policía Danilo Hernán Freire Martínez, jefe de la UIAT – Cotopaxi.

Como se puede visualizar en las anteriores fotografías, el bus presentaba las siguientes características: Clase Ómnibus, Tipo Bus, con cinturón de seguridad, de placas AAW-510, marca Mercedes Benz, modelo OF 1721/52, año de fabricación 2003, color tomate-blanco, número de puertas una, largo 11.80 mts; ancho 2.10 mts; tara 10.00 toneladas, Nro. de motor 37797310550988. Presenta deformación plástica del techo, por impacto y compresión en sus tres tercios, producto del volcamiento y su chasis independiente larguero izquierdo deformado en su tercio anterior.<sup>108</sup>

En base al Informe preliminar del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía (SIAT), se argumenta que existen tres aspectos fundamentales, que contribuyeron a acrecentar el nivel de gravedad, del siniestro suscitado en el sector del Yambo, que desencadenó en la muerte de 38 personas. El primero se atribuye a la falta de seguridad en la vía, si bien es cierto que la calzada de los carriles de circulación, se encuentra en un óptimo estado de conservación, las vallas de seguridad no cumplieron su función (Ver Fotografía 5.4). Segundo, en los respectivos análisis de peritaje, se constató la ausencia de

<sup>108</sup> Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010.

huellas o indicios de frenado brusco en la carretera, para evitar el volcamiento del auto bus, por lo que se asume que el conductor se quedó dormido, debido al cansancio que tenía, por el arduo trabajo que demandaba el viaje y a la falta de chofer secundario. Finalmente, el mal estado de las llantas, ya que éstas se encontraban completamente lisas. A esto se suma, que el Sr. Luis José Mogrovejo, pese a tener licencia tipo E vigente, se le imputaban seis contravenciones, lo que significa que tenía 45 puntos menos en la licencia.

Fotografía 5.4



**Fuente:** Parte elevado al Jefe del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito.  
**Realizado por:** Teniente de Policía Danilo Hernán Freire Martínez, jefe de la UIAT – Cotopaxi.

Y como causa basal, se atribuye a que el participante (1)<sup>109</sup>, desatendiendo momentáneamente la conducción, al circular con cansancio y fatiga, perdiendo la pista de circulación, estrellándose y volcándose.

Según la CORPAIRE, los defectos que presentan los vehículos automotores son calificados según su nivel de peligrosidad:

---

<sup>109</sup> José Luis Mogrovejo Guzmán, conductor del vehículo accidentado en el sector del Yambo.



- *Defectos tipo I ( MDO: Moderado )*

Son aquellos que no involucran un riesgo inminente, para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, pero que podrían, posteriormente, convertirse en defectos Tipo II o Tipo III, debido al deterioro natural o provocado. No son reconsiderados, en las presentaciones subsecuentes del mismo período de revisión.

- *Defectos tipo II(GRV: Grave)*

Son aquellos que implican un riesgo potencial para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, si es que están sumados a otros defectos de la misma especie. Serán reconsiderados en las presentaciones subsecuentes del mismo período de revisión, pudiendo desaparecer o cambiar a Tipo I o III.

- *Defectos tipo III (PGR: Peligroso)*

Son aquellos que representan un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, lo que a su vez genera la obligación de llevar nuevamente el vehículo al Centro de RTV, para comprobar que el defecto ha sido corregido. En esta nueva presentación podrían encontrarse nuevos defectos tipo III, que no fueron considerados en presentaciones anteriores.

- *Acumulación de defectos*

Se establece que la ocurrencia (sumatoria) de varios defectos Tipo II, en una familia o en el conjunto total del vehículo, puede aumentar el riesgo de falla mecánica en el mismo, por lo que se considera que la aparición de varios defectos calificados como Tipo II, en una misma familia, se asemeja a un defecto Tipo III. El número de ellos dependerá del criterio que CORPAIRE, determine para cada período de revisión obligatoria.

El Gráfico 5.2, muestra que el bus de este siniestro, aprobó la revisión vehicular.

Gráfico 5.2

The screenshot shows the website interface for 'Corporación para el mejoramiento del aire de Cuenca'. The header includes the organization's name and a navigation menu with links: Inicio, Quienes somos, RTV, Calidad del aire, Proyectos, Concursos, and Información Pública. A search bar is present with a 'Buscar' button. Below the search bar, a search result is displayed for the vehicle with license plate AAW0510. The result is presented in a table format with the following details:

Vehículo a buscar:	AAW0510	Placa/DUI/CPN/Chasis	Buscar
Placa:	AAW0510	Anterior:	
Chasis:	9BM3840723B326245	DUI/CPN:	U00086076
Marca:	MERCEDES BENZ	Motor:	37797310550988
Modelo:	OF 1721/52	Año:	2003
Tipo:	PESADOS	Estado:	Activo
Subtipo:	BUS	Situación:	Aprobado

On the left side of the page, there are links for 'consulta de vehiculos', 'noticias', and 'Informe calidad del aire 2009'. The 'Informe calidad del aire 2009' section contains the following text: 'Lo que buscamos y estamos comprometidos es que cuencanos y cuencanas podamos disfrutar de un aire de calidad, limpio, que no perjudique nuestra salud, y que nos permita contar con una planificación eficaz de nuestra calidad de vida'.

Fuente: SIAT

### 5.2.2. RESUMEN DE RESULTADOS ALCANZADOS

En una entrevista con el Dr. Galo Romero Torres, Fiscal Provincial de Cotopaxi (E), nos dice que producto de este fatídico accidente, resultaron fallecidas 37 personas y 12 personas heridas, cuyo listado se detalla a en el Anexo 12.

Además el Dr. Galo Romero, a través de una entrevista, informa que los cadáveres fueron trasladados, el mismo día del accidente, a la morgue del Hospital Provincial de Latacunga, donde se llevaron a cabo las autopsias de ley de los 36 cadáveres arriba detallados. Respecto del cadáver que consta en la casilla 37, se llevó a cabo la autopsia, en el Hospital Docente Ambato.

El señor doctor Iván García, Agente Fiscal de Cotopaxi, conoció este hecho, como fiscal de turno, conjuntamente con el abogado Iván Cárdenas, como secretario. Además se dispuso que, todos los servidores de la Fiscalía Provincial de Cotopaxi, colaboren con los antes citados, en las diligencias de ley. Ello

permitió que, con la participación de tres médicos legistas de la provincia de Cotopaxi, dos médicos legistas que vinieron desde la ciudad de Quito y un médico legista de Ambato, todos ellos con funciones en la fiscalía o policía judicial, se hayan realizado las 36 autopsias, hasta las 21:00 horas del citado día.

Hasta la fecha de presentación de este informe, con oficio número OF. No.- 584-FGE-FP-X, han sido identificados 36 cadáveres, faltando por identificar un cadáver, de un ciudadano que consta en la casilla 20, como José Sánchez, posiblemente de nacionalidad peruana. Los 36 cadáveres, han sido ya retirados por sus familiares.

### **5.2.3. INTRODUCCIÓN**

El principal objetivo de esta iniciativa radica, en la necesidad de confrontar el grave fenómeno social, que constituyen los accidentes de tránsito, ya que resultan ser un verdadero problema de índole social, debido al impacto que generan al país, por la pérdida de vidas humanas y las secuelas que dejan los mismos.

A esto se suma que, al momento de ocurrir un accidente de tránsito, la prestación de los servicios médicos, estaba sujeto a que el responsable del accidente, disponga o no de la solvencia económica suficiente, para asumir el pago de dichos servicios y se complicaba aún más cuando, abandonaba el lugar del accidente. Por esta razón, se hace alusión a un problema de salud pública y el SOAT, se convierte en una herramienta que posibilita, el poder romper con las barreras de acceso, principalmente las económicas, que en su gran mayoría sufrían los individuos, afectados por este tipo de siniestros.

En este caso, específicamente se trabaja con Coopseguros S.A., Compañía de Seguros y Reaseguros, ya que el certificado SOAT del vehículo accidentado, lo adquirieron en esta aseguradora.

“Coopseguros del Ecuador S.A., nace en el año 1970, mediante Acuerdo Ministerial No. 3719, recibiendo así su personería jurídica y comenzando con sus operaciones de seguros, con autorización de la Superintendencia de Bancos.

Surge como producto del desarrollo del sistema Cooperativo Ecuatoriano, el mismo que requería, de una entidad de seguros propia, fundamentada en los más nobles principios cooperativos, que fusionados a las características filosóficas de protección y seguridad, que sustenta la actividad aseguradora, proveyendo de eficientes servicios, al mercado ecuatoriano.

Desde su creación, ha venido desarrollándose bajo un marco de solidez patrimonial, lo que lo ha convertido en una de las compañías de seguros, más importantes del mercado ecuatoriano.

Actualmente Coopseguros, se encuentra en franco proceso de expansión. Sus oficinas principales se encuentran en Quito, Guayaquil y Cuenca, y cuenta con varias sucursales a nivel nacional, brindando la mejor atención, cumpliendo así con las exigencias del mercado actual, proyectándose con seguridad y optimismo en este tercer milenio.

#### *Misión*

Garantizar la protección de los intereses de Cooperados y Clientes, mediante un aseguramiento excepcional, con profesionalismo y solidaridad.

#### *Visión*

Ser una aseguradora cooperativa solvente, modelo de confianza a través de un excelente servicio, que supere las expectativas de nuestros clientes; respaldada con un equipo humano comprometido, exitoso y con un alto sentido de responsabilidad social.

#### *Un compromiso fundamentado con valores.*

Somos un grupo humano íntegro y transparente que trabaja en equipo, cooperando entre sí y con sus asegurados.

Fomentamos el respeto y la confianza en nuestras relaciones, siendo conscientes de nuestra responsabilidad social y del compromiso de la cultura del servicio. Promovemos el desarrollo integral del talento humano, siendo leales a nuestros valores y principios, reconociendo en la solidaridad, un elemento fundamental de nuestra conducta con la sociedad.”<sup>110</sup>

#### **5.2.4. ANÁLISIS DE LA INICIATIVA**

Un aspecto importante que el FONSAT se preocupó por cubrir es el aspecto legal, puesto que las personas, no estaban en un 100%, al tanto de las leyes que los amparaba. El Abogado Emilio Moya, quien trabaja en el departamento legal del FONSAT, explica que al ocurrir este penoso accidente, la Ab. Miriam Reina, junto a él, viajaron a Latacunga y permanecieron ahí por dos semanas, en una campaña de información, dirigida a los familiares de este accidente. Se les instruyó acerca de requisitos y documentos, que se necesitan para llevar a cabo los trámites. Afirma que cada caso es diferente y de acuerdo a este, se trata los seguros. Consideraron de vital interés participar, pues Coopseguros, no tenía oficinas en esa ciudad, y querían evitar que personas inescrupulosas, se conviertan en tramitadores, ya que debido a la falta de conocimientos legales, los familiares de las personas accidentadas, otorgaran poderes legales a terceros (tramitadores) y estos no les hagan llegar, al verdadero beneficiario, el dinero a que tenían derecho, y este, por el contrario, sea depositado en otra cuenta bancaria.

A pesar de esta campaña, algunas personas, decidieron realizar sus trámites a través de terceros, por lo que ya en la ciudad de Quito, antes de que la empresa aseguradora realice el depósito bancario, el Ab. Emilio Moya realizó llamadas telefónicas, por motivos de comprobación de la información, poniendo en notificación, la magnitud que representa tener un poder legal y así evitar cualquier anomalía.

---

<sup>110</sup> [www.coopseguros.com](http://www.coopseguros.com)

Para saber cómo marcha el proceso de cancelación de las indemnizaciones, se realizó una entrevista con Silvia Flores, Gerente Técnico de Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros, quien indica que los requisitos necesarios para el cobro por fallecimiento, en este caso son: el parte policial que es de dominio público, la partida de defunción y posesión efectiva<sup>111</sup>; este último documento en mención, es sumamente importante, pues aparece un tema muy delicado, como es el de la sucesión, y ya no es cuestión de la aseguradora, informa la gerente-técnico, sino de las autoridades legales correspondientes.

Además, describe como Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros, trabaja en el pago, en caso de un siniestro, con los familiares de la víctima.

Gráfico 5.3



**Fuente:** Silvia Flores, Gerente Técnico de Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros.  
**Realizado por:** Autoras

<sup>111</sup> Artículos 674 al 679, Sección 11<sup>a</sup>. De los juicios posesorios, Parágrafo 1º Del juicio sobre la posesión efectiva de los bienes hereditarios. "Código de Procedimiento Civil Codificado y Actualizado", entró en vigencia, mediante su publicación en el Suplemento del Registro Oficial No. 58, del 12 de Julio de 2005.

Siempre se inicia con el pago hacia el/la conyugue, siguiendo la dirección de las manecillas del reloj, por tanto, como se observa en el Gráfico 5.3, los siguientes en la lista son los hijos, después los padres y por último los hermanos. Este esquema que presenta Silvia Flores, sirve para facilitar el estudio, de una forma sencilla, pues en la teoría, el proceso de pago, tiene un nivel de mayor complejidad.

En este siniestro, declara, el proceso aún no está terminado, debido a un factor importante, que caracteriza a la sociedad ecuatoriana: la migración. Los habitantes de las provincias de la sierra central del Ecuador, son los que en su mayoría se encuentran en el exterior, por tanto, para poder cobrar el seguro por fallecimiento, que el SOAT en este caso cubre, se necesitó de poderes específicos de las personas ausentes, y así lograr efectuar el pago.

El monto aproximado que Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros, tuvo que desembolsar, para cubrir este siniestro, fue de \$250.000 dólares.<sup>112</sup>

Como es de conocimiento público, todos los seguros tienen reaseguros, informa Silvia Flores, Gerente Técnico, y Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros, cuenta con el respaldo de compañías Reaseguradoras, de primera línea a nivel mundial:

Tabla 5.2

<b>Respaldos de Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros</b>	
<b>➤ Generales:</b>	
Hannover Re	Alemania
White Mountains Reinsurance	Estados Unidos
<b>➤ Vida:</b>	
Hannover Life Re	Alemania
Scor Global Life	Francia ( <i>Oficina de Representación en Chile</i> )

**Fuente:** Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros.  
Realizado por: Autoras

<sup>112</sup> La indemnización fue de 5 mil dólares, por cada persona fallecida, 400 por gastos de funeral y 2500 dólares para los heridos.

Cabe aclarar que no importa la nacionalidad de la víctima, para cancelar la indemnización del SOAT, pues en este estudio de caso, se pudo observar que una persona era de nacionalidad peruana, el señor José Sánchez, por tanto la aseguradora mantuvo contactos directos, con la Cancillería del vecino país, para lograr efectuar el respectivo pago a los familiares.

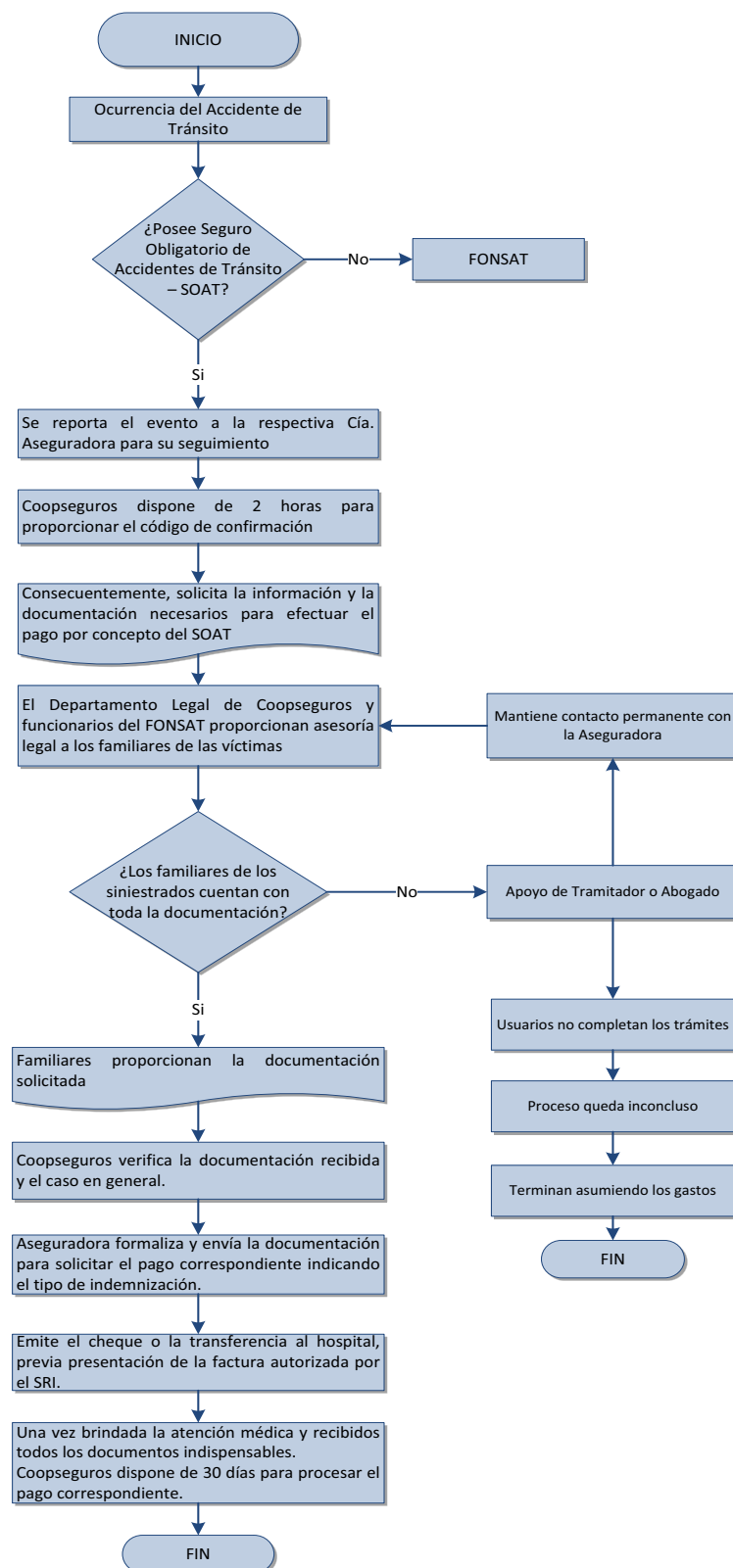
Hubo un continuo acercamiento a las víctimas, existieron asesorías legales y pagos directos, y en el caso de algunas excepciones de estos pagos, debido a variables como la migración y el depósito bancario en la cuenta de un tercero, no se han presentado problemas.

Asimismo, fue una gran oportunidad para Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros, de ayudar a la gente. Desde el momento en que se les entrega el protocolo de fallecimiento, teniendo la seguridad de que si se les iba a cancelar la indemnización respectiva, sobre todo porque, esta empresa, maneja muy en alto, un compromiso fundamentado en valores, conscientes de su responsabilidad social y del compromiso de la cultura del servicio, informa la Gerente técnico, Silvia Flores.

A continuación se esquematiza el proceso de pago:



Cuadro 5.1



Los beneficios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, son evidentes y se puede constatar con el accidente suscitado, en el sector de Yambo. Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros, cumplió con su obligación y por ende, con el principio fundamental que rige al SOAT, de este modo, las víctimas fueron atendidas, inmediatamente en varios hospitales, tanto públicos, como privados, localizados en cuatro ciudades del país, sin ningún tipo de restricción.

No obstante, resulta de suma importancia el introducir reformas legales, que simplifiquen los trámites de acceso a las coberturas, que proporciona el SOAT y a su vez, evitar los casos, en que las víctimas se ven imposibilitadas de cobrar las respectivas indemnizaciones, en su mayoría por falta de información, que repercute directamente en inconvenientes, con la presentación de documentos y requisitos. Por esta razón, lo que se busca es disminuir los trámites y los agentes intervinientes, de tal modo que se pueda acelerar el proceso de pago.

Frente a ello, Corposoat, propone ciertas reformas que podrían contrarrestar estos inconvenientes, que se vienen dando, desde que se implantó este seguro en el Ecuador.<sup>113</sup>

- Dar mayor agilidad a los trámites dispuestos por las autoridades, para el acceso a las coberturas, especialmente por los valores que reciben los familiares de las personas que, lamentablemente, fallecen a causa de los accidentes.
- Establecer una tarifa preferencial, para la expedición de actas de posesión efectiva, para el cobro de la indemnización por muerte, que otorga el SOAT. Ya que en la gran mayoría de casos, los beneficiarios son personas de escasos ingresos (Propuesta al Consejo de la Judicatura).
- Regular ciertos casos, para que no sea necesaria la presentación del acta de posesión efectiva, con el objeto de simplificar los trámites y disminuir

---

<sup>113</sup> Diario Regional Independiente Los Andes: Proponen una mejor atención a las víctimas de accidentes de tránsito. Publicado el 27 de septiembre de 2010.

gastos de los familiares de las víctimas (propuesta para la Superintendencia de Bancos y Seguros).

- Una reforma a la Ley de Tránsito, en lo que respecta a la determinación de beneficiarios, para el cobro de indemnización por muerte del SOAT, con mira a la reducción de trámites y a la reducción del tiempo de pago, de la indemnización (propuesta a la Comisión del Desarrollo Económico).
- Que los ecuatorianos interesados, puedan solicitar un documento, en que se identifique de forma clara, a todas las personas que se encuentren registradas como hijas e hijos de un mismo sujeto, para agilizar los procesos de cobro de la indemnización, problema evidenciado, en los casos de los accidentes citados (propuesta para el Registro Civil).

#### **5.2.5. DESAFÍOS E IMPLEMENTACIÓN DE PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN**

En el Ecuador, los accidentes de tránsito, constituyen una de las principales causas de muerte, consecuentemente el país, pierde cuantiosas sumas de dinero cada año, debido a que incurre en diversos gastos. Un accidente de tránsito, se lo podría valorar, considerando principalmente, el valor monetario que se lo puede cuantificar y el valor intangible, que repercute emocionalmente, a las víctimas de los siniestros.

Dentro de los aspectos que se podrían cuantificar, tenemos: los bienes materiales destruidos, públicos y privados, gastos médicos y hospitalarios de la víctima lesionada, y en caso que se haya producido el fallecimiento, se debe efectuar el respectivo valor por gastos funerarios, movilización, entre otros.

Y con respecto al valor intangible, tenemos: daños emocionales, psicológicos y afectivos, que se producen como consecuencia de la ocurrencia de este tipo de siniestros, que muchas veces ocasionan, repercusiones irreversibles, afectando la productividad y desempeño del individuo.

Cabe mencionar que, en base a estudios realizados por La Organización Mundial de la Salud – OMS, se atribuye que el aumento en el índice de siniestros, se debe

en su mayoría, al deterioro económico, que presentan los países en vías de desarrollo, ya que los conductores destinan un rubro irrisorio de sus ingresos, en el mantenimiento de sus vehículos (por ejemplo, frenos, dirección, llantas o lubricantes) y se ven imposibilitados de incluir dispositivos considerados “optativos”, al momento de adquirir un automóvil (bolsas de aire y cinturones de seguridad en los asientos traseros), que permitirían reducir, la severidad del siniestro. También influye notablemente, la escasa inversión, que los gobiernos realizan, para mantener caminos y rutas en óptimas condiciones. Al factor económico, se suman componentes como el cultural y educacional, que contribuyen a acrecentar los niveles de accidentalidad.

La atención de las víctimas de los accidentes de tránsito, constituía un verdadero problema de índole social, ya que la atención médica, los servicios hospitalarios, los gastos funerarios, estaban sujetos a que el agente responsable del accidente, disponga de recursos económicos suficientes, para asumir la totalidad de dichos servicios. En el mejor de los casos, el responsable, contaba con la cobertura de una póliza de responsabilidad civil, por accidentes de tránsito, no obstante, no siempre ocurría eso y la mayor parte de casos, el responsable, no contaba con la cobertura de un seguro, de tal modo que, no tenía la solvencia económica, para responder por el pago de dichas prestaciones o incluso optaba por abandonar el lugar del accidente y las víctimas debían soportar solas, su infortunio.

Esta situación se complicaba aún más, cuando el siniestro era ocasionado por un autobús, ya que se llegaba al extremo de solo exigir al propietario de una unidad o a su chofer, la indemnización para todos los heridos o muertos. Y si éste moría en el accidente, ¿quién respondía?. La culpa recaía sobre la cooperativa de transporte, sin embargo, al no tener ninguna obligación, únicamente desembolsaba escasas sumas de dinero, a las víctimas.

Frente a esta penosa realidad, al finalizar el año 2007, el presidente Rafael Correa, firma el decreto reglamentario, que norma la ley de tránsito sobre: El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y entra en vigencia a partir de enero de 2008. El SOAT es una actividad económica, que si bien es cierto que

proporciona una rentabilidad para las aseguradoras, a nivel de los ecuatorianos constituye un elemento indispensable, especialmente para los estratos más vulnerables de la sociedad, que frente a los daños causados por los accidentes de tránsito, son cubiertos de manera exenta y no se ven limitados a las situaciones antes mencionadas. Este tipo de seguros, manifiestan su estricto carácter solidario hacia las víctimas y los riesgos que recaen sobre ellos.

La intervención del Estado, en la regulación del sector, es constante, debido a que interviene directamente, controlando las tarifas e indirectamente, presionando a las aseguradoras, con el fin de mantener dichas tarifas, dentro de los límites fijados. Con lo cual se refleja la responsabilidad social del SOAT, ya que de lo contrario, las tarifas sería fijadas indistintamente, por las diversas aseguradoras, que participan en esta actividad y no todos los ciudadanos estarían en las condiciones de acceder al seguro, pese a que éste sea de carácter obligatorio, de tal modo que, se obtendría desequilibrios, consecuentemente, se dificultaría la viabilidad del ramo SOAT. Sin embargo, en el contexto actual, los prestadores del servicio, deben equilibrar las condiciones de rentabilidad que se les exige y las condiciones fijadas legalmente.

El objetivo fundamental de controlar el valor de las primas, se basa en la necesidad de proporcionar un servicio a los ciudadanos ecuatorianos, a precios asequibles, al igual que se busca eliminar el prejuicio de que las aseguradoras, se enriquecen, a costa de los consumidores.

Este aspecto se puede constatar, en el segundo año de vigencia del SOAT, ya que se restablecieron los valores de la prima, a través de la reducción del 30% de las mismas, con la finalidad de proteger de mejor manera a los asegurados, sin dejar de lado el resguardo de la solvencia de las aseguradoras, que operan en este ramo. Dicha reducción, pretendió recuperar el valor de las primas y recargos cobrados en exceso, de tal manera que haya una correspondencia entre la prima pagada y el servicio otorgado.

Según la experiencia de varios de países<sup>114</sup>, la viabilidad de un sistema SOAT, depende fundamentalmente del tamaño real del mercado, es decir de las condiciones propias de cada país, por esta razón, no se puede adoptar ni políticas, ni normativas y menos reglamentos de otros países, ya que obedecen a necesidades y parámetros distintos y muy alejados, a la realidad interna de cada nación.

El SOAT constituye un factor clave en la seguridad vial del Ecuador, por ende, debe ser fortalecido, con la finalidad de garantizar la atención oportuna a las víctimas y la eficiencia en el pago de los siniestros. Al igual, se debe eliminar ciertas distorsiones, que presenta el sistema y que han desencadenado, en la poca credibilidad del seguro, por parte de los ecuatorianos.

#### **5.2.6. CONCLUSIONES**

- En el Ecuador, los accidentes de tránsito, constituyen un grave problema, no solamente porque cada año los índices de siniestralidad se incrementan significativamente, sino también porque, repercuten negativamente en la salud pública, al ubicarse en una de las principales causas de mortalidad, en las edades más productivas de los individuos, consecuentemente, el país pierde cuantiosas sumas de dinero, debido a todos los gastos inmersos, en este tipo de siniestros. A esto se debe añadir que, frente a la ocurrencia de un accidente de tránsito, no todos los agentes responsables, disponen de la solvencia financiera, para hacer frente a los pagos, por concepto de los distintos gastos que demanda un accidente, razón por la cual, se implementó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT.

---

<sup>114</sup> Informe Final "Estudio Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito, en la República de Colombia, elaborado para FASECOLDA". Bogotá, DC Octubre de 2006.

