

Maestría en
GESTIÓN INTEGRAL DE SEGUROS

**Trabajo de investigación previo a la obtención del título de
Magíster en Gestión Integral De Seguros**

AUTORES:

Ileana Denisse Cruz Pazmiño
Danna Tairy Maurat Zambrano
Judith Raquel Martínez Mora
Marco Andrés Mena Rodríguez
Danilo Alejandro Mena Navarrete
Lucía Beatriz Méndez Heredia

Título:

"Variación de la siniestralidad vial y factores asociados al comportamiento del asegurado en el mercado de seguros automotrices del Ecuador (2023–2025)"

Quito, Junio 2026

Certificación de autoría

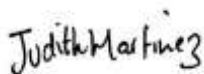
Nosotros, **Ileana Denisse Cruz Pazmiño, Danna Tairy Maurat Zambrano, Judith Raquel Martínez Mora, Marco Andrés Mena Rodríguez, Danilo Alejandro Mena Navarrete, Lucía Beatriz Méndez Heredia** declaramos bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de nuestra autoría; que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional y que se ha consultado la bibliografía detallada. Cedemos nuestros derechos de propiedad intelectual a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE), para que sea publicado y divulgado en internet, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, su reglamento y demás disposiciones legales.



Firma del graduando
Ileana Denisse Cruz Pazmiño



Firma del graduando
Danna Tairy Maurat Zambrano



Firma del graduando
Judith Raquel Martínez Mora



Firma del graduando
Marco Andrés Mena Rodríguez



Firma del graduando
Danilo Alejandro Mena Navarrete



Firma del graduando
Lucía Beatriz Méndez Heredia

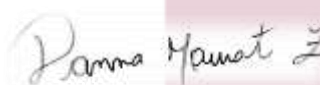
Autorización de Derechos de Propiedad Intelectual

Nosotros, **Ileana Denisse Cruz Pazmiño, Danna Tairy Maurat Zambrano, Judith Raquel Martínez Mora, Marco Andrés Mena Rodríguez, Danilo Alejandro Mena Navarrete, Lucía Beatriz Méndez Heredia**, en calidad de autores del trabajo de investigación titulado *"Variación de la siniestralidad vial y factores asociados al comportamiento del asegurado en el mercado de seguros automotrices del Ecuador (2023–2025)"*, autorizamos a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE) para hacer uso de todos los contenidos que nos pertenecen o de parte de los que contiene esta obra, con fines estrictamente académicos o de investigación. Los derechos que como autores nos corresponden, lo establecido en los artículos 5, 6, 8, 19 y demás pertinentes de la Ley de Propiedad Intelectual y su Reglamento en Ecuador.

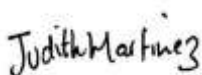
D. M. Quito, (mes año)



Firma del graduando
Ileana Denisse Cruz Pazmiño



Firma del graduando
Danna Tairy Maurat Zambrano



Firma del graduando
Judith Raquel Martínez Mora



Firma del graduando
Marco Andrés Mena Rodríguez



Firma del graduando
Danilo Alejandro Mena Navarrete



Firma del graduando
Lucía Beatriz Méndez Heredia

Aprobación de dirección y coordinación del programa

Nosotros, **Iván Vals** Director **EIG** y **Esteban Arias M.** Coordinador **UIDE**, declaramos que los graduandos: **Ileana Denisse Cruz Pazmiño, Danna Tairy Maurat Zambrano, Judith Raquel Martínez Mora, Marco Andrés Mena Rodríguez, Danilo Alejandro Mena Navarrete, Lucía Beatriz Méndez Heredia** son los autores exclusivos de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal de ellos.



Ivan Vals
Director de la Maestría en Gestión
Integral de Seguros



Validar Únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
ESTEBAN JOSE ARIAS
EMAUNE

Esteban Arias M.
Coordinador de la Maestría en Gestión
Integral de Seguros

DEDICATORIA

Este logro está dedicado a mi familia, en especial a mi mamá, por ser mi mayor impulso. A mi novio, por su presencia y por hacer este proceso más llevadero. Y a mi equipo, por su compañía y por todo lo compartido durante este camino. **Denisse Cruz**

Este logro representa una meta cumplida que dedico con todo mi corazón a mi mamá, hermanos y sobrinos, por confiar siempre en mí y acompañarme en cada paso de este camino. Su amor y apoyo han sido la base de cada uno de mis logros. **Danna Maurat**

Dedico este logro a mi madre por su amor y apoyo incondicional, a mi esposa por su amor, paciencia y respaldo constante en toda esta etapa académica, a mi Hermana y mis Sobrinos Matias y Amaya, por ser mi fortaleza en este camino. **Marco Mena**

Dedico este trabajo con todo mi amor a mi hijo Miguel y a mi esposa Johanna, quienes siempre han estado conmigo cuando lo he necesitado, a mis padres con quienes puedo contar a cada instante, a mis hermanos, suegros y cuñados quienes me han apoyado, a mis sobrinos por su alegría y cariño y que sea un aliciente para su futuro. **Danilo Mena**

A mi esposo, Marcelo, gracias por caminar a mi lado, por el apoyo incondicional y por compartir las cargas y alegrías de este camino. Sin ti, este logro no habría sido posible. A mis hijos, Victoria y Emilio, mis pequeños maestros de vida, les dedico este esfuerzo, esperando que este triunfo les sirva de ejemplo y motivación para alcanzar todos sus sueños. **Lucia Méndez**

Dedico esta etapa de maestría a mis padres, por ser mi mayor ejemplo de esfuerzo y constancia, por impulsarme siempre a alcanzar mis sueños. De manera muy especial, lo dedico a mi tío Luis, quien inició este camino conmigo y cuya memoria me acompañó durante todo este proceso. Aunque ya no esté físicamente presente, su apoyo y confianza dejaron una huella imborrable en mi vida hasta el final. **Judith Martínez**

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por darme la constancia y la oportunidad de llegar hasta aquí. A mi familia, especialmente a mi mamá, y a mi novio, por su apoyo y compañía durante todo este tiempo. Y a mi equipo, por la ayuda y el respaldo a lo largo de este proceso. **Denisse Cruz.**

Agradezco a mis compañeros por su apoyo, colaboración y motivación durante el desarrollo de este proyecto. Asimismo, mi sincero agradecimiento a Tecniseguros, su respaldo ha sido fundamental en este proceso de formación profesional. **Danna Maurat**

Quiero expresar mi gratitud a mi familia por su apoyo constante e incondicional en cada paso que doy, a mis compañeros de tesis por el trabajo en equipo y la dedicación compartida. **Lucia Méndez**

Agradezco a Dios por darme la fortaleza y sabiduría para culminar esta etapa. A TECNISEGUROS, por apoyar mi desarrollo profesional, y a la Universidad Internacional del Ecuador, docentes y compañeros, por la experiencia compartida. **Marco Mena**

Agradezco de manera especial a mis compañeros de tesis: Judith, Denisse, Marco, Lucy y