- La existencia del SOAT, se tornó de gran importancia, si se toma en cuenta el elevado número de heridos y fallecidos que ocasionó este siniestro. En el pasado, se llegaba al extremo de exigir las indemnizaciones de las víctimas, al propietario de la unidad o a su chofer y en el caso de que éste moría, la cooperativa de transporte, respondía por los respectivos pagos, al no tener ninguna obligación, únicamente desembolsaba escasas sumas de dinero, para las familias de las víctimas.
- El papel que desempeñó Coopseguros S.A. y el FONSAT fue clave. Se pudo percatar que se cumplió a cabalidad con la responsabilidad social, a más de efectuar con rapidez los pagos, pese a no tener sucursales en la ciudad de Latacunga, se trasladaron hasta allí, con la finalidad de agilizar el proceso de documentación, como también para brindar asesoría legal a los familiares de las víctimas, y con ello evitar el abuso de los tramitadores.
- Una de las principales falencias, que se pudo detectar del caso en mención, hace referencia al hecho de que ciertas exigencias legales indispensables, para poder efectuar, la respectiva indemnización de las víctimas, en algunos casos, demoró el proceso de pago. Inclusive se puede mencionar que, hasta la fecha, existen familias que no han recibido el valor que les corresponde, según el reglamento del SOAT. Por esta razón, creemos necesario realizar rectificaciones legales, para simplificar los trámites, ya que debido a las normas vigentes, un simple detalle, puede ocasionar el impedimento de acceder a los beneficios del seguro SOAT.

#### **5.2.7. APRENDIZAJES Y LOGROS DE LA EMPRESA**

El logro principal que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, consiguió en este caso: “*Accidente en la Laguna de Yambo*”, fue el de cumplir con su objetivo fundamental, que es el de brindar una protección adecuada a las

víctimas de accidentes de tránsito, procurando que reciban una atención médica oportuna o una indemnización, por muerte o invalidez.

A través de un pilar fundamental que compone el SOAT, es decir, el FONSAT se minimizó, la aparición de personas inescrupulosas, que tomarían en sus manos el papel de representantes legales o tramitadores de los familiares de las víctimas. Esta realidad, fue producto de una campaña de la asesoría legal, brindada en la ciudad de Latacunga, por un periodo de dos semanas y dirigida a las personas directamente involucradas, en esta adversidad del destino, por parte de los abogados Emilio Moya y Myriam Reina, profesionales que trabajan en el departamento legal del FONSAT.

Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros, fue la empresa encargada de responder por este accidente. Cumplió a cabalidad su papel, tuvo una efectiva participación en su desempeño, practicando su lema de *“Excelencia en el Servicio”*, teniendo como principal recurso, el compromiso de los 84 colaboradores que conforman esta aseguradora y sin los cuales, no podría cumplir su visión, misión y su compromiso, fundamentado en valores. Por ello, no dejan atrás su función y responsabilidad social con la población ecuatoriana. Fomentan el respeto y la confianza en las relaciones con sus clientes, hecho que les permitió vivir muy de cerca, todo el proceso que las familias afectadas sufrieron, por este penoso siniestro.

Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros, llevó a cabo todos los pagos de atención médica, traslado y fallecimiento, existió una prontitud en la atención hacia cada una de las víctimas. El respeto, la colaboración, trabajo en equipo, el trato amable y cordial, son constantes en el personal, por lo que hasta el momento, no se han presentado quejas, de ninguna índole.



### 5.2.8. LECCIONES DEL CASO

Un aspecto positivo, que se debe tomar muy en cuenta es que, hubo una gran colaboración y trabajo en equipo, entre instituciones encargadas de brindar soporte, tanto a las víctimas como a sus familiares. Entre estas se encuentran, la Policía Nacional, la Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito – SIAT, la Fiscalía de la provincia de Cotopaxi, el CORPOSOAT, el FONSAT y por supuesto Coopseguros S.A. Seguros y Reaseguros.

La presencia de los tramitadores, en ocasiones anteriores, ha dejado varias experiencias negativas, por tanto en esta vez, se trato de evitar al máximo este tipo de incidentes. Una excelente medida fue la que implementó el FONSAT, con su campaña de asesoría legal, por tanto para futuros, pero no deseados incidentes, estas campañas, deberían convertirse en una norma y no solo en una gestión temporal.

Una enseñanza que el estudio de este caso en particular proporciona es que, la Subdirección de Investigación de Accidentes de Tránsito – SIAT, demuestra tener un completo equipo de especialistas capacitados, para brindar toda la información acerca de un accidente de tránsito, sus causas y lograr desarrollar, una perfecta simulación, con todas las evidencias, encontradas en la escena del suceso.

En una entrevista con el Mayor Wilson Pavón, Jefe del SIAT, comunica acerca de todas las acciones que se están realizando, para tratar de reducir las estadísticas de accidentes de tránsito a nivel nacional. Además, informa que los profesionales, que trabajan en esta subdirección, cuentan con la preparación, capacitación y especialización suficientes, para demostrar que el Ecuador, no se queda atrás, en lo que a investigaciones, sobre accidentes de tránsito se refiere.

Este caso deja muy en claro que en el Ecuador, hace falta realizar procesos denominados “Auditorias viales”, ya que esta forma, se evitaría accidentes, en los que se pierdan vidas humanas y existan grandes daños materiales.

Cabe mencionar que, frente a la ocurrencia de un accidente de tránsito, se producen daños emocionales, psicológicos y afectivos. Si bien es cierto que se les resta la importancia que en realidad representan, causan secuelas irreversibles en las víctimas. Principalmente cuando se tratan de lesiones transitorias o permanentes, que ocasionen algún tipo de discapacidad física, tiene consecuencias directas en el individuo y sus familiares. Debido al siniestro, se ve imposibilitado de desarrollar su actividad económica habitual, disminuye su productividad y por ende se reduce el nivel de ingresos, que percibía antes del infortunio.

## CAPÍTULO VI

### 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 6.1. CONCLUSIONES

- El Ecuador, al igual que muchos países de la región, tomó la decisión de crear el Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito – SOAT, tomando como modelo esquemas similares. Se caracteriza por ser un seguro eminentemente social, que garantiza los recursos económicos, de tal modo que, se facilite la atención inmediata e integral de las víctimas, sin ningún tipo de exclusión, a los miembros de la sociedad.
- La implementación del SOAT, constituye un elemento de suma importancia para el Ecuador, debido a que los accidentes de tránsito, constituyen un grave problema, no solamente porque cada año, los índices de siniestralidad se incrementan significativamente, sino también porque repercuten negativamente en la salud pública, al ubicarse en una de las principales causas de mortalidad, en las edades más productivas de los individuos, por lo tanto, el país pierde cuantiosas sumas de dinero, debido a todos los gastos inmersos, en este tipo de siniestros.
- Las tarifas expuestas, están reguladas por el Gobierno, presentan características propias, que les permiten ser diferenciadas, de acuerdo al tipo de vehículo, de tal modo que, el riesgo este en concordancia a cada uno de los vehículos asegurados. En base al tipo de vehículo, se determina el daño potencial que se puede ocasionar al conducir, por consiguiente, se establece una relación entre accidentalidad y siniestralidad, de acuerdo al modelo del vehículo.

- El costo total de las indemnizaciones, está asociado directamente con dos variables: frecuencia y severidad de los accidentes. De este modo, entre más accidentes de tránsito ocurran, el valor a indemnizar será mayor para la sociedad. Un comportamiento similar presenta la variable severidad, porque a medida que se incrementa la gravedad del accidente, aumenta también el coste del mismo.
- Pese a que el SOAT constituye un eficaz mecanismo de protección y apoyo a los ciudadanos, durante el primer año de funcionamiento del seguro, se detectaron una serie de falencias e inconsistencias, tales como: excesivos gastos administrativos, altos porcentajes en reaseguros, demoras en el pago de indemnizaciones, falta de vinculación y control respecto a los servicios médicos prestados a las víctimas, entre otros. Estos inconvenientes, de cierto modo resultan aceptables, si tomamos en cuenta que, se trata de un sistema nuevo, por ende su implementación fue compleja, sin embargo, se ha ido corrigiendo paulatinamente errores y ello ha permitido suplir deficiencias.
- En el año 2008, las aseguradoras participantes en el ramo SOAT, obtuvieron utilidades extraordinarias, que superaron ampliamente las expectativas que tenían previstos, los involucrados del sistema. Frente a este suceso, que originó desconcierto a nivel nacional, sobre la eficiencia del sistema, el gobierno de turno, se vio en la necesidad de realizar reformas al reglamento: 5% en gastos administrativos, 5% reaseguros y 30% de reducción en primas. Las medidas adoptadas, lograron transparentar las ganancias de las aseguradoras e incrementar la confianza de la ciudadanía. Lo sucedido, lleva a la conclusión de que, siempre es necesario el papel regulador del Estado, ya que no se puede dejar que, únicamente las leyes del mercado, determinen costos y beneficios.

- El análisis financiero realizado, nos permite afirmar que, con las políticas gubernamentales adoptadas, el SOAT se racionalizó y pasó de ser un lucrativo negocio para las aseguradoras, a constituirse en una herramienta que ayuda, tanto a los conductores, como a los peatones, que se encuentren involucrados en un accidente. Con el tiempo, los diversos agentes, que pueden verse involucrados en un accidente, irán viendo las bondades de este seguro.
- Las decisiones políticas adoptadas por el gobierno, luego del primer año de funcionamiento del SOAT, fueron muy adecuadas. Poner techo a los costos administrativos (5%), fue muy valioso, ya que las aseguradoras, buscando únicamente sus ganancias, los inflaban mañosamente, para mejorar sus utilidades. Por otra parte el SOAT, significa una gran captación de recursos económicos. En el primer año de funcionamiento, estos recursos salieron al exterior, vía reaseguros. La medida gubernamental de limitarlo al 5%, buscaba corregir este error y como es lógico, que estos recursos económicos, permanezcan en el Ecuador, sirviendo para el desarrollo del mismo.
- Dado que las personas expuestas a riesgos de distinta índole, al estar obligadas a contratar este tipo de seguro, solamente son responsables del pago de la póliza del seguro, ya que éste, cubre los daños ocasionados, como resultado directo, la siniestralidad y el costo de los seguros tiene a incrementarse, por lo que es de vital importancia, influir en el comportamiento de los asegurados.
- Los costos resultantes de la accidentalidad vial, son asumidos en forma directa e indirecta, por toda la sociedad, ya que al hablar de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, implícitamente se habla de una socialización de los riesgos. Si bien es cierto que, debido al poco tiempo de funcionamiento del SOAT en el país, no se puede evidenciar claramente, alguna influencia del seguro en los índices de accidentalidad

vial, respecto a las víctimas, existe una mayor probabilidad, de supervivencia en un accidente, debido a la disponibilidad y calidad de tratamiento médico, que permite a las víctimas, una curación rápida y eficaz que, en general, minimiza las consecuencias de los accidentes de tránsito.

- En el caso en estudio: “Accidente en la Laguna de Yambo”, la existencia del SOAT, se tornó de gran importancia, si se considera el elevado número de heridos y fallecidos, que ocasionó este siniestro. En el pasado, se llegaba al extremo de exigir las indemnizaciones de las víctimas, al propietario de la unidad o a su chofer. En el caso de que éste moría, la cooperativa de transporte, respondía por los respectivos pagos, al no tener ninguna obligación, únicamente desembolsaba escasas sumas de dinero a las víctimas. El papel que desempeñó Coopseguros S.A. y el FONSAT, fue clave, se pudo percatar que se cumplió a cabalidad, con la responsabilidad social, a más de efectuar con rapidez los pagos, pese a no tener sucursales en la ciudad de Latacunga, se trasladaron hasta allí, con la finalidad de agilizar el proceso de documentación, así como también brindar asesoría legal, a los familiares de las víctimas y con ello evitar el abuso de los tramitadores.
- El futuro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, se encuentra en las propias manos de la sociedad ecuatoriana. La experiencia que han vivido los países de la región, nos demuestra, la gran importancia que representa el poder contar con este tipo de seguro. No obstante, el papel que desempeñan los agentes intervinientes directamente en el sistema es fundamental, ya que de ellos depende en su mayoría el buen funcionamiento del mismo. La falta de resguardo por parte del Estado, generó un creciente rechazo, por parte de varios sectores del país, durante los primeros años de vigencia del seguro.

## 6.2 RECOMENDACIONES

- Existe un sinnúmero de medios de información, que con el fin de desprestigiar la importancia social, que representa en sí, el SOAT, se han hecho partícipes de una serie de críticas, que en la mayoría de casos carecen de veracidad, y únicamente han generado dudas y desinformación, sobre el funcionamiento del seguro y su impacto positivo para el país. La debilidad más grande del sistema SOAT, que se pudo constatar, fue su falta de difusión y la consecuente desconfianza, tanto en las casas de salud, como en las víctimas de accidentes de tránsito y familiares, que desconocían completamente, el procedimiento de reclamaciones.
- A lo largo de estos tres años de funcionamiento del seguro SOAT, se ha podido palpar ciertas falencias e irregularidades, entre las cuales, se puede citar a las exigencias legales indispensables, para poder efectuar, la respectiva indemnización de las víctimas. En algunos casos, rezaga el proceso de pago, en otros inclusive se puede mencionar que, existen familias, que no han recibido el valor que les corresponde, según el reglamento del SOAT. Por esta razón, se cree necesario, realizar rectificaciones legales, para simplificar los trámites, ya que debido a las normas vigentes, un simple detalle, puede ocasionar el impedimento de acceder, a los beneficios del seguro.
- Si bien es cierto que, los ecuatorianos perciben beneficios que proporciona el SOAT, especialmente a las familias de los estratos más bajos de la sociedad, se cree firmemente que, no únicamente la instauración de este tipo de seguros es la solución, para enfrentar el grave problema que representan los accidentes de tránsito. Se requiere de políticas efectivas de prevención y seguridad vial, junto con la implementación de un plan de acción nacional, que busque reducir el número de víctimas, acaecidas en los accidentes de tránsito.

- Al realizar esta investigación, se pudo observar la gran dificultad que existe para acceder a la información relacionada con el SOAT. No existe una base de datos sólida, que englobe las estadísticas obtenidas durante los años de vigencia del seguro. Este aspecto resulta un tanto tolerante, si tomamos en cuenta que, el sistema tiene prácticamente tres años de funcionamiento.

Sin embargo, constituye un obstáculo, para la realización de estudios futuros, que permitan establecer alternativas e identificar beneficios y falencias del sistema, de tal modo que sea factible, realizar las modificaciones pertinentes.

- Una de las características que, lamentablemente ha dominado en el tránsito vehicular ecuatoriano, ha sido, el desorden, la corrupción y el irrespeto a las leyes. Esto hace que el papel del FONSAT, sea fundamental, para auxiliar a las víctimas inocentes, de estos errores. Por ello es necesario, que se exija a las aseguradoras, cumplir a tiempo, con los compromisos económicos, que tienen con este ente gubernamental, para así poder garantizar su acción, a favor de los más desprotegidos, en los accidentes de tránsito.
- En el estudio de caso, se comprobó que la compañía aseguradora involucrada, tuvo una actuación correcta y muy loable. Sin embargo, no se puede generalizar y considerar que en otros casos, las aseguradoras procedan de igual forma. Por eso es de recomendar, que el papel de la Superintendencia de Bancos y Seguros, es importantísimo, y su rol se supervigilar, que se cumpla correctamente, con todos los involucrados en los accidentes, no puede ser descuidado.
- Debería existir una mejor interacción entre las Aseguradoras que operan en ramo SOAT y la Superintendencia de Bancos y Seguros, para la elaboración y mantenimiento de una correcta base de datos, que permita



obtener estadísticas concretas, sobre todos los accidentes de tránsito a nivel nacional.

**ANEXOS**

## Anexo 1

### Tablas Capítulo I

Tabla 1.1

Número de Accidentes de Tránsito ocurridos en el Ecuador Por Jefaturas Periodo: 1999-2007										
JEFATURAS	TOTAL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>T O T A L</b>	<b>105.609</b>	<b>11.824</b>	<b>10.813</b>	<b>11.010</b>	<b>12.215</b>	<b>10.369</b>	<b>11.124</b>	<b>11.629</b>	<b>12.893</b>	<b>13.732</b>
AZUAY	7.435	707	790	784	768	754	784	814	996	1.038
BOLIVAR	1.131	85	87	87	110	175	130	98	188	171
CAÑAR	2.419	296	234	198	236	231	270	282	303	369
CARCHI	1.251	160	115	119	127	134	133	156	152	155
COTOPAXI	3.198	264	231	271	314	297	304	420	486	611
CHIMBORAZO	3.930	333	297	297	414	472	635	459	560	463
EL ORO - MACHALA	3.265	300	241	292	304	272	357	356	593	550
EL ORO PIÑAS	221	30	26	30	23	19	16	27	26	24
ESM. ESMERALDAS	2.183	194	170	179	185	263	358	373	272	189
ESMERALDAS QUIN	925	107	103	80	121	102	98	119	112	83
IMBABURA IBARRA	2.659	227	231	255	320	166	240	403	386	431
IMBABURA OTAV.	1.404	100	141	125	171	139	156	153	211	208
LOJA	2.271	154	185	145	179	204	229	343	395	437
LOS RIOS BABAH.	1.883	157	214	200	292	217	210	232	179	182
LOS RIOS QUEVEDO	3.162	276	211	279	445	381	318	353	543	356
MANABI PORTOV.	3.236	191	197	204	279	353	423	374	535	680
MANABI CHONE	617	93	80	69	100	59	68	51	47	50
MANABI MANTA	2.304	269	173	207	217	195	180	299	365	399
MANABI JIPIJAPA	566	44	48	50	61	72	65	72	81	73
MORONA SANT.	508	40	37	52	41	31	52	65	59	131
NAPO TENA	472	36	31	44	59	46	47	58	68	83
ORELLANA COCA	258	15	4	12	51	24	11	32	62	47
PASTAZA	719	93	71	70	100	79	51	62	79	114
PICHINCHA QUITO	46.600	6.565	5.875	5.973	6.145	4.396	4.348	4.214	4.358	4.726
PICH. STO. DOMIN.	4.220	377	383	328	372	342	459	625	607	727
SANTA ELENA										
SUCUMBIOS	1.177	112	97	113	106	110	127	161	151	200
TUNGURAHUA	7.055	559	497	506	642	774	993	951	1.011	1.122
ZAMORA	422	40	43	41	30	43	40	49	39	97
GALAPAGOS	118		1		3	19	22	28	29	16

\*Excepto la provincia de Guayas y Santa Elena, puesto que en el periodo de estudio 1999 – 2007, eran una sola provincia.

Fuente: Jefaturas Provinciales de Control de Tránsito.

Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

Tabla 1.2

Número de Accidentes de Tránsito ocurridos en el Ecuador Por causa del Accidente Periodo: 1999-2007										
CAUSAS	TOTAL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>T O T A L</b>	<b>105.609</b>	<b>11.824</b>	<b>10.813</b>	<b>11.010</b>	<b>12.215</b>	<b>10.369</b>	<b>11.124</b>	<b>11.629</b>	<b>12.893</b>	<b>13.732</b>
EMBRIAGUEZ CONDUCTOR	11.455	1.555	1.391	1.386	1.321	1.113	1.189	1.145	1.105	1.250
EMBRIAGUEZ PEATON	158		43	44	33	4	3	7	15	9
IMPERICIA IMPRUD. COND.	36.131	3.698	2.641	2.894	3.776	3.630	4.501	4.767	4.919	5.305
EXCESO DE VELOCIDAD	17.289	1.274	1.371	1.381	1.503	1.849	2.110	2.222	2.654	2.925
MAL REBASAM.-INV.CARRIL	14.920	1.268	1.600	1.889	1.845	1.523	1.472	1.494	1.894	1.935
MAL ESTACIONAMIENTO	1.145	156	177	174	406	108	31	20	37	36
PASAR SEMAF.ROJO	1.883	437	461	427	228	106	72	61	34	57
IMPRUDENCIA PEATON	8.071	850	816	851	870	803	849	969	1.104	959
CAUSAS DESCONOCIDAS	2.939	1.104	693	186	175	95	103	60	296	227
FACTORES CLIMATICOS	1.385	250	185	176	172	119	108	107	107	161
MAL ESTADO DE LA VIA	3.877	378	442	559	738	434	309	337	325	355
NO RESP. SEÑ. TRANS.	1.894	201	342	364	481	175	60	94	40	137
DAÑOS MECANICOS-FRENOS	2.748	387	479	502	408	243	166	205	162	196
CASOS FORTUITOS	1.047	143	91	71	147	104	103	91	135	162
OTRAS CAUSAS	667	123	81	106	112	63	48	50	66	18

Fuente: Jefaturas Provinciales de Control de Tránsito.  
Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

Tabla No.1.3

Número de Accidentes de Tránsito ocurridos en el Ecuador Por clase de Accidente Periodo: 1999-2007										
CLASE DE ACC.	TOTAL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>TOTAL</b>	<b>105.609</b>	<b>11.824</b>	<b>10.813</b>	<b>11.010</b>	<b>12.215</b>	<b>10.369</b>	<b>11.124</b>	<b>11.629</b>	<b>12.893</b>	<b>13.732</b>
ATROPELLO ARROLLAM.	19.343	2.013	1.959	1.912	1.933	1.908	2.174	2.251	2.542	2.651
CAIDA PASAJEROS	945	99	91	93	82	89	100	111	129	151
CHOQUE	49.134	5.717	5.286	5.510	6.020	4.631	4.955	5.205	5.825	5.985
ESTRELLAMIENTO	17.184	1.895	1.690	1.781	1.984	1.752	1.799	1.870	2.023	2.390
ROZAMIENTO	9.358	1.103	871	774	1.188	1.001	1.058	1.068	1.096	1.199
VOLCAMIENTO	7.352	753	679	719	806	796	833	877	955	934
OTROS	2.293	244	237	221	202	192	205	247	323	422

Fuente: Jefaturas Provinciales de Control de Tránsito.  
Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

Tabla No.1.4

Víctimas de los Accidentes de Tránsito ocurridos en el Ecuador Por condición, sexo de las víctimas Periodo 1999-2009										
VICTIMAS	TOTAL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>T O T A L VICTIMAS</b>	<b>68091</b>	<b>5889</b>	<b>6074</b>	<b>6171</b>	<b>6357</b>	<b>6841</b>	<b>7660</b>	<b>8597</b>	<b>9698</b>	<b>10804</b>
<b>SUBTOTAL MUERTOS</b>	<b>10032</b>	<b>957</b>	<b>1041</b>	<b>979</b>	<b>1038</b>	<b>1139</b>	<b>1069</b>	<b>1145</b>	<b>1365</b>	<b>1299</b>
MUERTOS ADULTOS	6686	614	662	641	671	789	735	783	910	881
MUERTOS ADULTAS	1809	169	186	175	203	206	189	220	235	226
MUERTOS NIÑOS	903	117	116	89	86	87	93	76	122	117
MUERTOS NIÑAS	634	57	77	74	78	57	52	66	98	75
<b>SUBTOTAL HERIDOS</b>	<b>56603</b>	<b>4695</b>	<b>4892</b>	<b>5052</b>	<b>5236</b>	<b>5615</b>	<b>6535</b>	<b>7366</b>	<b>8022</b>	<b>9190</b>
HERIDOS ADULTOS	32918	2641	2687	2855	3086	3297	3952	4245	4731	5424
HERIDOS ADULTAS	15624	1288	1371	1344	1431	1554	1783	2140	2158	2555
HERIDOS NIÑOS	4813	487	511	486	432	473	465	580	644	735
HERIDOS NIÑAS	3248	279	323	367	287	291	335	401	489	476
<b>SUBTOTAL TRAUMATICOS</b>	<b>1456</b>	<b>237</b>	<b>141</b>	<b>140</b>	<b>83</b>	<b>87</b>	<b>56</b>	<b>86</b>	<b>311</b>	<b>315</b>
TRAUMA. ADULTOS	842	146	85	88	51	48	30	40	175	179
TRAUMA. ADULTAS	383	58	27	37	20	24	15	29	86	87
TRAUMA. NIÑOS	138	17	18	8	8	8	5	11	32	31
TRAUMA. NIÑAS	93	16	11	7	4	7	6	6	18	18

Fuente: Jefaturas Provinciales de Control de Tránsito.  
Realizado por: Sección Estadística de la D.N.C.T.S.V.

## Anexo 2

### CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

#### CONSTITUCIÓN 1998

**Art. 43.-** Los programas y acciones de salud pública serán gratuitas para todos. Los servicios públicos de atención médica, lo serán para las personas que los necesiten. Por ningún motivo se negará la atención de emergencia, en los establecimientos públicos o privados.

**Art. 45.-** El Estado organizará un sistema nacional de salud, que se integrará con las entidades públicas, autónomas, privadas y comunitarias del sector. Funcionará de manera descentralizada, desconcentrada y participativa.

#### CONSTITUCIÓN 2008

**Art. 32.-** La salud es un derecho, que garantiza el Estado, cuya realización se vincula al ejercicio de otros derechos, entre ellos el derecho al agua, la alimentación, la educación, la cultura física, el trabajo, la seguridad social, los ambientes sanos y otros que sustentan el buen vivir.

El Estado garantizará este derecho mediante políticas económicas, sociales, culturales, educativas y ambientales; y el acceso permanente, oportuno y sin exclusión a programas, acciones y servicios de promoción y atención integral de salud, salud sexual y salud reproductiva. La prestación de los servicios de salud, se regirá por los principios de equidad, universalidad, solidaridad, interculturalidad, calidad, eficiencia, eficacia, precaución y bioética, con enfoque de género y generacional.

**Art. 83.-** Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley:

Numerales

7. Promover el bien común y anteponer el interés general al interés particular, conforme al buen vivir.

9. Practicar la justicia y la solidaridad en el ejercicio de sus derechos y en el disfrute de bienes y servicios.

**Art. 85.-** La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos, se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad.

2. Sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando los efectos de la ejecución de las políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto.

3. El Estado garantizará la distribución equitativa y solidaria del presupuesto para la ejecución de las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos.

En la formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos se garantizará la participación de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades.

**Art. 204.-** El pueblo es el mandante y primer fiscalizador del poder público, en ejercicio de su derecho a la participación.

La Función de Transparencia y Control Social, promoverá e impulsará el control de las entidades y organismos del sector público, y de las personas naturales o jurídicas del sector privado, que presten servicios o desarrollen actividades de interés público, para que los realicen con responsabilidad, transparencia y equidad; fomentará e incentivará la participación ciudadana; protegerá el ejercicio y cumplimiento de los derechos; y prevendrá y combatirá la corrupción.

La Función de Transparencia y Control Social, estará formada por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, la Defensoría del Pueblo, la Contraloría General del Estado y las superintendencias. Estas entidades, tendrán personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera, presupuestaria y organizativa.

**Art. 262.-** Los gobiernos regionales autónomos, tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

Numerales:

3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.

4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.

**Art. 263.-** Los gobiernos provinciales, tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley:

Numeral:

2. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

**Art. 264.-** Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

Numeral:

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

**Art. 267.-** Los gobiernos parroquiales rurales ejercerán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley:

Numeral:

3. Planificar y mantener, en coordinación con los gobiernos provinciales, la vialidad parroquial rural.

**Art. 275.-** El régimen de desarrollo es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de los sistemas económicos, políticos, socio-culturales y ambientales, que garantizan la realización del buen vivir, del sumak kawsay.

El Estado planificará el desarrollo del país, para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la Constitución. La planificación propiciará la equidad social y territorial, promoverá la concertación, y será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente.

El buen vivir requerirá que las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades gocen efectivamente de sus derechos, y ejerzan responsabilidades, en el marco de la interculturalidad, del respeto a sus diversidades, y de la convivencia armónica con la naturaleza.

**Art. 276.-** El régimen de desarrollo tendrá los siguientes objetivos:



1. Mejorar la calidad y esperanza de vida, y aumentar las capacidades y potencialidades de la población en el marco de los principios y derechos que establece la Constitución.

2. Construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible, basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable.

**Art. 277.-** Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado:

1. Garantizar los derechos de las personas, las colectividades y la naturaleza.

2. Dirigir, planificar y regular el proceso de desarrollo.

3. Generar y ejecutar las políticas públicas, y controlar y sancionar su incumplimiento.

**Art. 313.-** El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos, la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley.

**Art. 340.-** El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo.

El sistema se articulará al Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; se guiará por los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación; y funcionará bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación.

El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e

información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte.

**Art. 341.-** El Estado generará las condiciones para la protección integral de sus habitantes a lo largo de sus vidas, que aseguren los derechos y principios reconocidos en la Constitución, en particular la igualdad en la diversidad y la no discriminación, y priorizará su acción hacia aquellos grupos que requieran consideración especial por la persistencia de desigualdades, exclusión, discriminación o violencia, o en virtud de su condición etaria, de salud o de discapacidad.

La protección integral funcionará a través de sistemas especializados, de acuerdo con la ley. Los sistemas especializados se guiarán por sus principios específicos y los del sistema nacional de inclusión y equidad social.

El sistema nacional descentralizado de protección integral de la niñez y la adolescencia será el encargado de asegurar el ejercicio de los derechos de niñas, niños y adolescentes. Serán parte del sistema las instituciones públicas, privadas y comunitarias.

**Art. 342.-** El Estado asignará, de manera prioritaria y equitativa, los recursos suficientes, oportunos y permanentes para el funcionamiento y gestión del sistema.

**Art. 358.-** El sistema nacional de salud tendrá por finalidad el desarrollo, protección y recuperación de las capacidades y potencialidades para una vida saludable e integral, tanto individual como colectiva, y reconocerá la diversidad social y cultural. El sistema se guiará por los principios generales del sistema nacional de inclusión y equidad social, y por los de bioética, suficiencia e interculturalidad, con enfoque de género y generacional.

**Art. 359.-** El sistema nacional de salud comprenderá las instituciones, programas, políticas, recursos, acciones y actores en salud; abarcará todas las dimensiones del derecho a la salud; garantizará la promoción, prevención, recuperación y rehabilitación en todos los niveles; y propiciará la participación ciudadana y el control social.

**Art. 360.-** El sistema garantizará, a través de las instituciones que lo conforman, la promoción de la salud, prevención y atención integral, familiar y comunitaria, con base en la atención primaria de salud; articulará los diferentes niveles de atención; y promoverá la complementariedad con las medicinas ancestrales y alternativas.

La red pública integral de salud será parte del sistema nacional de salud y estará conformada por el conjunto articulado de establecimientos estatales, de la seguridad social y con otros proveedores que pertenecen al Estado, con vínculos jurídicos, operativos y de complementariedad.

**Art. 361.-** El Estado ejercerá la rectoría del sistema a través de la autoridad sanitaria nacional, será responsable de formular la política nacional de salud, y normará, regulará y controlará todas las actividades relacionadas con la salud, así como el funcionamiento de las entidades del sector.

**Art. 362.-** La atención de salud como servicio público se prestará a través de las entidades estatales, privadas, autónomas, comunitarias y aquellas que ejerzan las medicinas ancestrales alternativas y complementarias. Los servicios de salud serán seguros, de calidad y calidez, y garantizarán el consentimiento informado, el acceso a la información y la confidencialidad de la información de los pacientes.

Los servicios públicos estatales de salud serán universales y gratuitos en todos los niveles de atención y comprenderán los procedimientos de diagnóstico, tratamiento, medicamentos y rehabilitación necesarios.

**Art. 363.-** El Estado será responsable de:

1. Formular políticas públicas que garanticen la promoción, prevención, curación, rehabilitación y atención integral en salud y fomentar prácticas saludables en los ámbitos familiar, laboral y comunitario.

2. Universalizar la atención en salud, mejorar permanentemente la calidad y ampliar la cobertura.

3. Fortalecer los servicios estatales de salud, incorporar el talento humano y proporcionar la infraestructura física y el equipamiento a las instituciones públicas de salud.

4. Garantizar las prácticas de salud ancestral y alternativa mediante el reconocimiento, respeto y promoción del uso de sus conocimientos, medicinas e instrumentos.

5. Brindar cuidado especializado a los grupos de atención prioritaria establecidos en la Constitución.

7. Garantizar la disponibilidad y acceso a medicamentos de calidad, seguros y eficaces, regular su comercialización y promover la producción nacional y la utilización de

medicamentos genéricos que respondan a las necesidades epidemiológicas de la población. En el acceso a medicamentos, los intereses de la salud pública prevalecerán sobre los económicos y comerciales.

**Art. 365.-** Por ningún motivo los establecimientos públicos o privados ni los profesionales de la salud negarán la atención de emergencia. Dicha negativa se sancionará de acuerdo con la ley.

**Art. 373.-** El seguro social campesino, que forma parte del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, será un régimen especial del seguro universal obligatorio para proteger a la población rural y a las personas dedicadas a la pesca artesanal; se financiará con el aporte solidario de las personas aseguradas y empleadoras del sistema nacional de seguridad social, con la aportación diferenciada de las jefas o jefes de las familias protegidas y con las asignaciones fiscales que garanticen su fortalecimiento y desarrollo. El seguro ofrecerá prestaciones de salud y protección contra las contingencias de invalidez, discapacidad, vejez y muerte. Los seguros públicos y privados, sin excepción, contribuirán al financiamiento del seguro social campesino a través del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.

#### **2.4.2.2 LEY ORGANICA DE SALUD**

**Art. 1.-** La Ley tiene como finalidad regular las acciones que permitan efectivizar el derecho universal a la salud consagrada en la Constitución Política de la República y la ley. Se rige por los principios de equidad, integralidad, solidaridad, universalidad, irrenunciabilidad, indivisibilidad, participación pluralidad, calidad y eficiencia; con enfoque de derechos, intercultural, bioético, de género y generacional.

**Art. 4.-** La Autoridad Sanitaria Nacional es el Ministerio de Salud, entidad a la que corresponde el ejercicio de las funciones de rectoría en salud así como la responsabilidad de la aplicación, control y vigilancia del cumplimiento de esta ley y las normas que dicte para este fin son obligatorias.

**Art. 34.-** La Autoridad Sanitaria Nacional, en coordinación con el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, el Ministerio del Trabajo y Empleo, otros organismos competentes, públicos y privados, y los gobiernos seccionales, impulsarán y desarrollarán

políticas, programas y acciones para prevenir y disminuir los accidentes de tránsito, laborales, domésticos, industriales y otros; así como para la atención, recuperación, rehabilitación y reinserción social de las personas afectadas.

El Estado reconoce a los accidentes de tránsito como problema de salud pública, en cuanto sus consecuencias afecten la integridad física y mental de las personas.

**Art. 182.-** La Autoridad Sanitaria Nacional, regulará y aprobará las tarifas de los servicios de salud y las de los planes y programas de las empresas de servicios de salud y medicina prepagada, de conformidad con el reglamento que se emita para el efecto.

**Art. 186.-** Es obligación de todos los servicios de salud que tengan salas de emergencia, recibir y atender a los pacientes en estado de emergencia. Se prohíbe exigir al paciente o a las personas relacionadas un pago, compromiso económico o trámite administrativo, como condición previa a que la persona sea recibida, atendida y estabilizada en su salud.

**Art. 187.-** Los valores no recuperados por el servicio de salud por la atención a un paciente en estado de emergencia, cuya imposibilidad de pago esté debidamente comprobada, se deducirán del impuesto a la renta de conformidad con las disposiciones de la Ley de Régimen Tributario Interno.

#### **2.4.2.3 LEY ORGANICA DEL SISTEMA NACIONAL DE SALUD**

**Art. 1.-** Esta Ley tiene por objeto establecer los principios y normas generales para la organización y funcionamiento del Sistema Nacional de Salud que regirá en todo el territorio nacional.

#### **2.4.2.4 LEY DE DERECHOS DE AMPARO AL PACIENTE**

**Art. 2.- DERECHO A UNA ATENCION DIGNA.-** Todo paciente tiene derecho a ser atendido oportunamente en el centro de salud de acuerdo a la dignidad que merece todo ser humano y tratado con respecto, esmero y cortesía.

**Art. 3.- DERECHO A NO SER DISCRIMINADO.-** Todo paciente tiene derecho a no ser discriminado por razones de sexo, raza, edad, religión o condición social y económica.

**Art. 7.- SITUACION DE EMERGENCIA.-** Es toda contingencia de gravedad que afecte a la salud del ser humano con inminente peligro para la conservación de la vida o de la integridad física de la persona, como consecuencia de circunstancias imprevistas e inevitables, tales como: choque o colisión, volcamiento u otra forma de accidente de tránsito terrestre, aéreo o acuático, accidentes o infortunios en general, como los ocurridos en el medio de trabajo, centros educativos, casa, habitación escenarios deportivos, o que sean el efecto de delitos contra las personas como los que producen heridas causadas con armas corto punzantes, de fuego, contundentes o cualquier otra forma de agresión material.

**Art. 8.-** Todo paciente en estado de emergencia debe ser recibido inmediatamente en cualquier centro de salud, público o privado, sin necesidad de pago previo.

**Art. 11.-** Los valores no recuperados por el servicio de salud por la atención a un paciente en estado de emergencia, podrán deducirse del impuesto a la renta de conformidad con las disposiciones de la Ley de Régimen Tributario Interno.

#### **2.4.2.5 LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**

La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en áreas de lograr el bienestar general de los ciudadanos.<sup>115</sup>

El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional,

---

<sup>115</sup> Concepto tomado de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Publicado en el Registro Oficial No. 1002, de agosto del 1996, sometida a varias reformas y publicada el 24 de julio de 2008.

terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.<sup>116</sup>

En el LIBRO QUINTO DEL ASEGURAMIENTO, en el TITULO I encontramos los artículos que forman la base DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO y serán tomados en consideración a continuación:

**Art. 215.-** Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT vigente, el cual se regirá con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento.

**Art. 216.-** El SOAT es de carácter obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y universal; no excluye y será compatible con cualquier otro seguro, sea obligatorio o voluntario, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina prepagada los cuales se aplicarán en exceso a las coberturas del SOAT.

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas, estará gravado con tarifa cero del impuesto al valor agregado, y exento de los demás tributos que gravan, en general, a los seguros.

**Art. 217.-** El SOAT es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito, conforme las coberturas, condiciones y límites asegurados que se establezcan en el Reglamento.

**Art. 218.-** El SOAT solo podrá ser emitido por las empresas de seguros legalmente establecidas en el país y autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en el ramo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

**Art. 219.-** Las empresas de seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT están obligadas a asegurar cualquier vehículo a motor para el que se le solicitare el seguro, sin

---

<sup>116</sup> Concepto sustraído de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Libro Segundo: Del Transporte Terrestre Automotor. Art. 46

distinción de ninguna naturaleza, por lo que no podrán negarse a emitir la respectiva póliza o renovarla, según sea el caso.

**Art. 220.-** Las empresas aseguradoras que tengan la autorización para operar en el ramo SOAT, lo deberán hacer como mínimo por tres años consecutivos desde la fecha de obtención de tal autorización, sin que exista la posibilidad de retirarse de la operación, salvo en los casos en que el organismo de control así lo sancione o por liquidación forzosa o voluntaria de la empresa de seguro.

**Art. 221.-** Toda persona víctima de accidente de tránsito ocurrido en el territorio nacional, tiene plenos derechos a las coberturas del SOAT y no se le podrán oponer exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en el Reglamento del seguro.

**Art. 222.-** El SOAT es requisito para poder circular en el país y para la obtención de la matrícula, permiso de circulación vehicular, certificado de propiedad o historial vehicular u otros documentos habilitantes; así como para gravar, transferir o traspasar su dominio.

**Art. 223.-** El retraso en la renovación anual del SOAT dará lugar al cobro de un recargo del quince por ciento (15%) por mes o fracción de mes de retraso. Los montos que se recauden por este concepto se destinarán al Fondo de Accidente de Tránsito (FONSAT).

**Art. 224.-** El Estado, con la intervención de la Superintendencia de Bancos y Seguros y el Ministerio de Salud Pública, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las pólizas de seguros SOAT, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por el SOAT, lo cual es un derecho humano, inalienable, indivisible, irrenunciable e intransigible.

**Art. 225.-** Si el monto total de los perjuicios causados por un accidente de tránsito, no son cubiertos por la respectiva póliza de seguro SOAT, el saldo correspondiente seguirá constituyendo responsabilidad civil del causante, cuando éste sea determinado por autoridad competente.



**Art. 226.-** Las pólizas SOAT no sustituyen en ningún caso las responsabilidades civiles originadas por los accidentes de tránsito, sin embargo, las indemnizaciones que son cubiertas por el SOAT serán deducidas a la responsabilidad civil.

Las pólizas SOAT son de carácter acumulativas, incluyendo seguro médico, a cualquier cobertura que por otras pólizas haya a favor de terceras personas, para efectos de indemnizaciones.

En el CAPITULO I que trata DEL FONDO DE ACCIDENTES DE TRANSITO tenemos:

**Art. 227.-** Se crea el “Fondo de Accidentes de Tránsito” (FONSAT), que se destinará para atender a las víctimas, transportadas y no transportadas, y deudos de las mismas en accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin seguro obligatorio de accidentes de tránsito. La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dictará el Reglamento de aplicación, funcionamiento y destino de los recursos.

**Art. 228.-** A efectos de prestación de coberturas, el FONSAT será considerado como una aseguradora más, prestataria de coberturas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas.

Todas las aseguradoras autorizadas y prestatarias del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, están obligadas a aportar a este fondo un porcentaje de las primas emitidas según lo estipulado en el Reglamento.

**Art. 229.-** Las tarifas de primas así como las tarifas de prestaciones médicas serán uniformes, obligatorias y fijas; y requieren de la aprobación de la Superintendencia de Bancos y Seguros o del Ministerio de Salud Pública, según su competencia. Serán revisadas cada año y modificadas, en los casos que amerite, de acuerdo a las variables que establezcan en el Reglamento.

Cualquier variación en alguna de las tarifas antes indicadas deberá hacerse en concordancia con la restante y solo podrán ser puestas en vigencia a partir del primero de enero de cada año.

Además, como disposición general tenemos que anualmente se establecerá la siniestralidad real que cubrió el SOAT en el respectivo año calendario. Si esa siniestralidad es menor que la estimada en las hipótesis para calcular las tarifas del

SOAT, toda la diferencia de la utilidad será transferida al FONSAT, priorizando la inversión en las unidades de emergencia médica de los centros de salud del Estado.<sup>117</sup>

---

<sup>117</sup> Dado y suscrito en el Centro Cívico "Ciudad Alfaro", ubicado en el cantón Montecristi, provincia de Manabí de la República del Ecuador, a los veinte y cuatro días del mes de julio de dos mil ocho.

### Anexo 3

## TABLA DE INDEMNIZACIONES POR DISMINUCIÓN E INCAPACIDAD PARA EL TRABAJO U OCUPACIÓN

Pérdida de la visión de un ojo sin ablación.	25%	
Pérdida total de un ojo.	30%	
Reducción de la mitad de la visión unocular o binocular	20%	
Pérdida del sentido de ambos oídos.	50%	
Pérdida del sentido de un oído.	15%	
Pérdida del movimiento del pulgar:		
a) total	10%	
b) parcial	5%	
Pérdida completa del movimiento de la rodilla:		
a) En flexión	25%	
b) En extensión	15%	
Pérdida completa del movimiento del empeine	15%	
Pérdida completa de una pierna	50%	
Pérdida completa de un pie	40%	
Amputación parcial de un pie	20%	
Amputación del dedo gordo del pie	8%	
Amputación de uno de los demás dedos de un pie	3%	
Pérdida del movimiento del dedo gordo del pie	3%	
Acortamiento de por lo menos 5 cm. De un miembro inferior	20%	
Acortamiento de por lo menos 3 cm. De un miembro inferior	10%	
	Derecho	Izquierdo
Pérdida completa del brazo o de la mano	60%	50%
Pérdida completa del movimiento del hombro	30%	25%
Pérdida completa del movimiento del codo	25%	20%
Pérdida completa del movimiento de la muñeca	20%	15%
Amputación total del pulgar	20%	15%
Amputación de la falange parcial del pulgar	10%	8%
Amputación total del índice	15%	10%
Amputación parcial del Índice:		
a) 2 falanges	10%	8%

b) Falange ungueal	5%	1%
Pérdida completa del pulgar e índice	30%	25%
Pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar e Índice	33%	27%
Pérdida completa del índice y de un dedo que no sea el pulgar	20%	16%
Pérdida completa de un dedo que no sea ni el índice ni el pulgar	8%	6%
Pérdida completa de 4 dedos	35%	30%
Pérdida completa de 4 dedos incluido el pulgar	45%	40%

La impotencia funcional absoluta de un miembro es asimilable a la pérdida total del mismo. En caso de ser zurdo se aplicará como si fuese diestro, y en caso de ser ambidiestro se reputará como diestro.

En caso de pérdida o parálisis parcial de miembros u órganos de los tipos arriba fijados, la indemnización sufrirá una reducción proporcional conforme a la incapacidad que resulte sin que, en ningún caso, pueda exceder de la mitad de la cifra fijada para el caso de pérdida total.

En caso de que un miembro u órgano afectado anteriormente de invalidez sufra, como consecuencia de un accidente, la pérdida total o parcial de su función, el asegurado no tendrá derecho más que a la indemnización correspondiente a la incapacidad causada por el accidente. La pérdida de un miembro u órgano con disfuncionalidad previa al accidente dará derecho a una indemnización de conformidad con la tabla de indemnizaciones precedente, pero disminuida en un 50%. Un defecto existente antes del accidente, en miembros u órganos, no puede contribuir a aumentar la valuación del grado de incapacidad de miembros u órganos afectados por el accidente.

En todos los casos no especificados anteriormente, el tipo de discapacidad se establecerá teniendo en cuenta los principios fijados en los incisos precedentes, sin que pueda exceder del 100% de la suma asegurada, aún en los casos más graves.

**Anexo 4**

RESULTADO TÉCNICO DE TOTALES MENSUALES												
Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010												
CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	ENERO 2008	FEBRERO 2008	MARZO 2008	ABRIL 2008	MAYO 2008	JUNIO 2008	JULIO 2008	AGOSTO 2008	SEPTIEMBRE 2008	OCTUBRE 2008	
	<b>INGRESO DEVENGADO</b>	397.979,25	1.517.020,07	5.248.392,67	7.229.950,45	9.117.853,00	10.843.031,14	12.501.427,40	13.960.560,03	15.763.172,36	18.047.613,58	
	Varación Monetaria	-	1.119.040,82	3.731.372,60	1.981.557,78	1.887.902,53	1.725.178,14	1.658.896,26	1.459.132,63	1.802.612,33	2.284.441,22	
	Varación Porcentual	-	281,18%	245,97%	37,76%	26,11%	18,92%	15,29%	11,67%	12,91%	14,49%	
	<b>PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA</b>	398.965,67	1.526.178,41	5.270.986,78	7.265.580,12	9.169.936,91	10.994.278,87	12.574.723,03	14.199.071,39	16.082.994,35	18.408.937,11	
	Varación Monetaria	-	1.127.212,74	3.744.808,37	1.994.593,34	1.904.356,79	1.734.338,96	1.670.447,16	1.624.348,36	1.883.922,96	2.325.942,76	
	Varación Porcentual	-	282,53%	245,37%	37,84%	26,21%	18,91%	15,32%	12,92%	13,27%	14,46%	
	<b>PRIMA NETA RETENIDA</b>	914.574,45	4.225.945,18	16.506.207,10	21.463.814,85	22.796.106,05	23.447.788,01	24.098.772,39	24.533.996,19	25.534.408,02	25.573.963,62	
	Varación Monetaria	-	3.311.370,73	12.280.261,92	4.957.607,75	1.332.291,20	651.681,96	650.984,38	425.223,80	810.411,83	203.555,60	
	Varación Porcentual	-	362,07%	290,59%	30,03%	6,21%	2,86%	2,78%	1,76%	3,30%	0,80%	
	<b>PRIMA NETA RECIBIDA</b>	2.633.081,60	10.800.673,26	38.225.799,18	52.600.876,85	55.503.230,36	56.783.457,73	58.423.685,89	59.479.809,13	61.278.908,56	62.155.727,55	
	Varación Monetaria	-	8.167.591,66	27.425.125,92	14.375.077,67	2.902.335,51	1.280.227,37	1.640.228,16	1.056.123,24	1.799.099,43	856.818,99	
	Varación Porcentual	-	310,19%	253,92%	37,61%	5,52%	2,31%	2,89%	1,81%	3,02%	1,40%	
51	<b>Prima Pagada</b>	2.651.363,85	10.923.567,20	38.546.581,93	53.455.875,04	56.449.165,62	57.914.398,55	59.915.475,74	61.065.306,04	62.986.721,79	64.058.839,98	
	Varación Monetaria	-	8.272.203,35	27.623.014,73	14.909.293,11	2.993.290,58	1.465.232,93	2.001.077,19	1.149.830,30	1.921.415,75	1.072.118,19	
	Varación Porcentual	-	312,00%	252,88%	38,68%	5,60%	2,60%	3,46%	1,92%	3,15%	1,70%	
5101	<b>De Seguros Directos</b>	2.651.363,85	10.923.567,20	38.546.581,93	53.455.875,04	56.449.165,62	57.914.398,55	59.915.475,74	61.065.306,04	62.986.721,79	64.058.839,98	
	Varación Monetaria	-	8.272.203,35	27.623.014,73	14.909.293,11	2.993.290,58	1.465.232,93	2.001.077,19	1.149.830,30	1.921.415,75	1.072.118,19	
	Varación Porcentual	-	312,00%	252,88%	38,68%	5,60%	2,60%	3,46%	1,92%	3,15%	1,70%	
5102	<b>De Reseguros Aceptados</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Varación Monetaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Varación Porcentual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
45	<b>Liquidaciones y Rescates</b>	18.282,25	122.893,94	320.782,75	854.998,19	945.935,26	1.130.940,82	1.491.789,85	1.585.496,91	1.707.813,23	1.923.112,43	
	Varación Monetaria	-	104.611,69	197.888,81	534.215,44	90.937,07	185.005,56	360.849,03	93.707,06	122.316,32	215.299,20	
	Varación Porcentual	-	572,20%	161,02%	166,53%	10,64%	19,56%	31,91%	6,28%	7,71%	12,61%	
44	<b>Prima Reseguro Cedido</b>	1.718.507,15	6.574.728,08	21.719.592,08	31.137.062,00	32.707.124,31	33.335.669,72	34.324.913,50	34.955.812,94	35.944.500,54	36.597.763,93	
	Varación Monetaria	-	4.856.220,93	15.144.864,00	9.417.469,92	1.570.062,31	628.545,41	989.243,78	630.899,44	988.687,60	653.263,39	
	Varación Porcentual	-	282,58%	230,35%	43,36%	5,04%	1,92%	2,97%	1,84%	2,83%	1,82%	
	<b>AJUSTE DE RESERVA DE VIDA</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4802 - 5701	<b>Para dividendos asegurados vida</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4803 - 5702	<b>Matemática de Vida</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4804 - 5703	<b>De seguros de vida con cuenta Única de inversión</b>	515.608,78	2.699.766,77	11.235.220,32	14.198.234,73	13.626.169,14	12.543.512,14	11.524.049,36	10.324.924,80	9.251.413,67	7.129.026,51	
	Varación Monetaria	-	2.184.157,99	8.535.453,55	2.963.014,41	(572.065,59)	(1.082.657,00)	(1.019.462,78)	(1.195.124,56)	(1.073.511,13)	(2.122.387,10)	
	Varación Porcentual	-	423,61%	316,16%	26,37%	-4,03%	-7,95%	-8,13%	-10,41%	-10,40%	-22,94%	
4805	<b>Constitución de Reservas Riesgos en Curso</b>	515.608,78	2.936.215,88	12.947.646,69	24.240.333,28	33.505.403,35	41.734.449,46	49.264.171,80	56.006.713,31	62.095.202,79	66.709.604,31	
	Varación Monetaria	-	2.420.607,10	10.011.430,81	11.292.686,59	9.265.070,07	8.229.046,11	7.529.722,34	6.742.541,51	6.088.489,48	4.614.401,52	
	Varación Porcentual	-	469,47%	340,96%	87,22%	38,22%	24,56%	18,04%	13,69%	10,87%	7,43%	
5704	<b>Liberalización de Reservas Riesgos en Curso</b>	-	236.449,11	1.712.426,37	10.042.098,55	19.879.234,21	29.190.937,32	37.740.122,44	45.681.788,51	52.843.789,12	59.580.577,80	
	Varación Monetaria	-	1.475.977,26	14.775.977,26	8.329.672,18	9.837.135,60	9.311.703,11	8.549.185,12	7.941.666,07	7.162.000,61	6.736.788,68	
	Varación Porcentual	-	624,23%	110,36%	143,86%	48,64%	46,84%	29,29%	21,04%	15,68%	12,75%	
REVISAR	<b>AJUSTES OTRAS RESERVAS</b>	986,42	2.075,00	5.060,00	10.566,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	
	Varación Monetaria	-	1.103,58	2.985,00	5.506,00	(4.096,00)	-	-	-	-	-	
	Varación Porcentual	-	110,36%	143,86%	55,00%	-38,77%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
4808	<b>Constítuc. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos</b>	986,42	3.061,42	8.121,42	18.687,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42	
	Varación Monetaria	-	2.075,00	5.060,00	10.566,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	
	Varación Porcentual	-	210,36%	165,28%	130,10%	34,62%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
5707	<b>Libera. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos</b>	-	986,42	3.061,42	8.121,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42	
	Varación Monetaria	-	2.075,00	5.060,00	10.566,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	
	Varación Porcentual	-	210,36%	165,28%	130,10%	34,62%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
43	<b>Primas Reseguros No Proporcionales</b>	-	7.083,34	17.534,11	25.063,67	45.613,91	54.774,73	66.825,63	232.041,36	313.351,99	354.853,53	
	Varación Monetaria	-	10.450,77	17.534,11	25.063,67	45.613,91	54.774,73	66.825,63	232.041,36	313.351,99	354.853,53	
	Varación Porcentual	-	147,54%	147,54%	42,94%	81,99%	20,08%	22,00%	247,23%	35,04%	13,24%	

CÓDIGO	DESCRIPCION	ENERO 2008	FEBRERO 2008	MARZO 2008	ABRIL 2008	MAYO 2008	JUNIO 2008	JULIO 2008	AGOSTO 2008	SEPTIEMBRE 2008	OCTUBRE 2008
	<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	-	-	10.993,24	81.769,95	197.170,47	504.823,73	896.885,05	1.380.112,53	2.081.668,60	2.964.253,41
	Varación Monetaria	-	-	-	70.776,71	115.400,52	307.653,26	392.061,32	483.227,48	701.556,07	882.584,81
	Varación Porcentual	-	-	-	643,82%	141,13%	156,03%	77,66%	53,88%	50,83%	42,40%
46	<b>Siniestros Pagados</b>	-	-	15.092,74	71.955,38	275.300,84	762.898,87	1.362.361,51	2.484.970,22	3.572.033,86	5.151.411,87
	Varación Monetaria	-	-	-	56.862,64	203.345,46	487.598,03	599.462,64	1.022.608,71	1.187.063,64	1.579.378,01
	Varación Porcentual	-	-	-	376,75%	177,11%	177,11%	75,06%	49,77%	44,22%	44,22%
5301 + 5302	<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	-	-	4.400,00	43.414,67	182.207,49	421.776,41	822.174,35	1.418.783,05	2.116.129,30	3.096.985,85
	Varación Monetaria	-	-	-	39.014,67	138.792,82	239.568,92	400.397,94	596.608,70	697.346,25	980.856,55
	Varación Porcentual	-	-	-	886,70%	319,69%	131,48%	94,93%	72,56%	49,15%	46,35%
5303 + 5304 + 5305	<b>Salvamentos</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Varación Monetaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Varación Porcentual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>NETO RESERVAS SINIESTROS</b>	-	-	300,50	53.229,24	104.077,12	163.701,27	356.697,89	413.925,36	625.764,04	909.827,39
	Varación Monetaria	-	-	-	52.928,74	50.847,88	59.624,15	192.996,62	57.227,47	211.838,68	284.063,35
	Varación Porcentual	-	-	-	17013,56%	95,53%	57,29%	117,90%	16,04%	51,18%	45,39%
4806	<b>Constitución Reservas Siniestros</b>	-	-	300,00	47.119,78	168.791,67	421.818,02	760.458,73	1.281.070,12	1.900.803,88	2.759.401,88
	Varación Monetaria	-	-	-	46.819,78	121.671,89	253.026,35	338.640,71	520.611,39	619.733,76	858.598,00
	Varación Porcentual	-	-	-	15606,59%	258,22%	149,90%	80,28%	68,46%	48,38%	45,17%
5705	<b>Libración de Reservas Siniestros</b>	-	-	-	2.292,73	76.255,95	277.155,12	432.960,87	914.099,15	1.345.738,40	1.969.973,37
	Varación Monetaria	-	-	-	-	73.963,22	200.899,17	155.805,75	481.138,28	431.639,25	624.234,97
	Varación Porcentual	-	-	-	-	3225,99%	263,45%	56,22%	111,13%	47,22%	46,39%
4807 (-) 5706	<b>Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.</b>	-	-	0,50	8.402,19	11.541,40	19.038,37	29.200,03	46.954,39	70.698,56	120.398,88
	Varación Monetaria	-	-	-	8.401,69	3.139,21	7.496,97	10.161,66	17.754,36	23.744,17	49.700,32
	Varación Porcentual	-	-	-	168033,800%	37,36%	64,96%	53,37%	60,80%	50,57%	70,30%
	<b>RESULTADO DE INTERMEDIACION</b>	370.599,06	1.314.295,02	4.099.438,12	6.180.107,10	6.376.340,94	4.396.467,42	6.517.350,26	6.739.286,72	6.909.156,88	7.518.143,63
	Varación Monetaria	-	943.695,96	2.785.143,10	2.080.668,98	196.233,84	(1.979.873,52)	2.120.882,84	221.936,46	169.870,16	608.986,75
	Varación Porcentual	-	254,64%	211,91%	50,75%	3,18%	-31,05%	48,24%	3,41%	2,52%	8,81%
42 (-) 4204	<b>Comisiones Pagadas</b>	69.344,03	335.275,97	1.212.593,67	1.758.526,61	2.002.245,86	2.017.545,95	2.330.989,63	2.329.258,73	2.658.365,74	2.429.321,61
	Varación Monetaria	-	265.931,94	877.317,70	545.932,94	243.719,25	15.300,09	313.443,68	(1.730,90)	329.107,01	(229.044,13)
	Varación Porcentual	-	383,50%	261,67%	45,02%	13,86%	0,76%	15,54%	-0,07%	14,13%	-8,62%
52	<b>Comisiones Recibidas</b>	439.943,09	1.649.570,99	5.312.031,79	7.938.633,71	8.378.586,80	8.594.169,55	8.848.339,89	9.068.545,45	9.567.522,62	9.947.465,24
	Varación Monetaria	-	1.209.627,90	3.662.460,80	2.626.601,92	439.953,09	215.582,75	254.170,34	220.205,56	498.977,17	379.942,62
	Varación Porcentual	-	274,95%	222,03%	49,45%	5,54%	2,57%	2,96%	2,49%	5,50%	3,97%
	<b>MARGEN DE CONTRIBUCION</b>	768.578,31	2.831.315,09	9.589.108,15	13.328.287,60	15.297.023,47	15.841.428,56	18.121.892,61	19.319.734,22	20.590.660,64	22.601.503,80
	Varación Monetaria	-	2.062.736,78	6.757.793,06	3.739.179,45	1.968.735,87	544.405,09	2.280.464,05	1.197.841,61	1.270.926,42	2.010.843,16
	Varación Porcentual	-	268,38%	238,68%	38,99%	14,77%	3,56%	14,40%	6,61%	6,58%	9,77%
41 (-) 41013	<b>GASTOS DE ADMINISTRACION</b>	501.451,30	1.700.224,19	5.550.558,61	7.670.370,12	8.561.817,74	9.083.524,99	9.810.689,98	11.340.651,65	11.477.592,57	12.418.637,13
	Varación Monetaria	-	1.198.772,89	3.850.334,42	2.119.811,51	891.447,62	521.707,25	727.164,99	1.529.961,67	136.940,92	941.044,56
	Varación Porcentual	-	239,06%	226,46%	38,19%	11,62%	6,09%	8,01%	15,59%	1,21%	8,20%
	<b>RESULTADO TÉCNICO</b>	26.712,701	1.131.090,90	4.038.549,54	5.657.917,48	6.735.205,73	6.757.903,57	8.311.202,63	7.979.082,57	9.113.068,07	10.182.866,67
	Varación Monetaria	-	863.963,89	2.907.458,64	1.619.367,94	1.077.288,25	22.697,84	1.553.299,06	(332.120,06)	1.133.985,50	1.069.798,60
	Varación Porcentual	-	323,43%	257,05%	40,10%	19,04%	0,34%	22,98%	-4,00%	14,21%	11,74%



DESCRIPCION	NOVIEMBRE 2008	DICIEMBRE 2008	ENERO 2009	FEBRERO 2009	MARZO 2009	ABRIL 2009	MAYO 2009	JUNIO 2009	JULIO 2009	AGOSTO 2009
<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	<b>3.823.089,89</b>	<b>5.032.219,32</b>	<b>713.821,68</b>	<b>1.554.544,06</b>	<b>3.008.550,33</b>	<b>3.859.050,50</b>	<b>4.973.839,03</b>	<b>5.430.222,13</b>	<b>6.014.774,53</b>	<b>6.499.120,38</b>
Variación Monería	858.836,48	1.209.129,43	(4.318.397,64)	840.722,38	1.454.006,27	850.500,17	1.114.788,53	456.383,10	584.552,40	484.345,85
Variación Porcentual	28,97%	31,63%	-85,81%	117,78%	93,53%	28,27%	28,89%	9,18%	10,76%	8,05%
<b>Siniestros Pagados</b>	<b>6.259.775,91</b>	<b>7.806.716,52</b>	<b>1.420.882,29</b>	<b>2.769.210,35</b>	<b>5.105.396,60</b>	<b>7.132.764,59</b>	<b>9.359.391,70</b>	<b>11.230.877,10</b>	<b>13.080.199,94</b>	<b>14.740.280,90</b>
Variación Monería	1.108.364,04	1.546.940,61	(6.385.834,23)	1.348.328,06	2.336.186,25	2.027.367,99	2.226.627,11	1.871.485,40	1.849.322,84	1.660.080,96
Variación Porcentual	21,52%	24,71%	-81,80%	94,89%	84,33%	39,71%	31,22%	20,00%	16,47%	12,69%
<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	<b>3.730.680,88</b>	<b>4.659.052,72</b>	<b>809.688,82</b>	<b>1.564.757,54</b>	<b>2.872.027,67</b>	<b>4.205.565,28</b>	<b>5.499.267,31</b>	<b>6.588.537,17</b>	<b>7.698.116,44</b>	<b>8.718.055,07</b>
Variación Monería	633.695,03	928.371,84	(3.849.563,90)	755.068,72	1.307.270,13	1.333.537,61	1.293.702,03	1.089.269,86	1.109.579,27	1.019.938,63
Variación Porcentual	20,46%	24,88%	-82,62%	93,25%	83,54%	46,43%	30,76%	19,81%	16,84%	13,25%
<b>Salvamentos</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variación Monería	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Variación Porcentual	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NETO RESERVAS SINIESTROS</b>	<b>1.293.994,86</b>	<b>1.884.555,52</b>	<b>102.628,21</b>	<b>350.091,25</b>	<b>775.181,40</b>	<b>931.851,19</b>	<b>1.113.714,64</b>	<b>787.882,20</b>	<b>632.691,03</b>	<b>476.894,55</b>
Variación Monería	384.167,47	590.360,66	(1.781.927,31)	247.463,04	425.090,15	156.669,79	181.863,45	(325.832,44)	(155.191,17)	(155.796,48)
Variación Porcentual	42,22%	45,64%	-94,55%	24,13%	121,42%	20,21%	19,52%	-29,26%	-19,70%	-24,62%
<b>Constitución Reservas Siniestros</b>	<b>3.450.503,97</b>	<b>4.559.993,63</b>	<b>1.171.503,61</b>	<b>2.269.371,22</b>	<b>3.749.815,43</b>	<b>4.770.387,78</b>	<b>5.917.317,61</b>	<b>7.481.757,63</b>	<b>8.328.985,65</b>	<b>9.096.703,37</b>
Variación Monería	691.102,09	1.109.489,66	(3.388.490,02)	1.097.867,61	1.480.444,21	1.020.572,35	1.146.929,83	1.564.440,02	847.228,02	767.717,72
Variación Porcentual	25,05%	32,15%	-74,31%	93,71%	65,24%	27,22%	24,04%	26,44%	11,32%	9,22%
<b>Liberación de Reservas Siniestros</b>	<b>2.314.063,97</b>	<b>3.023.863,71</b>	<b>1.105.170,40</b>	<b>1.992.853,64</b>	<b>3.145.679,47</b>	<b>4.117.899,52</b>	<b>5.194.778,06</b>	<b>7.148.835,45</b>	<b>8.208.076,65</b>	<b>9.178.273,79</b>
Variación Monería	344.090,60	709.799,74	(1.918.693,31)	887.683,24	1.152.825,83	972.219,05	1.076.879,54	1.954.057,39	1.059.241,20	970.197,14
Variación Porcentual	17,47%	30,67%	-63,45%	80,32%	57,85%	30,91%	26,15%	37,62%	14,82%	11,82%
<b>Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.</b>	<b>157.554,86</b>	<b>348.425,60</b>	<b>36.295,00</b>	<b>73.573,67</b>	<b>171.045,44</b>	<b>279.361,93</b>	<b>391.175,09</b>	<b>454.960,02</b>	<b>511.782,03</b>	<b>558.464,97</b>
Variación Monería	37.155,98	190.870,74	(312.130,60)	37.278,67	97.471,77	108.316,49	111.813,16	63.784,93	56.682,01	46.682,94
Variación Porcentual	30,86%	121,15%	-89,58%	102,71%	132,48%	63,33%	40,02%	16,31%	12,49%	9,12%
<b>RESULTADO DE INTERMEDIACION</b>	<b>7.527.720,20</b>	<b>7.970.503,38</b>	<b>240.587,91</b>	<b>888.276,74</b>	<b>3.850.849,84</b>	<b>5.116.501,98</b>	<b>5.879.643,58</b>	<b>6.851.123,33</b>	<b>7.177.317,66</b>	<b>7.380.735,61</b>
Variación Monería	9.576,57	442.783,18	(7.729.915,47)	647.688,83	2.962.573,10	1.265.652,14	763.141,60	971.479,75	326.194,33	203.417,95
Variación Porcentual	0,13%	5,88%	-96,98%	269,21%	333,52%	32,87%	14,92%	16,52%	4,76%	2,83%
<b>Comisiones Pagadas</b>	<b>2.552.854,53</b>	<b>2.628.212,54</b>	<b>102.087,73</b>	<b>256.008,25</b>	<b>909.998,38</b>	<b>1.301.532,52</b>	<b>1.502.194,06</b>	<b>1.678.409,39</b>	<b>1.781.540,60</b>	<b>1.854.832,59</b>
Variación Monería	123.532,92	75.338,01	(2.526.124,81)	153.920,52	653.990,13	391.534,14	200.661,54	176.215,33	103.131,21	73.291,99
Variación Porcentual	5,09%	2,95%	-96,12%	150,77%	255,46%	43,03%	15,42%	11,73%	6,14%	4,11%
<b>Comisiones Recibidas</b>	<b>10.080.574,73</b>	<b>10.598.715,92</b>	<b>342.675,64</b>	<b>1.144.284,99</b>	<b>4.760.848,22</b>	<b>6.418.034,50</b>	<b>7.381.837,64</b>	<b>8.529.532,72</b>	<b>8.958.858,26</b>	<b>9.235.568,20</b>
Variación Monería	133.109,49	518.141,19	(10.256.040,28)	801.609,35	3.616.563,23	1.657.186,28	963.803,14	1.147.695,08	429.325,54	276.709,94
Variación Porcentual	1,34%	5,14%	-96,77%	233,93%	316,05%	34,81%	15,02%	15,55%	5,03%	3,09%
<b>MARGEN DE CONTRIBUCION</b>	<b>2.221.458,69</b>	<b>23.612.103,29</b>	<b>1.444.234,17</b>	<b>3.616.208,51</b>	<b>8.762.952,30</b>	<b>11.436.043,77</b>	<b>12.198.142,27</b>	<b>12.378.288,04</b>	<b>13.281.809,17</b>	<b>14.302.738,08</b>
Variación Monería	(386.917,11)	1.397.516,60	(22.167.869,12)	2.171.974,34	5.146.743,79	2.673.091,47	762.098,50	180.145,77	903.521,13	1.020.928,91
Variación Porcentual	-1,71%	6,29%	-93,88%	150,39%	142,32%	30,50%	6,66%	1,48%	7,30%	7,69%
<b>GASTOS DE ADMINISTRACION</b>	<b>13.061.283,28</b>	<b>16.314.054,17</b>	<b>594.254,96</b>	<b>1.811.301,43</b>	<b>5.151.315,98</b>	<b>7.900.724,53</b>	<b>7.938.605,59</b>	<b>9.311.370,03</b>	<b>10.011.956,08</b>	<b>10.370.577,87</b>
Variación Monería	642.646,15	3.252.770,89	(15.719.799,21)	1.217.046,47	3.340.014,55	2.749.408,55	37.881,06	1.372.764,44	700.586,05	358.621,79
Variación Porcentual	5,17%	24,90%	-96,36%	204,80%	184,40%	53,37%	0,48%	17,29%	7,52%	3,58%
<b>RESULTADO TÉCNICO</b>	<b>9.153.303,41</b>	<b>7.298.049,12</b>	<b>849.979,21</b>	<b>1.804.907,08</b>	<b>3.611.636,32</b>	<b>3.535.319,24</b>	<b>4.259.536,68</b>	<b>3.066.918,01</b>	<b>3.269.853,09</b>	<b>3.032.160,21</b>
Variación Monería	(1.029.563,26)	(1.855.254,29)	(6.448.069,91)	954.927,87	1.806.729,24	(76.317,08)	724.217,44	(1.192.618,67)	202.935,08	662.307,12
Variación Porcentual	-10,11%	-20,27%	-88,35%	112,35%	100,10%	-2,11%	20,49%	-28,00%	6,62%	20,25%



RESULTADO TÉCNICO DE TOTALES MENSUALES

CODIGO	DESCRIPCION	Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010											
		SEPTIEMBRE 2009	OCTUBRE 2009	NOVIEMBRE 2009	ENERO 2010	FEBRERO 2010	MARZO 2010	ABRIL 2010	MAYO 2010				
	<b>INGRESO DEVENGADO</b>	14.888.101,172	15.985.362,81	17.682.025,11	15.415.983,01	1.232.166,06	3.707.080,78	7.938.966,23	9.944.170,61	12.949.561,65			
	Variación Monetaria	1.466.978,87	1.097.261,09	1.696.662,30	(2.266.042,10)	(14.183.816,95)	2.474.914,72	4.231.885,45	2.005.204,38	3.005.391,04			
	Variación Porcentual	10,93%	7,37%	10,61%	-12,82%	-92,01%	200,86%	114,16%	25,26%	30,22%			
	<b>PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA</b>	15.253.002,76	16.410.822,59	18.171.984,64	15.965.166,10	1.240.541,90	3.734.665,24	7.985.575,32	10.003.228,80	13.036.043,95			
	Variación Monetaria	1.415.327,97	1.157.819,83	1.761.162,05	(2.206.818,54)	(14.724.624,20)	2.494.123,34	4.250.910,08	2.017.653,48	3.032.815,15			
	Variación Porcentual	10,23%	7,59%	10,73%	-12,14%	-92,23%	201,05%	113,82%	25,27%	30,32%			
	<b>PRIMA NETA RETENIDA</b>	16.748.837,18	17.321.997,47	18.281.823,00	14.831.106,63	1.062.661,70	5.265.977,48	15.482.180,25	21.585.002,40	26.622.678,10			
	Variación Monetaria	508.609,54	573.160,29	959.825,53	(3.450.716,37)	(13.768.444,93)	4.203.315,78	10.216.202,77	6.102.822,15	5.037.675,70			
	Variación Porcentual	3,13%	3,42%	5,54%	-18,88%	-92,83%	39,42%	194,00%	39,42%	23,34%			
	<b>PRIMA NETA RECIBIDA</b>	49.773.238,73	51.312.586,59	52.573.416,74	42.920.524,78	1.279.224,58	5.404.520,54	15.703.811,02	22.060.371,10	27.130.402,80			
	Variación Monetaria	1.075.540,41	1.539.347,86	1.260.830,15	(9.652.891,96)	(41.641.300,20)	4.125.295,96	10.299.290,48	6.356.560,08	5.070.031,70			
	Variación Porcentual	2,21%	3,09%	2,46%	-18,36%	-97,02%	322,48%	190,57%	40,48%	22,98%			
51	<b>Prima Pagada</b>	52.586.623,13	54.331.427,22	55.797.603,88	59.127.905,01	1.383.470,15	5.744.910,98	16.366.024,16	23.017.022,04	28.238.858,81			
	Variación Monetaria	1.276.892,12	1.744.804,09	1.466.176,66	3.330.301,13	(57.744.434,86)	4.361.440,83	10.621.113,18	6.650.997,88	5.221.836,77			
	Variación Porcentual	2,49%	3,32%	2,70%	5,97%	-97,66%	315,25%	184,88%	40,64%	22,69%			
5101	<b>De Seguros Directos</b>	52.586.623,13	54.331.427,22	55.797.603,88	59.127.905,01	1.383.470,15	5.744.910,98	16.366.024,16	23.017.022,04	28.238.858,81			
	Variación Monetaria	1.276.892,12	1.744.804,09	1.466.176,66	3.330.301,13	(57.744.434,86)	4.361.440,83	10.621.113,18	6.650.997,88	5.221.836,77			
	Variación Porcentual	2,49%	3,32%	2,70%	5,97%	-97,66%	315,25%	184,88%	40,64%	22,69%			
5102	<b>De Reseguros Aceptados</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Variación Monetaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Variación Porcentual	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
45	<b>Liquidaciones y Rescates</b>	2.813.384,40	3.018.840,63	3.224.187,14	16.207.380,23	104.245,57	340.390,44	662.213,14	956.650,94	1.108.456,01			
	Variación Monetaria	201.351,71	205.456,23	205.346,51	12.983.193,09	(16.103.134,66)	236.144,87	321.822,70	294.437,80	151.805,07			
	Variación Porcentual	7,17%	7,30%	6,80%	402,68%	-99,36%	226,53%	94,55%	44,46%	15,87%			
44	<b>Prima Reseguro Cedido</b>	33.024.401,55	33.990.589,12	34.291.593,74	28.089.418,15	216.562,88	138.543,06	221.630,77	475.368,70	507.724,70			
	Variación Monetaria	566.930,87	966.187,57	301.004,62	(6.202.175,59)	(27.872.855,27)	(78.019,82)	83.087,71	253.737,93	32.356,00			
	Variación Porcentual	1,75%	2,93%	0,89%	-18,09%	-99,23%	-36,03%	59,97%	114,49%	6,81%			
	<b>AJUSTE DE RESERVA DE VIDA</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
4802 - 5701	<b>Para dividendos asegurados vida</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
4803 - 5702	<b>Matemática de Vida</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
4804 - 5703	<b>De seguros de vida con cuenta Única de inversión</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
	<b>AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO</b>	1.495.834,42	911.174,88	109.838,36	(1.134.059,47)	(177.880,20)	1.531.312,24	7.496.604,93	11.581.773,60	13.586.634,15			
	Variación Monetaria	(906.718,43)	(584.659,54)	(801.336,52)	(1.243.897,83)	956.179,27	1.709.192,44	5.965.292,69	4.085.168,67	2.004.860,55			
	Variación Porcentual	-37,74%	-39,09%	-87,95%	-113,248%	84,31%	113,248%	389,55%	54,49%	17,13%			
4805	<b>Constitución de Reservas Riesgos en Curso</b>	41.129.776,18	44.918.100,80	48.203.132,35	50.739.909,01	2.574.124,96	6.839.806,45	16.247.747,50	27.812.954,61	39.923.661,00			
	Variación Monetaria	4.060.070,24	3.788.524,62	3.285.031,55	2.536.776,66	(48.165.784,05)	4.265.681,49	9.407.941,05	11.565.207,11	12.110.706,39			
	Variación Porcentual	10,95%	9,21%	7,31%	5,26%	-94,93%	165,71%	137,55%	71,18%	43,54%			
5704	<b>Liberación de Reservas Riesgos en Curso</b>	39.633.941,76	44.006.925,92	48.093.293,99	51.873.968,48	2.752.065,16	5.308.494,21	8.751.142,57	16.231.181,01	26.337.026,85			
	Variación Monetaria	4.966.788,67	4.372.984,16	4.086.368,07	3.780.674,49	(49.121.963,32)	2.556.489,05	3.442.648,36	7.480.038,44	10.105.845,84			
	Variación Porcentual	14,33%	11,03%	9,29%	7,86%	-94,69%	92,90%	64,85%	85,47%	62,26%			
<b>REVISAR</b>	<b>AJUSTES OTRAS RESERVAS</b>	4.870,11	6.598,94	7.042,10	4.822,42	164,60	164,60	245,21	530,28	813,69			
	Variación Monetaria	(63.191,40)	1.728,83	443,16	(2.219,68)	(4.822,42)	164,60	245,21	530,28	813,69			
	Variación Porcentual	-92,84%	35,50%	6,29%	-100,00%	-100,00%	0,00%	48,97%	116,26%	53,45%			
4808	<b>Constittc. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos</b>	345.740,47	347.469,30	347.912,46	347.912,46	164,60	164,60	409,81	940,09	1.830,60			
	Variación Monetaria	4.762,47	1.728,83	443,16	-	(347.912,46)	164,60	245,21	530,28	890,51			
	Variación Porcentual	1,40%	0,50%	0,13%	-	-100,00%	0,00%	148,97%	129,40%	94,73%			
5707	<b>Libera. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos</b>	340.870,36	340.870,36	340.870,36	343.090,04	-	-	164,60	409,81	1.016,91			
	Variación Monetaria	67.953,87	-	-	(343.090,04)	-	-	164,60	245,21	607,10			
	Variación Porcentual	24,90%	-	-	-100,00%	-	-	0,00%	148,97%	148,14%			
43	<b>Primas Reseguros No Proporcionales</b>	360.030,93	418.860,84	482.917,43	544.360,67	8.375,84	27.419,86	46.363,88	58.527,91	85.668,61			
	Variación Monetaria	11.540,50	58.829,91	64.056,59	61.443,24	(535.984,83)	19.044,02	18.944,02	12.164,02	27.140,70			
	Variación Porcentual	3,31%	16,34%	15,29%	12,72%	-98,46%	22,737%	69,09%	26,24%	46,37%			

CÓDIGO	DESCRIPCION	SEPTIEMBRE 2009	OCTUBRE 2009	NOVIEMBRE 2009	DICIEMBRE 2009	ENERO 2010	FEBRERO 2010	MARZO 2010	ABRIL 2010	MAYO 2010
	<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	<b>7.021.172,35</b>	<b>7.583.719,36</b>	<b>8.115.423,59</b>	<b>8.498.754,94</b>	<b>491.942,81</b>	<b>1.339.989,67</b>	<b>2.208.494,25</b>	<b>3.210.136,53</b>	<b>4.088.174,84</b>
	Variación Monetaria	522.051,97	562.547,01	531.704,23	383.331,35	(8.006.812,13)	848.046,86	868.504,58	1.001.642,28	878.038,31
	Variación Porcentual	8,03%	8,01%	7,01%	4,72%	-94,21%	172,39%	64,81%	45,35%	27,35%
46	<b>Siniestros Pagados</b>	<b>16.285.442,07</b>	<b>17.894.851,72</b>	<b>19.438.066,67</b>	<b>21.088.355,14</b>	<b>1.568.882,28</b>	<b>3.173.317,17</b>	<b>5.226.627,89</b>	<b>7.145.349,32</b>	<b>8.856.342,22</b>
	Variación Monetaria	1.545.161,17	1.609.409,65	1.543.214,95	1.650.288,47	(19.519.472,86)	1.604.434,89	2.053.310,72	1.918.721,43	1.710.992,90
	Variación Porcentual	10,48%	9,88%	8,62%	8,49%	-92,56%	102,27%	64,71%	36,71%	23,95%
5301 + 5302	<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	<b>9.653.489,81</b>	<b>10.663.966,59</b>	<b>11.615.384,30</b>	<b>12.858.042,88</b>	<b>981.668,03</b>	<b>1.863.666,52</b>	<b>3.042.816,16</b>	<b>4.072.853,61</b>	<b>4.843.556,24</b>
	Variación Monetaria	935.434,74	1.010.476,78	951.417,71	1.242.658,58	(11.876.374,85)	881.998,49	1.179.149,64	1.030.037,45	770.702,63
	Variación Porcentual	10,73%	10,47%	8,92%	10,70%	-92,37%	89,85%	63,27%	33,85%	18,99%
5303 + 5304 + 5305	<b>Salvamentos</b>	<b>2.000,00</b>	<b>2.000,00</b>	<b>2.000,00</b>	<b>2.000,00</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	Variación Monetaria	-	-	-	(2.000,00)	-	-	-	-	-
	Variación Porcentual	-	0,00%	0,00%	-100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	<b>NETO RESERVAS SINIESTROS</b>	<b>3.912.20,09</b>	<b>354.834,23</b>	<b>2.947.412,22</b>	<b>2.684.42,68</b>	<b>(95.271,44)</b>	<b>30.339,02</b>	<b>24.682,52</b>	<b>1.37.640,82</b>	<b>75.388,86</b>
	Variación Monetaria	(85.674,46)	(36.385,86)	(60.093,01)	(26.298,54)	(363.714,12)	125.610,46	(5.656,50)	112.958,30	(62.251,96)
	Variación Porcentual	-17,97%	-9,30%	-16,94%	-8,92%	-135,49%	-131,84%	-18,64%	457,64%	-45,23%
4806	<b>Constitución Reservas Siniestros</b>	<b>9.841.850,52</b>	<b>10.651.272,93</b>	<b>11.317.095,86</b>	<b>12.101.256,70</b>	<b>801.315,72</b>	<b>1.690.384,29</b>	<b>2.764.831,38</b>	<b>4.096.637,89</b>	<b>5.288.788,52</b>
	Variación Monetaria	745.147,15	809.422,41	665.822,93	784.160,84	(11.299.940,98)	889.068,57	1.074.447,09	1.331.806,51	1.192.150,63
	Variación Porcentual	8,19%	8,22%	6,25%	6,93%	-93,38%	110,95%	63,56%	48,17%	29,10%
5705	<b>Liberación de Reservas Siniestros</b>	<b>10.071.216,98</b>	<b>10.898.220,36</b>	<b>11.633.462,09</b>	<b>12.563.477,67</b>	<b>873.374,00</b>	<b>1.651.270,98</b>	<b>2.697.075,23</b>	<b>3.832.392,44</b>	<b>5.046.146,94</b>
	Variación Monetaria	892.943,19	827.003,38	735.241,73	930.015,58	(11.690.103,67)	777.896,98	1.045.804,25	1.135.317,21	1.213.754,50
	Variación Porcentual	9,73%	8,21%	6,75%	7,99%	-93,05%	89,07%	63,33%	42,09%	31,67%
4807 (-) 5706	<b>Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.</b>	<b>620.586,55</b>	<b>601.781,66</b>	<b>611.107,45</b>	<b>730.663,65</b>	<b>(23.213,16)</b>	<b>(8.774,29)</b>	<b>(43.073,63)</b>	<b>(126.604,63)</b>	<b>(167.252,72)</b>
	Variación Monetaria	62.121,58	(18.804,89)	9.325,79	119.556,20	(753.876,81)	14.438,87	(34.299,34)	(83.531,00)	(40.648,09)
	Variación Porcentual	11,12%	-3,03%	1,55%	19,56%	-103,18%	-62,20%	390,91%	193,93%	32,11%
	<b>RESULTADO DE INTERMEDIACION</b>	<b>7.492.507,92</b>	<b>7.696.033,26</b>	<b>7.837.639,33</b>	<b>6.678.573,17</b>	<b>22.367,07</b>	<b>(107.429,54)</b>	<b>(382.593,15)</b>	<b>(544.984,27)</b>	<b>(705.057,78)</b>
	Variación Monetaria	111.772,31	203.525,34	141.606,07	(1.159.066,16)	(6.656.206,10)	(29.796,61)	(275.163,61)	(162.391,12)	(160.073,51)
	Variación Porcentual	1,51%	2,72%	1,84%	-14,79%	-99,67%	-580,30%	256,13%	42,44%	29,37%
42 (-) 4204	<b>Comisiones Pagadas</b>	<b>1.931.164,92</b>	<b>1.986.218,44</b>	<b>2.048.882,26</b>	<b>1.680.925,42</b>	<b>341.05,48</b>	<b>134.437,21</b>	<b>430.994,19</b>	<b>616.545,69</b>	<b>775.890,69</b>
	Variación Monetaria	76.332,33	55.053,52	62.663,82	(367.956,84)	(1.646.819,94)	100.331,73	296.556,98	185.551,50	159.345,00
	Variación Porcentual	4,12%	2,85%	3,15%	-17,96%	-97,97%	294,18%	220,59%	43,05%	25,84%
52	<b>Comisiones Recibidas</b>	<b>9.423.672,84</b>	<b>9.682.251,70</b>	<b>9.886.521,59</b>	<b>8.359.498,59</b>	<b>56.472,55</b>	<b>27.007,67</b>	<b>48.401,04</b>	<b>71.561,42</b>	<b>70.832,91</b>
	Variación Monetaria	188.104,64	258.578,86	204.269,89	(1.527.023,00)	(8.303.026,04)	(29.464,88)	21.393,37	23.160,38	(728,51)
	Variación Porcentual	2,04%	2,74%	2,11%	-15,45%	-99,32%	-52,18%	79,21%	47,85%	-1,02%
	<b>MARGEN DE CONTRIBUCION</b>	<b>15.359.437,29</b>	<b>16.097.676,71</b>	<b>17.404.240,85</b>	<b>13.595.801,24</b>	<b>762.590,32</b>	<b>2.259.661,57</b>	<b>5.347.878,83</b>	<b>6.189.049,81</b>	<b>8.156.329,03</b>
	Variación Monetaria	1.056.699,21	738.239,42	1.306.564,14	(3.808.439,61)	(12.833.210,92)	1.497.071,25	3.088.217,26	841.170,98	1.967.279,22
	Variación Porcentual	7,39%	4,81%	8,12%	-21,88%	-94,39%	196,31%	136,67%	15,73%	31,79%
41 (-) 41013	<b>GASTOS DE ADMINISTRACION</b>	<b>13.344.930,72</b>	<b>13.824.518,03</b>	<b>14.302.684,16</b>	<b>9.535.754,38</b>	<b>389.284,36</b>	<b>879.129,12</b>	<b>1.661.663,98</b>	<b>2.690.024,84</b>	<b>3.277.132,38</b>
	Variación Monetaria	2.974.352,85	479.587,31	478.166,13	(4.766.929,78)	(9.146.470,02)	489.844,76	782.534,86	1.028.360,86	587.107,54
	Variación Porcentual	28,68%	3,59%	3,46%	-33,33%	-95,92%	125,83%	89,01%	61,89%	21,83%
	<b>RESULTADO TÉCNICO</b>	<b>2.014.506,57</b>	<b>2.273.158,68</b>	<b>3.101.556,69</b>	<b>4.060.046,86</b>	<b>373.05,96</b>	<b>1.380.532,45</b>	<b>3.686.214,85</b>	<b>3.499.024,97</b>	<b>4.879.196,65</b>
	Variación Monetaria	(1.917.653,64)	258.652,11	828.398,01	958.490,17	(3.686.740,90)	1.007.226,49	2.305.682,40	(187.189,88)	1.380.171,68
	Variación Porcentual	-48,77%	12,84%	36,44%	30,90%	-90,81%	269,81%	167,01%	-5,08%	39,44%

## Anexo 5

<b>TENDENCIAS</b>											
CÓDIGO	DESCRIPCION	ENERO 2008	FEBRERO 2008	MARZO 2008	ABRIL 2008	MAYO 2008	JUNIO 2008	JULIO 2008	AGOSTO 2008	SEPTIEMBRE 2008	
	INGRESO DEVENGADO	397.979,25	1.517.020,07	5.248.392,67	7.229.950,45	9.117.853,00	10.843.031,14	12.501.427,40	13.960.560,03	15.763.172,36	
	Tendencias	100%	381%	1319%	1817%	2291%	2725%	3141%	3508%	3961%	
	PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	398.965,67	1.526.178,41	5.270.986,78	7.265.580,12	9.169.936,91	10.904.275,87	12.574.723,03	14.199.071,39	16.082.994,35	
	Tendencias	100%	383%	1321%	1821%	2298%	2733%	3152%	3559%	4031%	
	PRIMA NETA RETENIDA	914.574,45	4.225.945,18	16.506.207,10	21.463.814,85	22.796.106,05	23.447.788,01	24.098.772,39	24.523.996,19	25.334.408,02	
	Tendencias	100%	462%	1805%	2347%	2493%	2564%	2635%	2681%	2770%	
	PRIMA NETA RECIBIDA	2.633.081,60	10.800.673,26	38.225.799,18	52.600.876,85	55.503.230,36	56.783.457,73	58.423.685,89	59.479.809,13	61.278.908,56	
	Tendencias	100%	410%	1452%	1998%	2108%	2157%	2219%	2259%	2327%	
51	Prima Pagada	2.651.363,85	10.923.567,20	38.546.581,93	53.455.875,04	56.449.165,62	57.914.398,55	59.915.475,74	61.065.306,04	62.986.721,79	
	Tendencias	100%	412%	1454%	2016%	2129%	2184%	2260%	2303%	2376%	
5101	De Seguros Directos	2.651.363,85	10.923.567,20	38.546.581,93	53.455.875,04	56.449.165,62	57.914.398,55	59.915.475,74	61.065.306,04	62.986.721,79	
	Tendencias	100%	412%	1454%	2016%	2129%	2184%	2260%	2303%	2376%	
5102	De Reaseguros Aceptados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
45	Liquidaciones y Rescatos	18.282,25	122.893,94	320.782,75	854.998,19	945.935,26	1.130.940,82	1.491.789,85	1.585.496,91	1.707.813,23	
	Tendencias	100%	672%	1755%	4677%	5174%	6186%	8160%	8672%	9341%	
44	Prima Reaseguro Cedido	1.718.507,15	6.574.728,08	21.719.592,08	31.137.062,00	32.707.124,31	33.335.669,72	34.324.913,50	34.955.812,94	35.944.500,54	
	Tendencias	100%	383%	1264%	1812%	1903%	1940%	1997%	2034%	2092%	
	AJUSTE DE RESERVA DE VIDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO	515.608,78	2.699.766,77	11.235.220,32	14.198.234,73	13.626.169,14	12.543.512,14	11.524.049,36	10.324.924,80	9.251.413,67	
	Tendencias	100%	524%	2179%	2754%	2643%	2433%	2235%	2002%	1794%	
4805	Constitución de Reservas en Curso	515.608,78	2.936.215,88	12.947.646,69	24.240.333,28	33.505.403,35	41.734.449,46	49.264.171,80	56.006.713,31	62.095.202,79	
	Tendencias	100%	569%	2511%	4701%	6498%	8094%	9555%	10862%	12043%	
5704	Liberación de Reservas en Curso	-	236.449,11	1.712.426,37	10.042.098,55	19.879.234,21	29.190.937,32	37.740.122,44	45.681.788,51	52.843.789,12	
	Tendencias	-	100%	724%	4247%	8407%	12346%	15961%	19320%	22349%	

DESCRIPCION	ENERO 2008	FEBRERO 2008	MARZO 2008	ABRIL 2008	MAYO 2008	JUNIO 2008	JULIO 2008	AGOSTO 2008	SEPTIEMBRE 2008
AJUSTES OTRAS RESERVAS	986,42	2.075,00	5.060,00	10.566,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00	6.470,00
Tendencias	100%	210%	513%	1071%	656%	656%	656%	656%	656%
Constituc. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos	986,42	3.061,42	8.121,42	18.687,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42	25.157,42
Tendencias	100%	310%	823%	1894%	2550%	2550%	2550%	2550%	2550%
Libera. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos	-	986,42	3.061,42	8.121,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42	18.687,42
Tendencias	-	100%	310%	823%	1894%	1894%	1894%	1894%	1894%
Primas Reaseguros No Proporcionales	-	7.083,34	17.534,11	25.063,67	45.613,91	54.774,73	66.825,63	232.041,36	313.351,99
Tendencias	-	100%	248%	354%	644%	773%	943%	3276%	4424%
<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	-	-	10.993,24	81.709,95	197.170,47	504.823,73	896.885,05	1.380.112,53	2.081.668,60
Tendencias	-	-	100%	744%	1794%	4592%	8159%	12554%	18336%
Siniestros Pagados	-	-	15.092,74	71.955,38	275.300,84	762.898,87	1.362.361,51	2.384.970,22	3.572.033,86
Tendencias	-	-	100%	477%	1824%	5055%	9027%	15802%	23667%
<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	-	-	4.400,00	43.414,67	182.207,49	421.776,41	822.174,35	1.418.783,05	2.116.129,30
Tendencias	-	-	100%	987%	4141%	9586%	18686%	32245%	48094%
Salvamentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tendencias	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO RESERVAS SINIESTROS	-	-	300,50	53.229,24	104.077,12	163.701,27	356.697,89	413.925,36	625.764,04
Tendencias	-	-	100%	17714%	34635%	54476%	118701%	137746%	208241%
Constitución Reservas Siniestros	-	-	300,00	47.119,78	168.791,67	421.818,02	760.458,73	1.281.070,12	1.900.803,88
Tendencias	-	-	100%	15707%	56264%	140606%	253486%	427023%	633601%
Liberación de Reservas Siniestros	-	-	-	2.292,73	76.255,95	277.155,12	432.960,87	914.099,15	1.345.738,40
Tendencias	-	-	-	100%	3326%	12088%	18884%	39869%	58696%
Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.	-	-	0,50	8.402,19	11.541,40	19.038,37	29.200,03	46.954,39	70.698,56
Tendencias	-	-	100%	1680438%	2308280%	3807674%	5840006%	9390878%	14139712%
RESULTADO DE INTERMEDIACION	370.599,06	1.314.295,02	4.099.438,12	6.180.107,10	6.376.340,94	4.396.467,42	6.517.350,26	6.739.286,72	6.909.156,88
Tendencias	100%	355%	1106%	1668%	1721%	1186%	1759%	1818%	1864%
Comisiones Pagadas	69.344,03	335.275,97	1.212.593,67	1.758.526,61	2.002.245,86	2.017.545,95	2.330.989,63	2.329.258,73	2.658.365,74
Tendencias	100%	483%	1749%	2536%	2887%	2909%	3361%	3359%	3834%
<b>Comisiones Recibidas</b>	439.943,09	1.649.570,99	5.312.031,79	7.938.633,71	8.378.586,80	8.594.169,55	8.848.339,89	9.068.545,45	9.567.522,62
Tendencias	100%	375%	1207%	1804%	1904%	1953%	2011%	2061%	2175%
MARGEN DE CONTRIBUCION	768.578,31	2.831.315,09	9.589.108,15	13.328.287,60	15.297.023,47	15.841.428,56	18.121.892,61	19.319.734,22	20.590.660,64
Tendencias	100%	368%	1248%	1734%	1990%	2061%	2358%	2514%	2679%
GAUSTOS DE ADMINISTRACION	501.451,30	1.700.224,19	5.550.558,61	7.670.370,12	8.561.817,74	9.083.524,99	9.810.689,98	11.340.651,65	11.477.592,57
Tendencias	100%	339%	1107%	1530%	1707%	1811%	1956%	2262%	2289%
<b>RESULTADO TECNICO</b>	267.127,01	1.131.090,90	4.038.549,54	5.657.917,48	6.735.205,73	6.757.903,57	8.311.202,63	7.979.082,57	9.113.068,07
Tendencias	100%	423%	1512%	2118%	2521%	2530%	3111%	2987%	3412%

## TENDENCIAS

CÓDIGO	DESCRIPCION	OCTUBRE 2008	NOVIEMBRE 2008	DECIEMBRE 2008	ENERO 2009	FEBRERO 2009	MARZO 2009	ABRIL 2009	MAYO 2009	JUNIO 2009
	INGRESO DEVENGADO	18.047.613,58	18.509.956,38	20.673.819,23	1.917.467,94	4.282.475,83	7.920.652,79	10.178.592,29	11.292.337,72	10.957.386,84
	Tendencias	453%	4651%	5195%	482%	1076%	1990%	2558%	2837%	2753%
	PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	18.408.937,11	18.911.139,34	21.120.629,07	1.928.801,93	4.309.836,44	8.065.014,64	10.374.235,30	11.561.111,10	11.282.302,44
	Tendencias	4614%	4740%	5294%	483%	1080%	2021%	2600%	2898%	2828%
	PRIMA NETA RETENIDA	25.537.963,62	25.898.370,52	26.683.551,27	496.938,54	2.479.945,54	9.764.141,96	-	14.566.874,40	14.782.358,87
	Tendencias	2792%	2832%	2918%	54%	271%	1068%	0%	1593%	1616%
	PRIMA NETA RECIBIDA	62.135.727,55	63.024.547,30	65.100.558,44	1.515.480,01	6.380.042,40	26.492.211,01	35.850.151,47	40.873.782,32	44.540.264,77
	Tendencias	2360%	2394%	2472%	58%	242%	1006%	1362%	1552%	1692%
51	Prima Pagada	64.058.839,98	65.094.909,16	67.742.954,56	1.611.588,61	6.666.364,10	27.387.385,52	37.145.095,12	42.832.240,65	46.688.228,02
	Tendencias	2410%	2455%	2555%	61%	251%	1033%	1401%	1615%	1761%
5101	De Seguros Directos	64.058.839,98	65.094.909,16	67.742.954,56	1.611.588,61	6.666.364,10	27.387.385,52	37.145.095,12	42.832.240,65	46.688.228,02
	Tendencias	2410%	2455%	2555%	61%	251%	1033%	1401%	1615%	1761%
5102	De Reaseguros Aceptados	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
45	Liquidaciones y Rescales	1.923.112,43	2.070.361,86	2.642.396,12	96.108,60	286.321,70	895.174,51	1.294.943,65	1.958.458,33	2.147.963,25
	Tendencias	10519%	11324%	14453%	526%	1566%	4896%	7083%	10712%	11749%
44	Prima Reaseguro Cedido	36.597.763,93	37.126.176,78	38.417.007,17	1.018.541,47	3.900.096,86	16.728.069,05	22.970.064,53	26.306.907,92	29.757.905,90
	Tendencias	2130%	2160%	2235%	59%	227%	973%	1337%	1531%	1732%
	AJUSTE DE RESERVA DEVIDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	AJUSTE DE RESERVA RESGOS EN CURSO	7.129.026,51	6.987.231,18	5.562.922,20	(1.431.863,39)	(1.829.890,90)	1.699.127,32	2.505.851,64	3.005.763,30	3.500.056,43
	Tendencias	1383%	1355%	1079%	-278%	-355%	330%	486%	583%	679%
4805	Constitución de Reservas Resgos en Curso	66.709.604,31	72.116.171,60	74.973.319,98	2.426.266,53	4.832.455,80	10.994.801,97	16.182.559,18	21.704.394,09	27.231.160,02
	Tendencias	12938%	13987%	14541%	471%	937%	2132%	3139%	4209%	5281%
5704	Liberación de Reservas Resgos en Curso	59.580.577,80	65.128.940,42	69.410.397,78	3.858.129,92	6.662.346,70	9.295.674,65	13.676.707,54	18.698.630,79	23.731.103,59
	Tendencias	25198%	27545%	29355%	1632%	2818%	3931%	5784%	7908%	10036%

DESCRIPCION	OCTUBRE 2008	NOVIEMBRE 2008	DICIEMBRE 2008	ENERO 2009	FEBRERO 2009	MARZO 2009	ABRIL 2009	MAYO 2009	JUNIO 2009
AJUSTES OTRAS RESERVAS	6.470,00	6.470,00	6.470,00	-	-	44.109,16	50.231,03	55.022,95	59.667,92
Tendencias	656%	656%	656%	0%	0%	4472%	5092%	5578%	6049%
Constituc. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos	25.157,42	25.157,42	25.157,42	-	-	44.109,16	94.340,19	149.363,14	209.031,06
Tendencias	25500%	25500%	25500%	0%	0%	4472%	9564%	15142%	21191%
Libera. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos	18.687,42	18.687,42	18.687,42	-	-	-	44.109,16	94.340,19	149.363,14
Tendencias	1894%	1894%	1894%	0%	0%	0%	4472%	9564%	15142%
Primas Reaseguros No Proporcionales	354.853,53	394.712,96	440.339,84	11.333,99	27.360,61	100.252,69	145.411,98	213.750,43	265.247,68
Tendencias	5010%	5572%	6217%	160%	386%	1415%	2053%	3018%	3745%
<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	<b>2.964.253,41</b>	<b>3.823.089,89</b>	<b>5.032.219,32</b>	<b>713.821,68</b>	<b>1.554.544,06</b>	<b>3.008.550,33</b>	<b>3.859.050,50</b>	<b>4.973.839,03</b>	<b>5.430.222,13</b>
Tendencias	26964%	34777%	45776%	6493%	14141%	27367%	35104%	45245%	49396%
Siniestros Pagados	5.151.411,87	6.259.775,91	7.806.716,52	1.420.882,29	2.769.210,35	5.105.396,60	7.132.764,59	9.359.391,70	11.230.877,10
Tendencias	34132%	41475%	51725%	9414%	18348%	33827%	47260%	62013%	74412%
<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	<b>3.096.985,85</b>	<b>3.730.680,88</b>	<b>4.659.052,72</b>	<b>809.688,82</b>	<b>1.564.757,54</b>	<b>2.872.027,67</b>	<b>4.205.565,28</b>	<b>5.499.267,31</b>	<b>6.588.537,17</b>
Tendencias	70386%	84788%	105888%	18402%	35563%	65273%	95581%	124983%	149739%
Salvamentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tendencias	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NETO RESERVAS SINIESTROS	909.827,39	1.293.994,86	1.884.555,52	102.628,21	350.091,25	775.181,40	931.851,19	1.113.714,64	787.882,20
Tendencias	302771%	430614%	627140%	34152%	116503%	257964%	310100%	370621%	262190%
Constitución Reservas Siniestros	2.759.401,88	3.450.503,97	4.559.993,63	1.171.503,61	2.269.371,22	3.749.815,43	4.770.387,78	5.917.317,61	7.481.757,63
Tendencias	919801%	1150168%	1519998%	390501%	756457%	1249388%	1590129%	1972439%	2493919%
Liberación de Reservas Siniestros	1.969.973,37	2.314.063,97	3.023.863,71	1.105.170,40	1.992.853,64	3.145.679,47	4.117.898,52	5.194.778,06	7.148.835,45
Tendencias	85923%	100931%	131889%	48203%	86921%	137202%	179607%	226576%	311805%
Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.	120.398,88	157.554,86	348.425,60	36.295,00	73.573,67	171.045,44	279.361,93	391.175,09	454.960,02
Tendencias	24079776%	31510972%	69685120%	7259000%	14714734%	34209088%	55872386%	78235018%	90992004%
RESULTADO DE INTERMEDIACION	7.518.143,63	7.527.720,20	7.970.503,38	240.587,91	888.276,74	3.850.849,84	5.116.501,98	5.879.643,58	6.851.123,33
Tendencias	2029%	2031%	2151%	65%	240%	10399%	1381%	1587%	1849%
Comisiones Pagadas	2.429.321,61	2.552.854,53	2.628.212,54	102.087,73	256.008,25	909.998,38	1.301.532,52	1.502.194,06	1.678.409,39
Tendencias	3503%	3681%	3790%	147%	369%	1312%	1877%	2166%	2420%
<b>Comisiones Recibidas</b>	<b>9.947.465,24</b>	<b>10.080.574,73</b>	<b>10.598.715,92</b>	<b>342.675,64</b>	<b>1.144.284,99</b>	<b>4.760.848,22</b>	<b>6.418.034,50</b>	<b>7.381.837,64</b>	<b>8.529.532,72</b>
Tendencias	2261%	2291%	2409%	78%	260%	1082%	1459%	1678%	1939%
MARGEN DE CONTRIBUCION	22.601.503,80	22.214.586,69	23.612.103,29	1.444.234,17	3.616.208,51	8.762.952,30	11.436.043,77	12.198.143,27	12.378.288,04
Tendencias	2941%	2890%	3072%	188%	471%	1140%	1488%	1587%	1611%
GASTOS DE ADMINISTRACION	12.418.637,13	13.061.283,28	16.314.054,17	594.254,96	1.811.301,43	5.151.315,98	7.900.724,53	7.938.605,59	9.311.370,03
Tendencias	2477%	2605%	3253%	119%	361%	1027%	1576%	1583%	1857%
<b>RESULTADO TECNICO</b>	<b>10.182.866,67</b>	<b>9.153.303,41</b>	<b>7.298.049,12</b>	<b>849.979,21</b>	<b>1.804.907,08</b>	<b>3.611.636,32</b>	<b>3.535.319,24</b>	<b>4.259.536,68</b>	<b>3.066.918,01</b>
Tendencias	3812%	3427%	2732%	318%	676%	1352%	1323%	1595%	1148%

TENDENCIAS											
CÓDIGO	DESCRIPCION	JULIO 2009	AGOSTO 2009	SEPTIEMBRE 2009	OCTUBRE 2009	NOVIEMBRE 2009	DICIEMBRE 2009	ENERO 2010	FEBRERO 2010	MARZO 2010	
	INGRESO DEVENGADO	12.119.266,04	13.421.122,85	14.888.101,72	15.985.362,81	17.682.025,11	15.415.983,01	1.232.166,06	3.707.080,78	7.938.966,23	
	Tendencias	3045%	3372%	3741%	4017%	4443%	3874%	310%	931%	1995%	
	PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	12.493.062,60	13.837.674,79	15.253.002,76	16.410.822,59	18.171.984,64	15.965.166,10	1.240.541,90	3.734.665,24	7.985.575,32	
	Tendencias	3131%	3468%	3823%	4113%	4555%	4002%	311%	936%	2002%	
	PRIMA NETA RETENIDA	15.657.708,17	16.240.227,64	16.748.837,18	17.321.997,47	18.281.823,00	14.831.106,63	1.062.661,70	5.265.977,48	15.482.180,25	
	Tendencias	1712%	1776%	1831%	1894%	1999%	1622%	116%	576%	1693%	
	PRIMA NETA RECIBIDA	47.046.504,00	48.697.698,32	49.773.238,73	51.312.586,59	52.573.416,74	42.920.524,78	1.279.224,58	5.404.520,54	15.703.811,02	
	Tendencias	1787%	1849%	1890%	1949%	1997%	1630%	49%	205%	596%	
51	Prima Pagada	49.443.621,37	51.309.731,01	52.586.623,13	54.331.427,22	55.797.603,88	59.127.905,01	1.383.470,15	5.744.910,98	16.366.024,16	
	Tendencias	1865%	1935%	1983%	2049%	2104%	2230%	52%	217%	617%	
5101	De Seguros Directos	49.443.621,37	51.309.731,01	52.586.623,13	54.331.427,22	55.797.603,88	59.127.905,01	1.383.470,15	5.744.910,98	16.366.024,16	
	Tendencias	1865%	1935%	1983%	2049%	2104%	2230%	52%	217%	617%	
5102	De Reaseguros Aceptados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
45	Liquidaciones y Rescates	2.397.117,37	2.612.032,69	2.813.384,40	3.018.840,63	3.224.187,14	16.207.380,23	104.245,57	340.390,44	662.213,14	
	Tendencias	13112%	14287%	15389%	16512%	17636%	88651%	570%	1862%	3622%	
44	Prima Reaseguro Cedido	31.388.795,83	32.457.470,68	33.024.401,55	33.990.589,12	34.291.593,74	28.089.418,15	216.562,88	138.543,06	221.630,77	
	Tendencias	1827%	1889%	1922%	1978%	1995%	1635%	13%	8%	13%	
	AJUSTE DE RESERVA DE VIDA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tendencias	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
	AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO	3.164.645,57	2.402.552,85	1.495.834,42	911.174,88	109.838,36	(1.134.059,47)	(177.880,20)	1.531.312,24	7.496.604,93	
	Tendencias	614%	466%	290%	177%	21%	-220%	-34%	297%	1454%	
4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso	32.396.953,96	37.069.705,94	41.129.776,18	44.918.100,80	48.203.132,35	50.739.909,01	2.574.124,96	6.839.806,45	16.247.747,50	
	Tendencias	6283%	7190%	7977%	8712%	9349%	9841%	499%	1327%	3151%	
5704	Liberación de Reservas Riesgos en Curso	29.232.308,39	34.667.153,09	39.633.941,76	44.006.925,92	48.093.293,99	51.873.968,48	2.752.005,16	5.308.494,21	8.751.142,57	
	Tendencias	12363%	14662%	16762%	18612%	20340%	21939%	1164%	2245%	3701%	

DESCRIPCION	JULIO 2009	AGOSTO 2009	SEPTIEMBRE 2009	OCTUBRE 2009	NOVIEMBRE 2009	DICIEMBRE 2009	ENERO 2010	FEBRERO 2010	MARZO 2010
AJUSTES OTRAS RESERVAS	63.818,05	68.061,51	4.870,11	6.598,94	7.042,10	4.822,42	-	1.64,60	245,21
Tendencias	6470%	6900%	494%	689%	714%	489%	0%	17%	25%
Constituc. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos	272.882,80	340.978,00	345.740,47	347.469,30	347.912,46	347.912,46	-	1.64,60	409,81
Tendencias	27664%	34567%	35050%	35225%	35270%	35270%	0%	17%	42%
Libera. Reserva Desv. Siniestr. y Eventos Catastróficos	209.064,75	272.916,49	340.870,36	340.870,36	340.870,36	343.090,04	-	-	1.64,60
Tendencias	21194%	27667%	34556%	34556%	34556%	34781%	0%	0%	17%
Primas Reaseguros No Proporcionales	309.978,51	348.490,43	360.030,93	418.860,84	482.917,43	544.360,67	8.375,84	27.419,86	46.363,88
Tendencias	4376%	4920%	5083%	5913%	6818%	7685%	118%	387%	655%
<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	<b>6.014.774,53</b>	<b>6.499.120,38</b>	<b>7.021.172,35</b>	<b>7.583.719,36</b>	<b>8.115.423,59</b>	<b>8.498.754,94</b>	<b>491.942,81</b>	<b>1.339.989,67</b>	<b>2.208.494,25</b>
Tendencias	54713%	59119%	63868%	68985%	73822%	77309%	4475%	12189%	20090%
Siniestros Pagados	13.080.199,94	14.740.280,90	16.285.442,07	17.894.851,72	19.438.066,67	21.088.355,14	1.568.882,28	3.173.317,17	5.226.627,89
Tendencias	86666%	97665%	107902%	118566%	128791%	139725%	10395%	21025%	34630%
<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	<b>7.698.116,44</b>	<b>8.718.055,07</b>	<b>9.653.489,81</b>	<b>10.663.966,59</b>	<b>11.615.384,30</b>	<b>12.858.042,88</b>	<b>981.668,03</b>	<b>1.863.666,52</b>	<b>3.042.816,16</b>
Tendencias	174957%	198138%	219397%	242363%	263986%	292228%	22311%	42356%	69155%
Salvamentos	-	-	2.000,00	2.000,00	2.000,00	-	-	-	-
Tendencias	-	-	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
NETO RESERVAS SINIESTROS	632.691,03	476.894,55	391.220,09	354.834,23	294.741,22	268.442,68	(95.271,44)	30.339,02	24.682,52
Tendencias	210546%	158700%	130190%	118081%	98084%	89332%	-31704%	10096%	8214%
Constitución Reservas Siniestros	8.328.985,65	9.096.703,37	9.841.850,52	10.651.272,93	11.317.095,86	12.101.256,70	801.315,72	1.690.384,29	2.764.831,38
Tendencias	2776329%	3032234%	3280617%	3550424%	3772365%	4033752%	267105%	563461%	921610%
Liberación de Reservas Siniestros	8.208.076,65	9.178.273,79	10.071.216,98	10.898.220,36	11.633.462,09	12.563.477,67	873.374,00	1.651.270,98	2.697.075,23
Tendencias	358005%	400321%	439267%	475338%	507407%	547970%	38093%	72022%	117636%
Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.	511.782,03	558.464,97	620.586,55	601.781,66	611.107,45	730.663,65	(23.213,16)	(8.774,29)	(43.073,63)
Tendencias	102356406%	111692994%	124117310%	120356332%	122221490%	146132730%	-4642632%	-1754858%	-8614726%
RESULTADO DE INTERMEDIACION	7.177.317,66	7.380.735,61	7.492.507,92	7.696.033,26	7.837.639,33	6.678.573,17	22.367,07	(107.429,54)	(382.593,15)
Tendencias	1937%	1992%	2022%	2077%	2115%	1802%	6%	-29%	-103%
Comisiones Pagadas	1.781.540,60	1.854.832,59	1.931.164,92	1.986.218,44	2.048.882,26	1.680.925,42	34.105,48	134.437,21	430.994,19
Tendencias	2569%	2675%	2785%	2864%	2955%	2424%	49%	194%	622%
<b>Comisiones Recibidas</b>	<b>8.958.858,26</b>	<b>9.235.568,20</b>	<b>9.423.672,84</b>	<b>9.682.251,70</b>	<b>9.886.521,59</b>	<b>8.359.498,59</b>	<b>56.472,55</b>	<b>27.007,67</b>	<b>48.401,04</b>
Tendencias	2036%	2099%	2142%	2201%	2247%	1900%	13%	6%	11%
MARGEN DE CONTRIBUCION	13.281.809,17	14.302.738,08	15.359.437,29	16.097.676,71	17.404.240,85	13.595.801,24	762.590,32	2.259.661,57	5.347.878,83
Tendencias	1728%	1861%	1998%	2094%	2264%	1769%	99%	294%	696%
GASTOS DE ADMINISTRACION	10.011.956,08	10.370.577,87	13.344.930,72	13.824.518,03	14.302.684,16	9.535.754,38	389.284,36	879.129,12	1.661.663,98
Tendencias	1997%	2068%	2661%	2757%	2852%	1902%	78%	175%	331%
<b>RESULTADO TECNICO</b>	<b>3.269.853,09</b>	<b>3.932.160,21</b>	<b>2.014.506,57</b>	<b>2.273.158,68</b>	<b>3.101.556,69</b>	<b>4.060.046,86</b>	<b>373.305,96</b>	<b>1.380.532,45</b>	<b>3.686.214,85</b>
Tendencias	1224%	1472%	754%	851%	1161%	1520%	140%	517%	1380%



TENDENCIAS				
CÓDIGO	DESCRIPCION	ABRIL 2010	MAYO 2010	
	INGRESO DEVENGADO	9.944.170,61	12.949.561,65	
	Tendencias	2499%	3254%	
	PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA	10.003.228,80	13.036.043,95	
	Tendencias	2507%	3267%	
	PRIMA NETA RETENIDA	21.585.002,40	26.622.678,10	
	Tendencias	2360%	2911%	
	PRIMA NETA RECIBIDA	22.060.371,10	27.130.402,80	
	Tendencias	838%	1030%	
51	Prima Pagada	23.017.022,04	28.238.858,81	
	Tendencias	868%	1065%	
5101	De Seguros Directos	23.017.022,04	28.238.858,81	
	Tendencias	868%	1065%	
5102	De Reaseguros Aceptados	-	-	
	Tendencias	0%	0%	
45	Liquidaciones y Rescates	956.650,94	1.108.456,01	
	Tendencias	5233%	6063%	
44	Prima Reaseguro Cedido	475.368,70	507.724,70	
	Tendencias	28%	30%	
	AJUSTE DE RESERVA DE VIDA	-	-	
	Tendencias	0%	0%	
4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-	
	Tendencias	0%	0%	
4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-	
	Tendencias	0%	0%	
4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	-	-	
	Tendencias	0%	0%	
	AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO	11.581.773,60	13.586.634,15	
	Tendencias	2246%	2635%	
4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso	27.812.954,61	39.923.661,00	
	Tendencias	5394%	7743%	
5704	Liberación de Reservas Riesgos en Curso	16.231.181,01	26.337.026,85	
	Tendencias	6865%	11139%	

CÓDIGO	DESCRIPCION	ABRIL 2010	MAYO 2010
	AJUSTES OTRAS RESERVAS	530,28	813,69
	Tendencias	54%	82%
4808	Constituc. Reserva Desv. Sinistr. y Eventos Catastróficos	940,09	1.830,60
	Tendencias	95%	186%
5707	Libera. Reserva Desv. Sinistr. y Eventos Catastróficos	409,81	1.016,91
	Tendencias	42%	103%
43	Primas Reaseguros No Proporcionales	58.527,91	85.668,61
	Tendencias	826%	1209%
	<b>COSTOS DE SINIESTROS</b>	<b>3.210.136,53</b>	<b>4.088.174,84</b>
	Tendencias	29201%	37188%
46	Siniestros Pagados	7.145.349,32	8.856.342,22
	Tendencias	47343%	58679%
<b>5301 + 5302</b>	<b>Recuperaciones de Reaseguros Cedidos</b>	<b>4.072.853,61</b>	<b>4.843.556,24</b>
	Tendencias	92565%	110081%
5303 + 5304 + 5305	Salvamentos	-	-
	Tendencias	0%	0%
	<b>NETO RESERVAS SINIESTROS</b>	<b>137.640,82</b>	<b>75.388,86</b>
	Tendencias	45804%	25088%
4806	Constitución Reservas Siniestros	4.096.637,89	5.288.788,52
	Tendencias	1365546%	1762930%
5705	Liberación de Reservas Siniestros	3.832.392,44	5.046.146,94
	Tendencias	167154%	220093%
4807 (-) 5706	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurridos y No Report.	(126.604,63)	(167.252,72)
	Tendencias	-25320926%	-33450544%
	<b>RESULTADO DE INTERMEDIACION</b>	<b>(544.984,27)</b>	<b>(705.057,78)</b>
	Tendencias	-147%	-190%
42 (-) 4204	Comisiones Pagadas	616.545,69	775.890,69
	Tendencias	889%	1119%
52	<b>Comisiones Recibidas</b>	<b>71.561,42</b>	<b>70.832,91</b>
	Tendencias	16%	16%
	<b>MARGEN DE CONTRIBUCION</b>	<b>6.189.049,81</b>	<b>8.156.329,03</b>
	Tendencias	805%	1061%
41 (-) 410113	<b>GASTOS DE ADMINISTRACION</b>	<b>2.690.024,84</b>	<b>3.277.132,38</b>
	Tendencias	536%	654%
	<b>RESULTADO TECNICO</b>	<b>3.499.024,97</b>	<b>4.879.196,65</b>
	Tendencias	1310%	1827%

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.  
Realizado por: Autoras.

## Anexo 6

RESULTADO TÉCNICO DE TOTALES ANUALES								
Periodo: Enero 2008 - Mayo 2010.								
#	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	TOTAL 2008	%	TOTAL 2009	%	TOTAL 2010 Hasta mayo	%
5	51	Prima Pagada	535.710.250,30	100,00%	484.927.813,64	100,00%	74.750.286,14	100,00%
6	5101	De Seguros Directos	535.710.250,30	100,00%	484.927.813,64	100,00%	74.750.286,14	100,00%
7	5102	De Reaseguros Aceptados	-	-	-	-	-	-
8	45	Liquidaciones y Rescates (-)	12.744.441,75	2,38%	36.951.912,50	7,62%	3.171.956,10	4,24%
4		<b>PRIMA NETA RECIBIDA (=)</b>	<b>522.965.808,55</b>	<b>97,62%</b>	<b>447.975.901,14</b>	<b>92,38%</b>	<b>71.578.330,04</b>	<b>95,76%</b>
9	44	Prima Reaseguro Cedido (-)	307.432.681,42	57,39%	293.923.854,80	60,61%	1.559.830,11	2,09%
3		<b>PRIMA NETA RETENIDA (=)</b>	<b>215.533.127,13</b>	<b>40,23%</b>	<b>141.171.959,40</b>	<b>29,11%</b>	<b>70.018.499,93</b>	<b>93,67%</b>
10		AJUSTE DE RESERVA DE VIDA (-)	-	-	-	-	-	-
11	4802 - 5701	Para dividendos asegurados vida	-	-	-	-	-	-
12	4803 - 5702	Matemática de Vida	-	-	-	-	-	-
13	4804 - 5703	De seguros de vida con cuenta Única de inversión	-	-	-	-	-	-
14		AJUSTE DE RESERVA RIESGOS EN CURSO (-)	98.610.848,42	18,41%	14.399.031,01	2,97%	34.018.444,72	45,51%
15	4805	Constitución de Reservas Riesgos en Curso	424.928.669,63	79,32%	337.829.215,83	69,67%	93.398.294,52	124,95%
16	5704	Liberación de Reservas Riesgos en Curso	326.317.821,21	60,91%	323.430.184,82	66,70%	59.379.849,80	79,44%
2		<b>PRIMA RETENIDA NETA DEVENGADA (=)</b>	<b>116.922.278,71</b>	<b>21,83%</b>	<b>139.653.015,33</b>	<b>28,80%</b>	<b>36.000.055,21</b>	<b>48,16%</b>
17		AJUSTES OTRAS RESERVAS (-)	63.977,42	0,01%	364.244,19	0,08%	1.753,78	0,00%
18	4808	Constituc. Reserva Dev. Siniestr. y Eventos Catastróficos	206.958,62	0,04%	2.499.739,04	0,52%	3.345,10	0,00%
19	5707	Libera. Reserva Dev. Siniestr. y Eventos Catastróficos	142.981,20	0,03%	2.135.494,85	0,44%	1.591,32	0,00%
20	43	Primas Reaseguros No Proporcionales (-)	1.557.482,11	0,29%	3.227.996,19	0,67%	226.356,10	0,30%
1		<b>INGRESO DEVENGADO (=)</b>	<b>115.300.819,18</b>	<b>21,52%</b>	<b>136.060.774,95</b>	<b>28,06%</b>	<b>35.771.945,33</b>	<b>47,86%</b>
22	46	Siniestros Pagados	21.402.741,81	4,00%	139.545.719,07	28,78%	25.970.518,88	34,74%
23	5301 + 5302	Recuperaciones de Reaseguros Cedidos (-)	12.764.923,84	2,38%	82.746.898,88	17,06%	14.804.560,56	19,81%
24	5303 + 5304 + 5305	Salvamentos (-)	-	-	6.000,00	0,00%	-	-
25		NETO RESERVAS SINIESTROS (-)	4.512.078,33	0,84%	6.480.172,69	1,34%	172.779,78	0,23%
26	4806	Constitución Reservas Siniestros	11.899.757,71	2,22%	86.697.318,31	17,88%	14.641.957,80	19,59%
27	5705	Liberación de Reservas Siniestros	8.042.339,30	1,50%	85.257.943,08	17,58%	14.100.259,59	18,86%
28	4807 (+) 5706	Ajuste Reserva para Siniestros Ocurredos y No Report.	654.659,92	0,12%	5.040.797,46	1,04%	(368.918,43)	-0,49%
21		<b>COSTOS DE SINIESTROS (=)</b>	<b>13.149.896,30</b>	<b>2,45%</b>	<b>63.272.992,88</b>	<b>13,05%</b>	<b>11.338.738,10</b>	<b>15,17%</b>
30	42 (+) 4204	Comisiones Pagadas	19.771.680,34	3,69%	17.033.794,56	3,51%	1.991.973,26	2,66%
31	52	Comisiones Recibidas (-)	80.343.525,05	15,00%	84.123.584,89	17,35%	274.275,59	0,37%
29		<b>RESULTADO DE INTERMEDIACIÓN (=)</b>	<b>58.391.688,53</b>	<b>10,90%</b>	<b>67.089.790,33</b>	<b>13,84%</b>	<b>(1.717.697,67)</b>	<b>-2,30%</b>
32		MARGEN DE CONTRIBUCIÓN	161.901.635,74	30,22%	139.877.572,40	28,85%	22.715.509,56	30,39%
33	41 (+) 410113	GASTOS DE ADMINISTRACIÓN (-)	94.429.572,45	17,63%	104.097.993,76	21,47%	8.897.234,68	11,90%
34		<b>RESULTADO TÉCNICO (=)</b>	<b>67.472.063,29</b>	<b>12,59%</b>	<b>35.779.578,64</b>	<b>7,38%</b>	<b>13.818.274,88</b>	<b>18,49%</b>

Fuente: Superintendencia de Bancos y Seguros.

Realizado por: Autoras.

**Anexo 7**

<b>Número de Víctimas de Siniestros por Semana</b>			
<b>Semana #</b>	<b>Fecha del siniestro</b>		<b># Víctimas</b>
	<b>Del</b>	<b>Al</b>	
1	Martes, 01 de Enero de 2008	Domingo, 06 de Enero de 2008	14
2	Lunes, 07 de Enero de 2008	Domingo, 13 de Enero de 2008	13
3	Lunes, 14 de Enero de 2008	Domingo, 20 de Enero de 2008	2
4	Lunes, 21 de Enero de 2008	Domingo, 27 de Enero de 2008	3
5	Lunes, 28 de Enero de 2008	Domingo, 03 de Febrero de 2008	6
6	Lunes, 04 de Febrero de 2008	Domingo, 10 de Febrero de 2008	25
7	Lunes, 11 de Febrero de 2008	Domingo, 17 de Febrero de 2008	7
8	Lunes, 18 de Febrero de 2008	Domingo, 24 de Febrero de 2008	7
9	Lunes, 25 de Febrero de 2008	Domingo, 02 de Marzo de 2008	20
10	Lunes, 03 de Marzo de 2008	Domingo, 09 de Marzo de 2008	29
11	Lunes, 10 de Marzo de 2008	Domingo, 16 de Marzo de 2008	55
12	Lunes, 17 de Marzo de 2008	Domingo, 23 de Marzo de 2008	125
13	Lunes, 24 de Marzo de 2008	Domingo, 30 de Marzo de 2008	152
14	Lunes, 31 de Marzo de 2008	Domingo, 06 de Abril de 2008	183
15	Lunes, 07 de Abril de 2008	Domingo, 13 de Abril de 2008	247
16	Lunes, 14 de Abril de 2008	Domingo, 20 de Abril de 2008	245
17	Lunes, 21 de Abril de 2008	Domingo, 27 de Abril de 2008	260
18	Lunes, 28 de Abril de 2008	Domingo, 04 de Mayo de 2008	299
19	Lunes, 05 de Mayo de 2008	Domingo, 11 de Mayo de 2008	315
20	Lunes, 12 de Mayo de 2008	Domingo, 18 de Mayo de 2008	318
21	Lunes, 19 de Mayo de 2008	Domingo, 25 de Mayo de 2008	321
22	Lunes, 26 de Mayo de 2008	Domingo, 01 de Junio de 2008	307
23	Lunes, 02 de Junio de 2008	Domingo, 08 de Junio de 2008	316
24	Lunes, 09 de Junio de 2008	Domingo, 15 de Junio de 2008	414
25	Lunes, 16 de Junio de 2008	Domingo, 22 de Junio de 2008	346
26	Lunes, 23 de Junio de 2008	Domingo, 29 de Junio de 2008	322
27	Lunes, 30 de Junio de 2008	Domingo, 06 de Julio de 2008	290
28	Lunes, 07 de Julio de 2008	Domingo, 13 de Julio de 2008	326
29	Lunes, 14 de Julio de 2008	Domingo, 20 de Julio de 2008	407
30	Lunes, 21 de Julio de 2008	Domingo, 27 de Julio de 2008	322
31	Lunes, 28 de Julio de 2008	Domingo, 03 de Agosto de 2008	323
32	Lunes, 04 de Agosto de 2008	Domingo, 10 de Agosto de 2008	388
33	Lunes, 11 de Agosto de 2008	Domingo, 17 de Agosto de 2008	354
34	Lunes, 18 de Agosto de 2008	Domingo, 24 de Agosto de 2008	376
35	Lunes, 25 de Agosto de 2008	Domingo, 31 de Agosto de 2008	366
36	Lunes, 01 de Septiembre de 2008	Domingo, 07 de Septiembre de 2008	347
37	Lunes, 08 de Septiembre de 2008	Domingo, 14 de Septiembre de 2008	367
38	Lunes, 15 de Septiembre de 2008	Domingo, 21 de Septiembre de 2008	401
39	Lunes, 22 de Septiembre de 2008	Domingo, 28 de Septiembre de 2008	352
40	Lunes, 29 de Septiembre de 2008	Domingo, 05 de Octubre de 2008	385
41	Lunes, 06 de Octubre de 2008	Domingo, 12 de Octubre de 2008	325
42	Lunes, 13 de Octubre de 2008	Domingo, 19 de Octubre de 2008	313
43	Lunes, 20 de Octubre de 2008	Domingo, 26 de Octubre de 2008	348
44	Lunes, 27 de Octubre de 2008	Domingo, 02 de Noviembre de 2008	373

45	Lunes, 03 de Noviembre de 2008	Domingo, 09 de Noviembre de 2008	<b>345</b>
46	Lunes, 10 de Noviembre de 2008	Domingo, 16 de Noviembre de 2008	<b>373</b>
47	Lunes, 17 de Noviembre de 2008	Domingo, 23 de Noviembre de 2008	<b>327</b>
48	Lunes, 24 de Noviembre de 2008	Domingo, 30 de Noviembre de 2008	<b>289</b>
49	Lunes, 01 de Diciembre de 2008	Domingo, 07 de Diciembre de 2008	<b>354</b>
50	Lunes, 08 de Diciembre de 2008	Domingo, 14 de Diciembre de 2008	<b>298</b>
51	Lunes, 15 de Diciembre de 2008	Domingo, 21 de Diciembre de 2008	<b>332</b>
52	Lunes, 22 de Diciembre de 2008	Domingo, 28 de Diciembre de 2008	<b>320</b>
53	Lunes, 29 de Diciembre de 2008	Domingo, 04 de Enero de 2009	<b>467</b>
54	Lunes, 05 de Enero de 2009	Domingo, 11 de Enero de 2009	<b>395</b>
55	Lunes, 12 de Enero de 2009	Domingo, 18 de Enero de 2009	<b>390</b>
56	Lunes, 19 de Enero de 2009	Domingo, 25 de Enero de 2009	<b>368</b>
57	Lunes, 26 de Enero de 2009	Domingo, 01 de Febrero de 2009	<b>356</b>
58	Lunes, 02 de Febrero de 2009	Domingo, 08 de Febrero de 2009	<b>342</b>
59	Lunes, 09 de Febrero de 2009	Domingo, 15 de Febrero de 2009	<b>341</b>
60	Lunes, 16 de Febrero de 2009	Domingo, 22 de Febrero de 2009	<b>339</b>
61	Lunes, 23 de Febrero de 2009	Domingo, 01 de Marzo de 2009	<b>247</b>
62	Lunes, 02 de Marzo de 2009	Domingo, 08 de Marzo de 2009	<b>306</b>
63	Lunes, 09 de Marzo de 2009	Domingo, 15 de Marzo de 2009	<b>281</b>
64	Lunes, 16 de Marzo de 2009	Domingo, 22 de Marzo de 2009	<b>291</b>
65	Lunes, 23 de Marzo de 2009	Domingo, 29 de Marzo de 2009	<b>341</b>
66	Lunes, 30 de Marzo de 2009	Domingo, 05 de Abril de 2009	<b>297</b>
67	Lunes, 06 de Abril de 2009	Domingo, 12 de Abril de 2009	<b>251</b>
68	Lunes, 13 de Abril de 2009	Domingo, 19 de Abril de 2009	<b>273</b>
69	Lunes, 20 de Abril de 2009	Domingo, 26 de Abril de 2009	<b>275</b>
70	Lunes, 27 de Abril de 2009	Domingo, 03 de Mayo de 2009	<b>343</b>
71	Lunes, 04 de Mayo de 2009	Domingo, 10 de Mayo de 2009	<b>383</b>
72	Lunes, 11 de Mayo de 2009	Domingo, 17 de Mayo de 2009	<b>319</b>
73	Lunes, 18 de Mayo de 2009	Domingo, 24 de Mayo de 2009	<b>373</b>
74	Lunes, 25 de Mayo de 2009	Domingo, 31 de Mayo de 2009	<b>298</b>
75	Lunes, 01 de Junio de 2009	Domingo, 07 de Junio de 2009	<b>365</b>
76	Lunes, 08 de Junio de 2009	Domingo, 14 de Junio de 2009	<b>380</b>
77	Lunes, 15 de Junio de 2009	Domingo, 21 de Junio de 2009	<b>375</b>
78	Lunes, 22 de Junio de 2009	Domingo, 28 de Junio de 2009	<b>338</b>
79	Lunes, 29 de Junio de 2009	Domingo, 05 de Julio de 2009	<b>452</b>
80	Lunes, 06 de Julio de 2009	Domingo, 12 de Julio de 2009	<b>406</b>
81	Lunes, 13 de Julio de 2009	Domingo, 19 de Julio de 2009	<b>396</b>
82	Lunes, 20 de Julio de 2009	Domingo, 26 de Julio de 2009	<b>446</b>
83	Lunes, 27 de Julio de 2009	Domingo, 02 de Agosto de 2009	<b>490</b>
84	Lunes, 03 de Agosto de 2009	Domingo, 09 de Agosto de 2009	<b>465</b>
85	Lunes, 10 de Agosto de 2009	Domingo, 16 de Agosto de 2009	<b>473</b>
86	Lunes, 17 de Agosto de 2009	Domingo, 23 de Agosto de 2009	<b>507</b>
87	Lunes, 24 de Agosto de 2009	Domingo, 30 de Agosto de 2009	<b>470</b>
88	Lunes, 31 de Agosto de 2009	Domingo, 06 de Septiembre de 2009	<b>574</b>
89	Lunes, 07 de Septiembre de 2009	Domingo, 13 de Septiembre de 2009	<b>544</b>
90	Lunes, 14 de Septiembre de 2009	Domingo, 20 de Septiembre de 2009	<b>521</b>
91	Lunes, 21 de Septiembre de 2009	Domingo, 27 de Septiembre de 2009	<b>491</b>
92	Lunes, 28 de Septiembre de 2009	Domingo, 04 de Octubre de 2009	<b>591</b>
93	Lunes, 05 de Octubre de 2009	Domingo, 11 de Octubre de 2009	<b>525</b>
94	Lunes, 12 de Octubre de 2009	Domingo, 18 de Octubre de 2009	<b>463</b>
95	Lunes, 19 de Octubre de 2009	Domingo, 25 de Octubre de 2009	<b>557</b>

96	Lunes, 26 de Octubre de 2009	Domingo, 01 de Noviembre de 2009	517
97	Lunes, 02 de Noviembre de 2009	Domingo, 08 de Noviembre de 2009	445
98	Lunes, 09 de Noviembre de 2009	Domingo, 15 de Noviembre de 2009	524
99	Lunes, 16 de Noviembre de 2009	Domingo, 22 de Noviembre de 2009	482
100	Lunes, 23 de Noviembre de 2009	Domingo, 29 de Noviembre de 2009	430
101	Lunes, 30 de Noviembre de 2009	Domingo, 06 de Diciembre de 2009	382
102	Lunes, 07 de Diciembre de 2009	Domingo, 13 de Diciembre de 2009	374
103	Lunes, 14 de Diciembre de 2009	Domingo, 20 de Diciembre de 2009	418
104	Lunes, 21 de Diciembre de 2009	Domingo, 27 de Diciembre de 2009	426
105	Lunes, 28 de Diciembre de 2009	Domingo, 03 de Enero de 2010	294
106	Lunes, 04 de Enero de 2010	Domingo, 10 de Enero de 2010	272
107	Lunes, 11 de Enero de 2010	Domingo, 17 de Enero de 2010	253
108	Lunes, 18 de Enero de 2010	Domingo, 24 de Enero de 2010	236
109	Lunes, 25 de Enero de 2010	Domingo, 31 de Enero de 2010	191
110	Lunes, 01 de Febrero de 2010	Domingo, 07 de Febrero de 2010	176
111	Lunes, 08 de Febrero de 2010	Domingo, 14 de Febrero de 2010	172
112	Lunes, 15 de Febrero de 2010	Domingo, 21 de Febrero de 2010	128
113	Lunes, 22 de Febrero de 2010	Domingo, 28 de Febrero de 2010	136
114	Lunes, 01 de Marzo de 2010	Domingo, 07 de Marzo de 2010	160
115	Lunes, 08 de Marzo de 2010	Domingo, 14 de Marzo de 2010	143
116	Lunes, 15 de Marzo de 2010	Domingo, 21 de Marzo de 2010	101
117	Lunes, 22 de Marzo de 2010	Domingo, 28 de Marzo de 2010	107
118	Lunes, 29 de Marzo de 2010	Domingo, 04 de Abril de 2010	89
119	Lunes, 05 de Abril de 2010	Domingo, 11 de Abril de 2010	41
120	Lunes, 12 de Abril de 2010	Domingo, 18 de Abril de 2010	44
121	Lunes, 19 de Abril de 2010	Domingo, 25 de Abril de 2010	43
122	Lunes, 26 de Abril de 2010	Domingo, 02 de Mayo de 2010	9
123	Lunes, 03 de Mayo de 2010	Domingo, 09 de Mayo de 2010	6
124	Lunes, 10 de Mayo de 2010	Viernes, 14 de Mayo de 2010	9
<b>VÍCTIMAS DE SINIESTROS POR SEMANA</b>			<b>37.065</b>
<b>VÍCTIMAS DE SINIESTROS CON FECHA INCOHERENTE</b>			<b>48</b>
<b>VÍCTIMAS DE SINIESTROS SIN FECHA</b>			<b>1.037</b>
<b>TOTAL</b>			<b>38.150</b>

**Anexo 8**

<b>Cantidad de dinero reclamada por las Víctimas Semanalmente</b>			
<b>Semana #</b>	<b>Fecha del siniestro</b>		<b>\$</b>
	<b>Del</b>	<b>Al</b>	
1	Martes, 01 de Enero de 2008	Domingo, 06 de Enero de 2008	\$ 3.000,12
2	Lunes, 07 de Enero de 2008	Domingo, 13 de Enero de 2008	\$ 2.664,42
3	Lunes, 14 de Enero de 2008	Domingo, 20 de Enero de 2008	\$ 353,18
4	Lunes, 21 de Enero de 2008	Domingo, 27 de Enero de 2008	\$ 207,55
5	Lunes, 28 de Enero de 2008	Domingo, 03 de Febrero de 2008	\$ 16.595,20
6	Lunes, 04 de Febrero de 2008	Domingo, 10 de Febrero de 2008	\$ 12.292,44
7	Lunes, 11 de Febrero de 2008	Domingo, 17 de Febrero de 2008	\$ 7.900,00
8	Lunes, 18 de Febrero de 2008	Domingo, 24 de Febrero de 2008	\$ 6.876,58
9	Lunes, 25 de Febrero de 2008	Domingo, 02 de Marzo de 2008	\$ 17.709,43
10	Lunes, 03 de Marzo de 2008	Domingo, 09 de Marzo de 2008	\$ 8.888,67
11	Lunes, 10 de Marzo de 2008	Domingo, 16 de Marzo de 2008	\$ 37.519,75
12	Lunes, 17 de Marzo de 2008	Domingo, 23 de Marzo de 2008	\$ 123.061,26
13	Lunes, 24 de Marzo de 2008	Domingo, 30 de Marzo de 2008	\$ 88.446,71
14	Lunes, 31 de Marzo de 2008	Domingo, 06 de Abril de 2008	\$ 140.102,82
15	Lunes, 07 de Abril de 2008	Domingo, 13 de Abril de 2008	\$ 213.470,16
16	Lunes, 14 de Abril de 2008	Domingo, 20 de Abril de 2008	\$ 169.179,82
17	Lunes, 21 de Abril de 2008	Domingo, 27 de Abril de 2008	\$ 200.726,32
18	Lunes, 28 de Abril de 2008	Domingo, 04 de Mayo de 2008	\$ 199.870,52
19	Lunes, 05 de Mayo de 2008	Domingo, 11 de Mayo de 2008	\$ 231.801,45
20	Lunes, 12 de Mayo de 2008	Domingo, 18 de Mayo de 2008	\$ 232.902,03
21	Lunes, 19 de Mayo de 2008	Domingo, 25 de Mayo de 2008	\$ 198.414,47
22	Lunes, 26 de Mayo de 2008	Domingo, 01 de Junio de 2008	\$ 196.535,65
23	Lunes, 02 de Junio de 2008	Domingo, 08 de Junio de 2008	\$ 235.591,83
24	Lunes, 09 de Junio de 2008	Domingo, 15 de Junio de 2008	\$ 319.233,54
25	Lunes, 16 de Junio de 2008	Domingo, 22 de Junio de 2008	\$ 280.200,69
26	Lunes, 23 de Junio de 2008	Domingo, 29 de Junio de 2008	\$ 205.405,18
27	Lunes, 30 de Junio de 2008	Domingo, 06 de Julio de 2008	\$ 197.284,02
28	Lunes, 07 de Julio de 2008	Domingo, 13 de Julio de 2008	\$ 165.409,13
29	Lunes, 14 de Julio de 2008	Domingo, 20 de Julio de 2008	\$ 251.887,26
30	Lunes, 21 de Julio de 2008	Domingo, 27 de Julio de 2008	\$ 240.019,79
31	Lunes, 28 de Julio de 2008	Domingo, 03 de Agosto de 2008	\$ 256.117,85
32	Lunes, 04 de Agosto de 2008	Domingo, 10 de Agosto de 2008	\$ 215.204,96
33	Lunes, 11 de Agosto de 2008	Domingo, 17 de Agosto de 2008	\$ 243.279,80
34	Lunes, 18 de Agosto de 2008	Domingo, 24 de Agosto de 2008	\$ 277.890,89
35	Lunes, 25 de Agosto de 2008	Domingo, 31 de Agosto de 2008	\$ 261.087,37
36	Lunes, 01 de Septiembre de 2008	Domingo, 07 de Septiembre de 2008	\$ 293.479,29
37	Lunes, 08 de Septiembre de 2008	Domingo, 14 de Septiembre de 2008	\$ 233.100,42
38	Lunes, 15 de Septiembre de 2008	Domingo, 21 de Septiembre de 2008	\$ 298.064,38
39	Lunes, 22 de Septiembre de 2008	Domingo, 28 de Septiembre de 2008	\$ 241.075,98

40	Lunes, 29 de Septiembre de 2008	Domingo, 05 de Octubre de 2008	<b>\$ 294.988,00</b>
41	Lunes, 06 de Octubre de 2008	Domingo, 12 de Octubre de 2008	<b>\$ 229.053,01</b>
42	Lunes, 13 de Octubre de 2008	Domingo, 19 de Octubre de 2008	<b>\$ 172.049,01</b>
43	Lunes, 20 de Octubre de 2008	Domingo, 26 de Octubre de 2008	<b>\$ 187.753,05</b>
44	Lunes, 27 de Octubre de 2008	Domingo, 02 de Noviembre de 2008	<b>\$ 183.335,19</b>
45	Lunes, 03 de Noviembre de 2008	Domingo, 09 de Noviembre de 2008	<b>\$ 230.416,00</b>
46	Lunes, 10 de Noviembre de 2008	Domingo, 16 de Noviembre de 2008	<b>\$ 294.418,89</b>
47	Lunes, 17 de Noviembre de 2008	Domingo, 23 de Noviembre de 2008	<b>\$ 219.380,86</b>
48	Lunes, 24 de Noviembre de 2008	Domingo, 30 de Noviembre de 2008	<b>\$ 176.308,66</b>
49	Lunes, 01 de Diciembre de 2008	Domingo, 07 de Diciembre de 2008	<b>\$ 288.031,24</b>
50	Lunes, 08 de Diciembre de 2008	Domingo, 14 de Diciembre de 2008	<b>\$ 217.106,74</b>
51	Lunes, 15 de Diciembre de 2008	Domingo, 21 de Diciembre de 2008	<b>\$ 175.170,20</b>
52	Lunes, 22 de Diciembre de 2008	Domingo, 28 de Diciembre de 2008	<b>\$ 212.289,15</b>
53	Lunes, 29 de Diciembre de 2008	Domingo, 04 de Enero de 2009	<b>\$ 329.718,25</b>
54	Lunes, 05 de Enero de 2009	Domingo, 11 de Enero de 2009	<b>\$ 240.785,58</b>
55	Lunes, 12 de Enero de 2009	Domingo, 18 de Enero de 2009	<b>\$ 73.469,46</b>
56	Lunes, 19 de Enero de 2009	Domingo, 25 de Enero de 2009	<b>\$ 218.010,54</b>
57	Lunes, 26 de Enero de 2009	Domingo, 01 de Febrero de 2009	<b>\$ 229.941,79</b>
58	Lunes, 02 de Febrero de 2009	Domingo, 08 de Febrero de 2009	<b>\$ 312.151,48</b>
59	Lunes, 09 de Febrero de 2009	Domingo, 15 de Febrero de 2009	<b>\$ 307.169,97</b>
60	Lunes, 16 de Febrero de 2009	Domingo, 22 de Febrero de 2009	<b>\$ 355.644,02</b>
61	Lunes, 23 de Febrero de 2009	Domingo, 01 de Marzo de 2009	<b>\$ 214.730,43</b>
62	Lunes, 02 de Marzo de 2009	Domingo, 08 de Marzo de 2009	<b>\$ 235.552,80</b>
63	Lunes, 09 de Marzo de 2009	Domingo, 15 de Marzo de 2009	<b>\$ 242.041,15</b>
64	Lunes, 16 de Marzo de 2009	Domingo, 22 de Marzo de 2009	<b>\$ 190.927,73</b>
65	Lunes, 23 de Marzo de 2009	Domingo, 29 de Marzo de 2009	<b>\$ 221.280,04</b>
66	Lunes, 30 de Marzo de 2009	Domingo, 05 de Abril de 2009	<b>\$ 169.530,39</b>
67	Lunes, 06 de Abril de 2009	Domingo, 12 de Abril de 2009	<b>\$ 175.958,76</b>
68	Lunes, 13 de Abril de 2009	Domingo, 19 de Abril de 2009	<b>\$ 157.058,07</b>
69	Lunes, 20 de Abril de 2009	Domingo, 26 de Abril de 2009	<b>\$ 146.230,58</b>
70	Lunes, 27 de Abril de 2009	Domingo, 03 de Mayo de 2009	<b>\$ 180.779,18</b>
71	Lunes, 04 de Mayo de 2009	Domingo, 10 de Mayo de 2009	<b>\$ 233.432,50</b>
72	Lunes, 11 de Mayo de 2009	Domingo, 17 de Mayo de 2009	<b>\$ 241.394,95</b>
73	Lunes, 18 de Mayo de 2009	Domingo, 24 de Mayo de 2009	<b>\$ 226.476,67</b>
74	Lunes, 25 de Mayo de 2009	Domingo, 31 de Mayo de 2009	<b>\$ 210.784,45</b>
75	Lunes, 01 de Junio de 2009	Domingo, 07 de Junio de 2009	<b>\$ 206.847,17</b>
76	Lunes, 08 de Junio de 2009	Domingo, 14 de Junio de 2009	<b>\$ 234.215,21</b>
77	Lunes, 15 de Junio de 2009	Domingo, 21 de Junio de 2009	<b>\$ 208.072,27</b>
78	Lunes, 22 de Junio de 2009	Domingo, 28 de Junio de 2009	<b>\$ 232.419,18</b>
79	Lunes, 29 de Junio de 2009	Domingo, 05 de Julio de 2009	<b>\$ 273.518,02</b>
80	Lunes, 06 de Julio de 2009	Domingo, 12 de Julio de 2009	<b>\$ 171.347,25</b>
81	Lunes, 13 de Julio de 2009	Domingo, 19 de Julio de 2009	<b>\$ 200.120,39</b>
82	Lunes, 20 de Julio de 2009	Domingo, 26 de Julio de 2009	<b>\$ 235.100,87</b>
83	Lunes, 27 de Julio de 2009	Domingo, 02 de Agosto de 2009	<b>\$ 232.110,71</b>
84	Lunes, 03 de Agosto de 2009	Domingo, 09 de Agosto de 2009	<b>\$ 225.269,49</b>



85	Lunes, 10 de Agosto de 2009	Domingo, 16 de Agosto de 2009	\$ 247.677,52
86	Lunes, 17 de Agosto de 2009	Domingo, 23 de Agosto de 2009	\$ 262.108,65
87	Lunes, 24 de Agosto de 2009	Domingo, 30 de Agosto de 2009	\$ 243.141,57
88	Lunes, 31 de Agosto de 2009	Domingo, 06 de Septiembre de 2009	\$ 298.194,38
89	Lunes, 07 de Septiembre de 2009	Domingo, 13 de Septiembre de 2009	\$ 230.143,23
90	Lunes, 14 de Septiembre de 2009	Domingo, 20 de Septiembre de 2009	\$ 278.883,90
91	Lunes, 21 de Septiembre de 2009	Domingo, 27 de Septiembre de 2009	\$ 228.681,37
92	Lunes, 28 de Septiembre de 2009	Domingo, 04 de Octubre de 2009	\$ 254.289,73
93	Lunes, 05 de Octubre de 2009	Domingo, 11 de Octubre de 2009	\$ 242.044,55
94	Lunes, 12 de Octubre de 2009	Domingo, 18 de Octubre de 2009	\$ 196.090,44
95	Lunes, 19 de Octubre de 2009	Domingo, 25 de Octubre de 2009	\$ 244.505,30
96	Lunes, 26 de Octubre de 2009	Domingo, 01 de Noviembre de 2009	\$ 236.533,27
97	Lunes, 02 de Noviembre de 2009	Domingo, 08 de Noviembre de 2009	\$ 223.406,90
98	Lunes, 09 de Noviembre de 2009	Domingo, 15 de Noviembre de 2009	\$ 259.788,64
99	Lunes, 16 de Noviembre de 2009	Domingo, 22 de Noviembre de 2009	\$ 192.216,75
100	Lunes, 23 de Noviembre de 2009	Domingo, 29 de Noviembre de 2009	\$ 170.634,31
101	Lunes, 30 de Noviembre de 2009	Domingo, 06 de Diciembre de 2009	\$ 152.160,99
102	Lunes, 07 de Diciembre de 2009	Domingo, 13 de Diciembre de 2009	\$ 169.572,50
103	Lunes, 14 de Diciembre de 2009	Domingo, 20 de Diciembre de 2009	\$ 166.580,79
104	Lunes, 21 de Diciembre de 2009	Domingo, 27 de Diciembre de 2009	\$ 193.024,19
105	Lunes, 28 de Diciembre de 2009	Domingo, 03 de Enero de 2010	\$ 139.020,61
106	Lunes, 04 de Enero de 2010	Domingo, 10 de Enero de 2010	\$ 228.734,77
107	Lunes, 11 de Enero de 2010	Domingo, 17 de Enero de 2010	\$ 129.979,52
108	Lunes, 18 de Enero de 2010	Domingo, 24 de Enero de 2010	\$ 231.887,52
109	Lunes, 25 de Enero de 2010	Domingo, 31 de Enero de 2010	\$ 149.033,03
110	Lunes, 01 de Febrero de 2010	Domingo, 07 de Febrero de 2010	\$ 136.267,56
111	Lunes, 08 de Febrero de 2010	Domingo, 14 de Febrero de 2010	\$ 149.576,07
112	Lunes, 15 de Febrero de 2010	Domingo, 21 de Febrero de 2010	\$ 101.894,53
113	Lunes, 22 de Febrero de 2010	Domingo, 28 de Febrero de 2010	\$ 171.702,60
114	Lunes, 01 de Marzo de 2010	Domingo, 07 de Marzo de 2010	\$ 185.838,02
115	Lunes, 08 de Marzo de 2010	Domingo, 14 de Marzo de 2010	\$ 142.905,60
116	Lunes, 15 de Marzo de 2010	Domingo, 21 de Marzo de 2010	\$ 83.100,16
117	Lunes, 22 de Marzo de 2010	Domingo, 28 de Marzo de 2010	\$ 97.667,35
118	Lunes, 29 de Marzo de 2010	Domingo, 04 de Abril de 2010	\$ 85.884,74
119	Lunes, 05 de Abril de 2010	Domingo, 11 de Abril de 2010	\$ 20.639,87
120	Lunes, 12 de Abril de 2010	Domingo, 18 de Abril de 2010	\$ 16.126,63
121	Lunes, 19 de Abril de 2010	Domingo, 25 de Abril de 2010	\$ 30.811,28
122	Lunes, 26 de Abril de 2010	Domingo, 02 de Mayo de 2010	\$ 5.165,73
123	Lunes, 03 de Mayo de 2010	Domingo, 09 de Mayo de 2010	\$ 1.130,95
124	Lunes, 10 de Mayo de 2010	Viernes, 14 de Mayo de 2010	\$ 4.627,99
<b>VÍCTIMAS DE SINIESTROS POR SEMANA</b>			<b>\$ 22.936.913,79</b>
<b>VÍCTIMAS DE SINIESTROS CON FECHA INCOHERENTE</b>			<b>\$ 19.979,76</b>
<b>VÍCTIMAS DE SINIESTROS SIN FECHA</b>			<b>\$ 3.527.619,16</b>
<b>TOTAL</b>			<b>\$ 26.484.512,71</b>

Anexo 9

**VICTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO OCURRIDOS EN EL ECUADOR**  
**POR: CONDICION, SEXO DE LAS VICTIMAS**  
**PERIODO: ENERO- DICIEMBRE 2008**

VICTIMAS	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOS	SEPT	OCT	NOV	DIC
<b>T O T A L VICTIMAS</b>	<b>11670</b>	<b>773</b>	<b>864</b>	<b>1014</b>	<b>978</b>	<b>972</b>	<b>969</b>	<b>1084</b>	<b>971</b>	<b>1202</b>	<b>902</b>	<b>915</b>	<b>1026</b>
<b>SUBTOTAL MUERTOS</b>	<b>1353</b>	<b>94</b>	<b>107</b>	<b>118</b>	<b>105</b>	<b>101</b>	<b>123</b>	<b>120</b>	<b>108</b>	<b>140</b>	<b>92</b>	<b>110</b>	<b>135</b>
MUERTOS ADULTOS	929	67	74	80	72	71	79	87	67	95	60	76	101
MUERTOS ADULTAS	238	17	16	15	18	20	27	15	29	23	19	20	19
MUERTOS NIÑOS	123	4	12	17	11	6	14	7	7	17	9	10	9
MUERTOS NIÑAS	63	6	5	6	4	4	3	11	5	5	4	4	6
<b>SUBTOTAL HERIDOS</b>	<b>10118</b>	<b>658</b>	<b>745</b>	<b>881</b>	<b>842</b>	<b>859</b>	<b>822</b>	<b>945</b>	<b>847</b>	<b>1052</b>	<b>767</b>	<b>802</b>	<b>878</b>
HERIDOS ADULTOS	5783	375	430	547	528	519	431	528	467	572	447	436	503
HERIDOS ADULTAS	2893	179	203	235	224	222	223	292	285	318	253	217	242
HERIDOS NIÑOS	878	64	76	43	55	66	110	81	54	109	54	89	77
HERIDOS NIÑAS	564	40	36	56	35	52	58	44	41	53	33	60	56
<b>SUBTOTAL TRAUMATICOS</b>	<b>199</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>13</b>
TRAUMA. ADULTOS	136	12	8	12	17	9	17	14	15	5	13	3	11
TRAUMA. ADULTAS	40	6	3	1	8	2	4	3	1	3	7		2
TRAUMA. NIÑOS	16	1		1	6	1	3	2		1	1		
TRAUMA. NIÑAS	7	2	1	1						1	2		

\*NO INCLUYE LA PROVINCIA DEL GUAYAS

FUENTE: JEFATURAS PROVINCIALES DE TRANSITO

ELABORACION: SECCION ESTADISTICA DE LA D.N.T.

**VICTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO OCURRIDOS EN EL ECUADOR  
POR: CONDICION, SEXO DE LAS VICTIMAS  
PERIODO: ENERO- DICIEMBRE 2009**

<b>VICTIMAS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>ENE.</b>	<b>FEB.</b>	<b>MAR.</b>	<b>ABR.</b>	<b>MAYO</b>	<b>JUNIO</b>	<b>JULIO</b>	<b>AGOS</b>	<b>SEPT</b>	<b>OCT</b>	<b>NOV</b>	<b>DIC</b>
<b>T O T A L VICTIMAS</b>	<b>13621</b>	<b>813</b>	<b>1086</b>	<b>1275</b>	<b>1148</b>	<b>1024</b>	<b>1337</b>	<b>1090</b>	<b>1186</b>	<b>991</b>	<b>977</b>	<b>1285</b>	<b>1409</b>
<b>SUBTOTAL MUERTOS</b>	<b>1422</b>	<b>63</b>	<b>152</b>	<b>135</b>	<b>109</b>	<b>103</b>	<b>150</b>	<b>102</b>	<b>130</b>	<b>111</b>	<b>111</b>	<b>124</b>	<b>132</b>
MUERTOS ADULTOS	1009	47	96	100	77	70	95	75	97	79	81	104	88
MUERTOS ADULTAS	245	9	38	22	20	17	35	16	22	10	17	14	25
MUERTOS NIÑOS	105	6	12	9	6	11	13	7	8	11	6	4	12
MUERTOS NIÑAS	63	1	6	4	6	5	7	4	3	11	7	2	7
<b>SUBTOTAL HERIDOS</b>	<b>12012</b>	<b>730</b>	<b>923</b>	<b>1117</b>	<b>1022</b>	<b>907</b>	<b>1181</b>	<b>975</b>	<b>1039</b>	<b>867</b>	<b>853</b>	<b>1130</b>	<b>1268</b>
HERIDOS ADULTOS	6898	433	568	678	557	538	619	570	580	491	518	667	679
HERIDOS ADULTAS	3468	191	230	304	301	261	372	282	334	248	230	339	376
HERIDOS NIÑOS	954	59	57	90	90	71	104	72	79	81	55	76	120
HERIDOS NIÑAS	692	47	68	45	74	37	86	51	46	47	50	48	93
<b>SUBTOTAL TRAUMATICOS</b>	<b>187</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>31</b>	<b>9</b>
TRAUMA. ADULTOS	101	14	4	16	8	8	3	7	12	6	6	10	7
TRAUMA. ADULTAS	59	5	6	4	6	6	2	5	5	5	3	11	1
TRAUMA. NIÑOS	15	1	1	3			1			1	4	4	
TRAUMA. NIÑAS	12				3			1		1		6	1

\*NO INCLUYE LA PROVINCIA DEL GUAYAS

FUENTE: JEFATURAS PROVINCIALES DE TRANSITO  
ELABORACION: SECCION ESTADISTICA DE LA D.N.T.

**VICTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO OCURRIDOS EN EL ECUADOR**  
**POR: CONDICION, SEXO DE LAS VICTIMAS**  
**PERIODO: ENERO- DICIEMBRE 2010**

<b>VICTIMAS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>ENE.</b>	<b>FEB.</b>	<b>MAR.</b>	<b>ABR.</b>	<b>MAYO</b>	<b>JUNIO</b>	<b>JULIO</b>	<b>AGOS</b>	<b>SEPT</b>	<b>OCT</b>	<b>NOV</b>	<b>DIC</b>
<b>TOTAL VICTIMAS</b>	<b>6524</b>	<b>1097</b>	<b>1294</b>	<b>1522</b>	<b>1159</b>	<b>1452</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>SUBTOTAL MUERTOS</b>	<b>674</b>	<b>121</b>	<b>143</b>	<b>154</b>	<b>122</b>	<b>134</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
MUERTOS ADULTOS	496	89	104	122	75	106							
MUERTOS ADULTAS	113	18	21	19	36	19							
MUERTOS NIÑOS	40	6	11	9	8	6							
MUERTOS NIÑAS	25	8	7	4	3	3							
<b>SUBTOTAL HERIDOS</b>	<b>5749</b>	<b>966</b>	<b>1125</b>	<b>1350</b>	<b>1014</b>	<b>1294</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
HERIDOS ADULTOS	3309	573	651	790	565	730							
HERIDOS ADULTAS	1660	249	330	389	309	383							
HERIDOS NIÑOS	456	90	80	105	72	109							
HERIDOS NIÑAS	324	54	64	66	68	72							
<b>SUBTOTAL TRAUMATICOS</b>	<b>101</b>	<b>10</b>	<b>26</b>	<b>18</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
TRAUMA. ADULTOS	61	10	14	6	12	19							
TRAUMA. ADULTAS	27		8	8	6	5							
TRAUMA. NIÑOS	7		3	2	2								
TRAUMA. NIÑAS	6		1	2	3								

\*NO INCLUYE LA PROVINCIA DEL GUAYAS

FUENTE: JEFATURAS PROVINCIALES DE TRANSITO

ELABORACION: SECCION ESTADISTICA DE LA D.N.T.

**Anexo 10**

<b>Número de Víctimas de Siniestros que se encuentran en el Sistema SOAT</b>			
<b>Semana #</b>	<b>Fecha del siniestro</b>		<b># Víctimas</b>
	<b>Del</b>	<b>Al</b>	
1	Martes, 01 de Enero de 2008	Domingo, 06 de Enero de 2008	6
2	Lunes, 07 de Enero de 2008	Domingo, 13 de Enero de 2008	4
3	Lunes, 14 de Enero de 2008	Domingo, 20 de Enero de 2008	2
4	Lunes, 21 de Enero de 2008	Domingo, 27 de Enero de 2008	1
5	Lunes, 28 de Enero de 2008	Domingo, 03 de Febrero de 2008	5
6	Lunes, 04 de Febrero de 2008	Domingo, 10 de Febrero de 2008	11
7	Lunes, 11 de Febrero de 2008	Domingo, 17 de Febrero de 2008	1
8	Lunes, 18 de Febrero de 2008	Domingo, 24 de Febrero de 2008	2
9	Lunes, 25 de Febrero de 2008	Domingo, 02 de Marzo de 2008	14
10	Lunes, 03 de Marzo de 2008	Domingo, 09 de Marzo de 2008	14
11	Lunes, 10 de Marzo de 2008	Domingo, 16 de Marzo de 2008	34
12	Lunes, 17 de Marzo de 2008	Domingo, 23 de Marzo de 2008	92
13	Lunes, 24 de Marzo de 2008	Domingo, 30 de Marzo de 2008	124
14	Lunes, 31 de Marzo de 2008	Domingo, 06 de Abril de 2008	126
15	Lunes, 07 de Abril de 2008	Domingo, 13 de Abril de 2008	140
16	Lunes, 14 de Abril de 2008	Domingo, 20 de Abril de 2008	165
17	Lunes, 21 de Abril de 2008	Domingo, 27 de Abril de 2008	178
18	Lunes, 28 de Abril de 2008	Domingo, 04 de Mayo de 2008	176
19	Lunes, 05 de Mayo de 2008	Domingo, 11 de Mayo de 2008	199
20	Lunes, 12 de Mayo de 2008	Domingo, 18 de Mayo de 2008	218
21	Lunes, 19 de Mayo de 2008	Domingo, 25 de Mayo de 2008	192
22	Lunes, 26 de Mayo de 2008	Domingo, 01 de Junio de 2008	199
23	Lunes, 02 de Junio de 2008	Domingo, 08 de Junio de 2008	213
24	Lunes, 09 de Junio de 2008	Domingo, 15 de Junio de 2008	261
25	Lunes, 16 de Junio de 2008	Domingo, 22 de Junio de 2008	217
26	Lunes, 23 de Junio de 2008	Domingo, 29 de Junio de 2008	209
27	Lunes, 30 de Junio de 2008	Domingo, 06 de Julio de 2008	178
28	Lunes, 07 de Julio de 2008	Domingo, 13 de Julio de 2008	193
29	Lunes, 14 de Julio de 2008	Domingo, 20 de Julio de 2008	267
30	Lunes, 21 de Julio de 2008	Domingo, 27 de Julio de 2008	198
31	Lunes, 28 de Julio de 2008	Domingo, 03 de Agosto de 2008	182
32	Lunes, 04 de Agosto de 2008	Domingo, 10 de Agosto de 2008	256
33	Lunes, 11 de Agosto de 2008	Domingo, 17 de Agosto de 2008	212
34	Lunes, 18 de Agosto de 2008	Domingo, 24 de Agosto de 2008	233
35	Lunes, 25 de Agosto de 2008	Domingo, 31 de Agosto de 2008	242
36	Lunes, 01 de Septiembre de 2008	Domingo, 07 de Septiembre de 2008	232
37	Lunes, 08 de Septiembre de 2008	Domingo, 14 de Septiembre de 2008	253
38	Lunes, 15 de Septiembre de 2008	Domingo, 21 de Septiembre de 2008	223
39	Lunes, 22 de Septiembre de 2008	Domingo, 28 de Septiembre de 2008	219
40	Lunes, 29 de Septiembre de 2008	Domingo, 05 de Octubre de 2008	239

41	Lunes, 06 de Octubre de 2008	Domingo, 12 de Octubre de 2008	<b>217</b>
42	Lunes, 13 de Octubre de 2008	Domingo, 19 de Octubre de 2008	<b>184</b>
43	Lunes, 20 de Octubre de 2008	Domingo, 26 de Octubre de 2008	<b>243</b>
44	Lunes, 27 de Octubre de 2008	Domingo, 02 de Noviembre de 2008	<b>247</b>
45	Lunes, 03 de Noviembre de 2008	Domingo, 09 de Noviembre de 2008	<b>208</b>
46	Lunes, 10 de Noviembre de 2008	Domingo, 16 de Noviembre de 2008	<b>206</b>
47	Lunes, 17 de Noviembre de 2008	Domingo, 23 de Noviembre de 2008	<b>197</b>
48	Lunes, 24 de Noviembre de 2008	Domingo, 30 de Noviembre de 2008	<b>168</b>
49	Lunes, 01 de Diciembre de 2008	Domingo, 07 de Diciembre de 2008	<b>197</b>
50	Lunes, 08 de Diciembre de 2008	Domingo, 14 de Diciembre de 2008	<b>170</b>
51	Lunes, 15 de Diciembre de 2008	Domingo, 21 de Diciembre de 2008	<b>172</b>
52	Lunes, 22 de Diciembre de 2008	Domingo, 28 de Diciembre de 2008	<b>180</b>
53	Lunes, 29 de Diciembre de 2008	Domingo, 04 de Enero de 2009	<b>240</b>
54	Lunes, 05 de Enero de 2009	Domingo, 11 de Enero de 2009	<b>205</b>
55	Lunes, 12 de Enero de 2009	Domingo, 18 de Enero de 2009	<b>210</b>
56	Lunes, 19 de Enero de 2009	Domingo, 25 de Enero de 2009	<b>190</b>
57	Lunes, 26 de Enero de 2009	Domingo, 01 de Febrero de 2009	<b>140</b>
58	Lunes, 02 de Febrero de 2009	Domingo, 08 de Febrero de 2009	<b>150</b>
59	Lunes, 09 de Febrero de 2009	Domingo, 15 de Febrero de 2009	<b>111</b>
60	Lunes, 16 de Febrero de 2009	Domingo, 22 de Febrero de 2009	<b>135</b>
61	Lunes, 23 de Febrero de 2009	Domingo, 01 de Marzo de 2009	<b>77</b>
62	Lunes, 02 de Marzo de 2009	Domingo, 08 de Marzo de 2009	<b>118</b>
63	Lunes, 09 de Marzo de 2009	Domingo, 15 de Marzo de 2009	<b>95</b>
64	Lunes, 16 de Marzo de 2009	Domingo, 22 de Marzo de 2009	<b>76</b>
65	Lunes, 23 de Marzo de 2009	Domingo, 29 de Marzo de 2009	<b>106</b>
66	Lunes, 30 de Marzo de 2009	Domingo, 05 de Abril de 2009	<b>89</b>
67	Lunes, 06 de Abril de 2009	Domingo, 12 de Abril de 2009	<b>52</b>
68	Lunes, 13 de Abril de 2009	Domingo, 19 de Abril de 2009	<b>76</b>
69	Lunes, 20 de Abril de 2009	Domingo, 26 de Abril de 2009	<b>59</b>
70	Lunes, 27 de Abril de 2009	Domingo, 03 de Mayo de 2009	<b>56</b>
71	Lunes, 04 de Mayo de 2009	Domingo, 10 de Mayo de 2009	<b>67</b>
72	Lunes, 11 de Mayo de 2009	Domingo, 17 de Mayo de 2009	<b>59</b>
73	Lunes, 18 de Mayo de 2009	Domingo, 24 de Mayo de 2009	<b>88</b>
74	Lunes, 25 de Mayo de 2009	Domingo, 31 de Mayo de 2009	<b>45</b>
75	Lunes, 01 de Junio de 2009	Domingo, 07 de Junio de 2009	<b>43</b>
76	Lunes, 08 de Junio de 2009	Domingo, 14 de Junio de 2009	<b>72</b>
77	Lunes, 15 de Junio de 2009	Domingo, 21 de Junio de 2009	<b>58</b>
78	Lunes, 22 de Junio de 2009	Domingo, 28 de Junio de 2009	<b>47</b>
79	Lunes, 29 de Junio de 2009	Domingo, 05 de Julio de 2009	<b>72</b>
80	Lunes, 06 de Julio de 2009	Domingo, 12 de Julio de 2009	<b>73</b>
81	Lunes, 13 de Julio de 2009	Domingo, 19 de Julio de 2009	<b>58</b>
82	Lunes, 20 de Julio de 2009	Domingo, 26 de Julio de 2009	<b>56</b>
83	Lunes, 27 de Julio de 2009	Domingo, 02 de Agosto de 2009	<b>54</b>
84	Lunes, 03 de Agosto de 2009	Domingo, 09 de Agosto de 2009	<b>45</b>
85	Lunes, 10 de Agosto de 2009	Domingo, 16 de Agosto de 2009	<b>74</b>
86	Lunes, 17 de Agosto de 2009	Domingo, 23 de Agosto de 2009	<b>65</b>
87	Lunes, 24 de Agosto de 2009	Domingo, 30 de Agosto de 2009	<b>48</b>
88	Lunes, 31 de Agosto de 2009	Domingo, 06 de Septiembre de 2009	<b>80</b>

89	Lunes, 07 de Septiembre de 2009	Domingo, 13 de Septiembre de 2009	<b>50</b>
90	Lunes, 14 de Septiembre de 2009	Domingo, 20 de Septiembre de 2009	<b>53</b>
91	Lunes, 21 de Septiembre de 2009	Domingo, 27 de Septiembre de 2009	<b>47</b>
92	Lunes, 28 de Septiembre de 2009	Domingo, 04 de Octubre de 2009	<b>59</b>
93	Lunes, 05 de Octubre de 2009	Domingo, 11 de Octubre de 2009	<b>52</b>
94	Lunes, 12 de Octubre de 2009	Domingo, 18 de Octubre de 2009	<b>53</b>
95	Lunes, 19 de Octubre de 2009	Domingo, 25 de Octubre de 2009	<b>48</b>
96	Lunes, 26 de Octubre de 2009	Domingo, 01 de Noviembre de 2009	<b>43</b>
97	Lunes, 02 de Noviembre de 2009	Domingo, 08 de Noviembre de 2009	<b>47</b>
98	Lunes, 09 de Noviembre de 2009	Domingo, 15 de Noviembre de 2009	<b>53</b>
99	Lunes, 16 de Noviembre de 2009	Domingo, 22 de Noviembre de 2009	<b>54</b>
100	Lunes, 23 de Noviembre de 2009	Domingo, 29 de Noviembre de 2009	<b>62</b>
101	Lunes, 30 de Noviembre de 2009	Domingo, 06 de Diciembre de 2009	<b>27</b>
102	Lunes, 07 de Diciembre de 2009	Domingo, 13 de Diciembre de 2009	<b>40</b>
103	Lunes, 14 de Diciembre de 2009	Domingo, 20 de Diciembre de 2009	<b>46</b>
104	Lunes, 21 de Diciembre de 2009	Domingo, 27 de Diciembre de 2009	<b>28</b>
105	Lunes, 28 de Diciembre de 2009	Domingo, 03 de Enero de 2010	<b>5</b>
106	Lunes, 04 de Enero de 2010	Domingo, 10 de Enero de 2010	<b>0</b>
107	Lunes, 11 de Enero de 2010	Domingo, 17 de Enero de 2010	<b>0</b>
108	Lunes, 18 de Enero de 2010	Domingo, 24 de Enero de 2010	<b>0</b>
109	Lunes, 25 de Enero de 2010	Domingo, 31 de Enero de 2010	<b>0</b>
110	Lunes, 01 de Febrero de 2010	Domingo, 07 de Febrero de 2010	<b>0</b>
111	Lunes, 08 de Febrero de 2010	Domingo, 14 de Febrero de 2010	<b>0</b>
112	Lunes, 15 de Febrero de 2010	Domingo, 21 de Febrero de 2010	<b>0</b>
113	Lunes, 22 de Febrero de 2010	Domingo, 28 de Febrero de 2010	<b>0</b>
114	Lunes, 01 de Marzo de 2010	Domingo, 07 de Marzo de 2010	<b>0</b>
115	Lunes, 08 de Marzo de 2010	Domingo, 14 de Marzo de 2010	<b>0</b>
116	Lunes, 15 de Marzo de 2010	Domingo, 21 de Marzo de 2010	<b>0</b>
117	Lunes, 22 de Marzo de 2010	Domingo, 28 de Marzo de 2010	<b>0</b>
118	Lunes, 29 de Marzo de 2010	Domingo, 04 de Abril de 2010	<b>0</b>
119	Lunes, 05 de Abril de 2010	Domingo, 11 de Abril de 2010	<b>0</b>
120	Lunes, 12 de Abril de 2010	Domingo, 18 de Abril de 2010	<b>0</b>
121	Lunes, 19 de Abril de 2010	Domingo, 25 de Abril de 2010	<b>0</b>
122	Lunes, 26 de Abril de 2010	Domingo, 02 de Mayo de 2010	<b>0</b>
123	Lunes, 03 de Mayo de 2010	Domingo, 09 de Mayo de 2010	<b>0</b>
124	Lunes, 10 de Mayo de 2010	Viernes, 14 de Mayo de 2010	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>			<b>12.375</b>

**Anexo 11**

<b>Número de reclamos de Siniestros por Semana</b>			
<b>Semana #</b>	<b>Fecha del siniestro</b>		<b># Reclamos</b>
	<b>Del</b>	<b>Al</b>	
1	Martes, 01 de Enero de 2008	Domingo, 06 de Enero de 2008	17
2	Lunes, 07 de Enero de 2008	Domingo, 13 de Enero de 2008	15
3	Lunes, 14 de Enero de 2008	Domingo, 20 de Enero de 2008	2
4	Lunes, 21 de Enero de 2008	Domingo, 27 de Enero de 2008	5
5	Lunes, 28 de Enero de 2008	Domingo, 03 de Febrero de 2008	7
6	Lunes, 04 de Febrero de 2008	Domingo, 10 de Febrero de 2008	35
7	Lunes, 11 de Febrero de 2008	Domingo, 17 de Febrero de 2008	9
8	Lunes, 18 de Febrero de 2008	Domingo, 24 de Febrero de 2008	18
9	Lunes, 25 de Febrero de 2008	Domingo, 02 de Marzo de 2008	28
10	Lunes, 03 de Marzo de 2008	Domingo, 09 de Marzo de 2008	30
11	Lunes, 10 de Marzo de 2008	Domingo, 16 de Marzo de 2008	62
12	Lunes, 17 de Marzo de 2008	Domingo, 23 de Marzo de 2008	166
13	Lunes, 24 de Marzo de 2008	Domingo, 30 de Marzo de 2008	179
14	Lunes, 31 de Marzo de 2008	Domingo, 06 de Abril de 2008	249
15	Lunes, 07 de Abril de 2008	Domingo, 13 de Abril de 2008	348
16	Lunes, 14 de Abril de 2008	Domingo, 20 de Abril de 2008	389
17	Lunes, 21 de Abril de 2008	Domingo, 27 de Abril de 2008	373
18	Lunes, 28 de Abril de 2008	Domingo, 04 de Mayo de 2008	402
19	Lunes, 05 de Mayo de 2008	Domingo, 11 de Mayo de 2008	445
20	Lunes, 12 de Mayo de 2008	Domingo, 18 de Mayo de 2008	430
21	Lunes, 19 de Mayo de 2008	Domingo, 25 de Mayo de 2008	440
22	Lunes, 26 de Mayo de 2008	Domingo, 01 de Junio de 2008	432
23	Lunes, 02 de Junio de 2008	Domingo, 08 de Junio de 2008	417
24	Lunes, 09 de Junio de 2008	Domingo, 15 de Junio de 2008	594
25	Lunes, 16 de Junio de 2008	Domingo, 22 de Junio de 2008	515
26	Lunes, 23 de Junio de 2008	Domingo, 29 de Junio de 2008	469
27	Lunes, 30 de Junio de 2008	Domingo, 06 de Julio de 2008	394
28	Lunes, 07 de Julio de 2008	Domingo, 13 de Julio de 2008	484
29	Lunes, 14 de Julio de 2008	Domingo, 20 de Julio de 2008	584
30	Lunes, 21 de Julio de 2008	Domingo, 27 de Julio de 2008	518
31	Lunes, 28 de Julio de 2008	Domingo, 03 de Agosto de 2008	476
32	Lunes, 04 de Agosto de 2008	Domingo, 10 de Agosto de 2008	577
33	Lunes, 11 de Agosto de 2008	Domingo, 17 de Agosto de 2008	556
34	Lunes, 18 de Agosto de 2008	Domingo, 24 de Agosto de 2008	603
35	Lunes, 25 de Agosto de 2008	Domingo, 31 de Agosto de 2008	611
36	Lunes, 01 de Septiembre de 2008	Domingo, 07 de Septiembre de 2008	582
37	Lunes, 08 de Septiembre de 2008	Domingo, 14 de Septiembre de 2008	622
38	Lunes, 15 de Septiembre de 2008	Domingo, 21 de Septiembre de 2008	637
39	Lunes, 22 de Septiembre de 2008	Domingo, 28 de Septiembre de 2008	596
40	Lunes, 29 de Septiembre de 2008	Domingo, 05 de Octubre de 2008	668
41	Lunes, 06 de Octubre de 2008	Domingo, 12 de Octubre de 2008	568
42	Lunes, 13 de Octubre de 2008	Domingo, 19 de Octubre de 2008	623
43	Lunes, 20 de Octubre de 2008	Domingo, 26 de Octubre de 2008	582



44	Lunes, 27 de Octubre de 2008	Domingo, 02 de Noviembre de 2008	<b>708</b>
45	Lunes, 03 de Noviembre de 2008	Domingo, 09 de Noviembre de 2008	<b>670</b>
46	Lunes, 10 de Noviembre de 2008	Domingo, 16 de Noviembre de 2008	<b>751</b>
47	Lunes, 17 de Noviembre de 2008	Domingo, 23 de Noviembre de 2008	<b>612</b>
48	Lunes, 24 de Noviembre de 2008	Domingo, 30 de Noviembre de 2008	<b>670</b>
49	Lunes, 01 de Diciembre de 2008	Domingo, 07 de Diciembre de 2008	<b>850</b>
50	Lunes, 08 de Diciembre de 2008	Domingo, 14 de Diciembre de 2008	<b>756</b>
51	Lunes, 15 de Diciembre de 2008	Domingo, 21 de Diciembre de 2008	<b>854</b>
52	Lunes, 22 de Diciembre de 2008	Domingo, 28 de Diciembre de 2008	<b>722</b>
53	Lunes, 29 de Diciembre de 2008	Domingo, 04 de Enero de 2009	<b>919</b>
54	Lunes, 05 de Enero de 2009	Domingo, 11 de Enero de 2009	<b>793</b>
55	Lunes, 12 de Enero de 2009	Domingo, 18 de Enero de 2009	<b>805</b>
56	Lunes, 19 de Enero de 2009	Domingo, 25 de Enero de 2009	<b>713</b>
57	Lunes, 26 de Enero de 2009	Domingo, 01 de Febrero de 2009	<b>737</b>
58	Lunes, 02 de Febrero de 2009	Domingo, 08 de Febrero de 2009	<b>718</b>
59	Lunes, 09 de Febrero de 2009	Domingo, 15 de Febrero de 2009	<b>780</b>
60	Lunes, 16 de Febrero de 2009	Domingo, 22 de Febrero de 2009	<b>759</b>
61	Lunes, 23 de Febrero de 2009	Domingo, 01 de Marzo de 2009	<b>583</b>
62	Lunes, 02 de Marzo de 2009	Domingo, 08 de Marzo de 2009	<b>625</b>
63	Lunes, 09 de Marzo de 2009	Domingo, 15 de Marzo de 2009	<b>644</b>
64	Lunes, 16 de Marzo de 2009	Domingo, 22 de Marzo de 2009	<b>581</b>
65	Lunes, 23 de Marzo de 2009	Domingo, 29 de Marzo de 2009	<b>645</b>
66	Lunes, 30 de Marzo de 2009	Domingo, 05 de Abril de 2009	<b>558</b>
67	Lunes, 06 de Abril de 2009	Domingo, 12 de Abril de 2009	<b>474</b>
68	Lunes, 13 de Abril de 2009	Domingo, 19 de Abril de 2009	<b>463</b>
69	Lunes, 20 de Abril de 2009	Domingo, 26 de Abril de 2009	<b>495</b>
70	Lunes, 27 de Abril de 2009	Domingo, 03 de Mayo de 2009	<b>564</b>
71	Lunes, 04 de Mayo de 2009	Domingo, 10 de Mayo de 2009	<b>614</b>
72	Lunes, 11 de Mayo de 2009	Domingo, 17 de Mayo de 2009	<b>496</b>
73	Lunes, 18 de Mayo de 2009	Domingo, 24 de Mayo de 2009	<b>541</b>
74	Lunes, 25 de Mayo de 2009	Domingo, 31 de Mayo de 2009	<b>476</b>
75	Lunes, 01 de Junio de 2009	Domingo, 07 de Junio de 2009	<b>592</b>
76	Lunes, 08 de Junio de 2009	Domingo, 14 de Junio de 2009	<b>604</b>
77	Lunes, 15 de Junio de 2009	Domingo, 21 de Junio de 2009	<b>588</b>
78	Lunes, 22 de Junio de 2009	Domingo, 28 de Junio de 2009	<b>525</b>
79	Lunes, 29 de Junio de 2009	Domingo, 05 de Julio de 2009	<b>738</b>
80	Lunes, 06 de Julio de 2009	Domingo, 12 de Julio de 2009	<b>569</b>
81	Lunes, 13 de Julio de 2009	Domingo, 19 de Julio de 2009	<b>594</b>
82	Lunes, 20 de Julio de 2009	Domingo, 26 de Julio de 2009	<b>665</b>
83	Lunes, 27 de Julio de 2009	Domingo, 02 de Agosto de 2009	<b>698</b>
84	Lunes, 03 de Agosto de 2009	Domingo, 09 de Agosto de 2009	<b>685</b>
85	Lunes, 10 de Agosto de 2009	Domingo, 16 de Agosto de 2009	<b>624</b>
86	Lunes, 17 de Agosto de 2009	Domingo, 23 de Agosto de 2009	<b>757</b>
87	Lunes, 24 de Agosto de 2009	Domingo, 30 de Agosto de 2009	<b>693</b>
88	Lunes, 31 de Agosto de 2009	Domingo, 06 de Septiembre de 2009	<b>782</b>
89	Lunes, 07 de Septiembre de 2009	Domingo, 13 de Septiembre de 2009	<b>765</b>
90	Lunes, 14 de Septiembre de 2009	Domingo, 20 de Septiembre de 2009	<b>739</b>
91	Lunes, 21 de Septiembre de 2009	Domingo, 27 de Septiembre de 2009	<b>710</b>
92	Lunes, 28 de Septiembre de 2009	Domingo, 04 de Octubre de 2009	<b>783</b>
93	Lunes, 05 de Octubre de 2009	Domingo, 11 de Octubre de 2009	<b>679</b>

94	Lunes, 12 de Octubre de 2009	Domingo, 18 de Octubre de 2009	<b>596</b>
95	Lunes, 19 de Octubre de 2009	Domingo, 25 de Octubre de 2009	<b>731</b>
96	Lunes, 26 de Octubre de 2009	Domingo, 01 de Noviembre de 2009	<b>668</b>
97	Lunes, 02 de Noviembre de 2009	Domingo, 08 de Noviembre de 2009	<b>556</b>
98	Lunes, 09 de Noviembre de 2009	Domingo, 15 de Noviembre de 2009	<b>658</b>
99	Lunes, 16 de Noviembre de 2009	Domingo, 22 de Noviembre de 2009	<b>603</b>
100	Lunes, 23 de Noviembre de 2009	Domingo, 29 de Noviembre de 2009	<b>557</b>
101	Lunes, 30 de Noviembre de 2009	Domingo, 06 de Diciembre de 2009	<b>505</b>
102	Lunes, 07 de Diciembre de 2009	Domingo, 13 de Diciembre de 2009	<b>538</b>
103	Lunes, 14 de Diciembre de 2009	Domingo, 20 de Diciembre de 2009	<b>555</b>
104	Lunes, 21 de Diciembre de 2009	Domingo, 27 de Diciembre de 2009	<b>510</b>
105	Lunes, 28 de Diciembre de 2009	Domingo, 03 de Enero de 2010	<b>351</b>
106	Lunes, 04 de Enero de 2010	Domingo, 10 de Enero de 2010	<b>526</b>
107	Lunes, 11 de Enero de 2010	Domingo, 17 de Enero de 2010	<b>402</b>
108	Lunes, 18 de Enero de 2010	Domingo, 24 de Enero de 2010	<b>401</b>
109	Lunes, 25 de Enero de 2010	Domingo, 31 de Enero de 2010	<b>316</b>
110	Lunes, 01 de Febrero de 2010	Domingo, 07 de Febrero de 2010	<b>296</b>
111	Lunes, 08 de Febrero de 2010	Domingo, 14 de Febrero de 2010	<b>388</b>
112	Lunes, 15 de Febrero de 2010	Domingo, 21 de Febrero de 2010	<b>209</b>
113	Lunes, 22 de Febrero de 2010	Domingo, 28 de Febrero de 2010	<b>284</b>
114	Lunes, 01 de Marzo de 2010	Domingo, 07 de Marzo de 2010	<b>275</b>
115	Lunes, 08 de Marzo de 2010	Domingo, 14 de Marzo de 2010	<b>296</b>
116	Lunes, 15 de Marzo de 2010	Domingo, 21 de Marzo de 2010	<b>190</b>
117	Lunes, 22 de Marzo de 2010	Domingo, 28 de Marzo de 2010	<b>261</b>
118	Lunes, 29 de Marzo de 2010	Domingo, 04 de Abril de 2010	<b>171</b>
119	Lunes, 05 de Abril de 2010	Domingo, 11 de Abril de 2010	<b>66</b>
120	Lunes, 12 de Abril de 2010	Domingo, 18 de Abril de 2010	<b>88</b>
121	Lunes, 19 de Abril de 2010	Domingo, 25 de Abril de 2010	<b>99</b>
122	Lunes, 26 de Abril de 2010	Domingo, 02 de Mayo de 2010	<b>25</b>
123	Lunes, 03 de Mayo de 2010	Domingo, 09 de Mayo de 2010	<b>15</b>
124	Lunes, 10 de Mayo de 2010	Viernes, 14 de Mayo de 2010	<b>11</b>
<b>TOTAL SINIESTROS POR SEMANA</b>			<b>60.270</b>
<b>DATOS CON INFORMACIÓN INVÁLIDA</b>			<b>1.873</b>
<b>TOTAL</b>			<b>62.143</b>

**Anexo 12**

<b>Lista de Fallecidos Accidente Laguna de Yambo</b>				
<b>No.-</b>	<b>SEXO</b>	<b>NOMBRES</b>	<b>APELLIDOS</b>	<b>EDAD</b>
1	Masculino	José Luis	Mogrovejo Guzmán	44 años
2	Masculino	Cristian Andrés	Licta Tugumbango	16 años
3	Masculino	Franco	Gonzales Ramírez	54 años
4	Masculino	John Vicente	Recalde Rereira	43 años
5	Masculino	Roberto Carlos	Calapucha Grefa	35 años
6	Masculino	Reinaldo	Jiménez Troya	
7	Masculino	Luis Luciano	Arias Navarro	47 años
8	Femenino	Emperatriz	Rojas Crespo	65 años
9	Femenino	Fernanda Alexandra	Velecela García	6 años
10	Femenino	Teresa Marilú	Mejía Cortez	
11	Femenino	Anita Lucia	Angamarca Pazmiño	21 años
12	Femenino	Lizbeth Cemira	Robalino Pazmiño	11 años
13	Femenino	Amanda Rubí	Angamarca Pazmiño	23 años
14	Masculino	Javier Enrique	Macías Ureta	13 años
15	Femenino	Gladis Guadalupe	Camas Chimbo	
16	Masculino	Antonio Fernando	Calapucha Camas	
17	Masculino	Fernando Manuel	Siguencia Espinoza	57 años
18	Femenino	Yadira del Jesús	Robles Delgado	23 años
19	Masculino	Miguel Ángel	Aguayo Criollo	20 años
20	Masculino	Julio	Sánchez	
21	Masculino	Manuel Martin	Chauca Cajamarca	
22	Masculino	Luis Miguel	Llano Reinoso	
23	Masculino	Manuel Rafael	Monte Malan	
24	Masculino	Kleber David	Sánchez Cabascango	19 años
25	Niño	Abel Ángel	Chango Mendoza	5 años
26	Niña	Gabriela Evangelina	Mora Cabascango	
27	Niña	Jessica Tatiana	Sarmiento Chimborazo	
28	Niña	María José	Cabascango Arias	
29	Femenino	Maricela Roxana	Ortiz Cedeño	
30	Femenino	Sandra Margarita	Mendoza Paguay	
31	Femenino	Marta Alexandra	Tabango Mendoza	

32	Femenino	Luz María	Chimborazo Sanango	49 años
33	Femenino	María Rosa	Cabascango Arias	
34	Femenino	Maritza Paula	Murillo Mantuan	
35	Femenino	Teresa Maribel	Reinoso	
36	Femenino	María Inés	Cuesta Pillaga	
37	Femenino	Sandy Geraldina	Ruíz Solero	20 años

**Fuente:** OF. No.- 584-FGE-FP-X, enviado por el Dr. Galo Romero Torres, Fiscal Provincial de Cotopaxi (E) al Dr. Washington Pesantes Muñoz Fiscal General del Estado. Latacunga, 30 de agosto del 2010.  
Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010.

<b>Lista de Heridos trasladados al Hospital de Latacunga</b>				
<u>No.-</u>	<u>SEXO</u>	<u>NOMBRES</u>	<u>APELLIDOS</u>	<u>EDAD</u>
1	Femenino	Nancy	Tenesaca	25 años
2	Masculino	Jean Pierre	García	10 años
3	Femenino	Jenny Maribel	Pana Chafra	8 años
4	Femenino	Katty	Llano	20 años

**Fuente:** Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010.

<b>Lista de Heridos trasladados al Hospital de Salcedo</b>				
<u>No.-</u>	<u>SEXO</u>	<u>NOMBRES</u>	<u>APELLIDOS</u>	<u>EDAD</u>
5	Masculino	Luis Alberto	Paño Chuisala	
6	Masculino	Félix Ángel	Laguarima Pulluguasí	71 años

**Fuente:** Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010.

<b>Lista de Heridos trasladados a la Clínica Durán de Ambato</b>				
<u>No.-</u>	<u>SEXO</u>	<u>NOMBRES</u>	<u>APELLIDOS</u>	<u>EDAD</u>
7	Femenino	Sara	Naila Rojas	46 años
8	Masculino	Gabriel	Llano Reinoso	8 años
9	Masculino	Segundo Manuel	Quinso Aguagallo	41 años
10	Masculino	Franklin Aníbal	Guinzo	19 años

**Fuente:** Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010.

Lista de Heridos trasladados a Quito				
<u>No.-</u>	<u>SEXO</u>	<u>NOMBRES</u>	<u>APELLIDOS</u>	<u>EDAD</u>
11	Masculino	José	Coime Quiñonez	65 años <i>(Hospital Eugenio Espejo)</i>
12	Masculino	Infante		3 meses <i>(Clínica Villaflora)</i>

**Fuente:** Informe Técnico de Investigación de Accidentes de Tránsito N° 011-C-2010.

**BIBLIOGRAFIA**

**Libros:**

- ✓ BARQUERO C., José, HUERTAS C., Ferrán, “**Manual de Banca Finanzas y Seguros**”, Ediciones Gestión 2000 S.A., Barcelona 2001.
- ✓ FREUND John E., SIMON Gary A. “**Estadística Elemental**”. Prentice-Hall Hispanoamericana, S.A. Octava Edición.
- ✓ GALINDO de la Torre Edwin, “**ESTADÍSTICA: Métodos y aplicaciones**”, ProCiencia Editores Octubre 2006.
- ✓ GRECO Orlando, “**Diccionario de Seguros**”, Valleta Ediciones, Buenos Aires 2004.
- ✓ JARRÍN Oswaldo, “**Políticas Públicas de Seguridad Ciudadana y Proyecto de Ley de Seguridad y Convivencia Ciudadana**”, FLACSO sede Ecuador. 1era Edición: Agosto, 2005.
- ✓ LARA Jorge, ARROBA Jorge. “**Análisis Matemático**”. Centro de Matemática Universidad Central 1987.
- ✓ MANSON Robert D., LIND Douglas A., MARCHAL William G. “**Estadística para Administración y Economía**”, 10ª Edición. Alfaomega Colombiana S.A. 2002.
- ✓ MUÑOZ N. David F., “**Administración de Operaciones, Enfoque de administración de procesos de Negocios**”, Cengage Learning Editores, DR 2009.
- ✓ SHELDON M. Ross, “**Introduction to Probability Models**”, Ninth Editions. University of California Berkeley, California.
- ✓ SOLER A., Amadeo, “**Seguro de Automotores: Responsabilidad Civil, daños al vehículo, robo y hurto**”, Buenos Aires. Astrea, 1978.

**Leyes:**

- ✓ Condiciones Generales de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, aprobada por la Superintendencia de Bancos y Seguros mediante Resolución No. SBS-INSP-2008-0016 de 10 de Enero de 2008
- ✓ Constitución de la República del Ecuador 2008.
- ✓ Decreto Ejecutivo No. 809 expedido el 19 de Diciembre de 2007 y publicado en el Registro Oficial No. 243 de 2 de Enero de 2008
- ✓ Formulario de Historia Clínica para el SOAT
- ✓ Ley Orgánica de Salud Ecuador
- ✓ Ley de Tránsito y Transporte Terrestres
- ✓ Manual del Sistema Operativo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los Servicios de Salud Públicos y Privados
- ✓ Reglamento General a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres
- ✓ Tarifario de Prestaciones Médicas SOAT, Ministerio de Salud Pública

**Artículos:**

- ✓ CARRIÓN M. Fernando. **Programa Estudios de la Ciudad 2008**. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).
- ✓ DE LA PUENTE W. Caridad. **Edición especial SOAT 5 años**. Asociación Peruana de Empresas de Seguros.

- ✓ ESPÍN M., Johanna. **La Seguridad ciudadana y los procesos de gobernabilidad y convivencia democrática en los países de la Región Andina**, FLACSO. 1era Edición – San José, 2009.
- ✓ FASECOLDA. **Estudio Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito en la República de Colombia**. Universidad de los Andes. Bogotá, D.C Octubre 2006.
- ✓ Fundación MAPFRE. **El Mercado Asegurador Latinoamericano**, periodo 2008 – 2009. Diciembre 2009.
- ✓ HERRERA Y CARVAJAL ASOCIADOS CIA.LTDA. “**Análisis Financiero**”, Safi-software.
- ✓ Organización Mundial de la Seguridad Vial – OMS. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial**. Publicado en Junio del 2009.
- ✓ RINCÓN Luis. **Introducción a los Procesos Estocásticos**. México: Octubre 2008.
- ✓ Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito - SIAT. **Anuario Estadístico de Accidentes de Tránsito ocurridos en Ecuador año 2009**.
- ✓ SINCO Editores S.A.C. **Accidentes de Tránsito Problema de Salud Pública Lima- Perú**. Diciembre 2009.
- ✓ XUMINI, Luis M. **Lógica Elemental de la Seguridad Vial**. Foro de Seguridad Vial de la Fundación CENATTEV. Provia Panamericano, Buenos Aires, 2002.

### **Resoluciones y Circulares:**

- ✓ Superintendencia de Bancos y Seguros. **Resolución No. SBS-2002-0609**.
- ✓ Superintendencia de Bancos y Seguros. **Resolución No. SBS-2006-0266**.
- ✓ Superintendencia de Bancos y Seguros. **Circular No. INSP 2009-016**.
- ✓ Superintendencia de Bancos y Seguros. **Circular No. INSP 2010-018**.

### **Revistas:**

- ✓ Gestión, “**Economía y Sociedad**”, varias ediciones

### **Sitios Web:**

- ✓ Banco Interamericano de Desarrollo  
[www.iadb.org](http://www.iadb.org)
- ✓ Banco Mundial  
[www.bancomundial.org](http://www.bancomundial.org)
- ✓ Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial  
[www.dnctsv.gov.ec](http://www.dnctsv.gov.ec)
- ✓ Evaluación de proyectos – Análisis Económico  
[evaluaciondeproyectosapuntes.blogspot.com/2009/02/evaluacion-de-proyectos-analisis\\_21.html](http://evaluaciondeproyectosapuntes.blogspot.com/2009/02/evaluacion-de-proyectos-analisis_21.html)
- ✓ FONSAT  
[www.fonsat.gov.ec](http://www.fonsat.gov.ec)  
[www.lanueva.com/edicion\\_impresa/nota/31/10/2010/aav119.html](http://www.lanueva.com/edicion_impresa/nota/31/10/2010/aav119.html)



- ✓ Instituto de Ciencias del Seguro  
[www.mapfre.com](http://www.mapfre.com)
- ✓ Instituto de Ciencia del Seguro, museo virtual.  
[www.museovirtualdelseguro.com](http://www.museovirtualdelseguro.com)
- ✓ Instituto Nacional de Estadística y Censos - INEC  
[www.inec.gov.ec](http://www.inec.gov.ec)
- ✓ Organización Mundial de la Salud – OMS  
[www.who.int](http://www.who.int)
- ✓ PAEZ, Oscar H. "Seguridad en el tránsito, problemática y solución", Accidentología y Seguridad Vial de la Facultad regional Bahía Blanca de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN).
- ✓ SOAT Ecuador  
[www.soatecuador.info/index.html](http://www.soatecuador.info/index.html)
- ✓ Superintendencia de Bancos y Seguros  
[www.superban.gov.ec](http://www.superban.gov.ec)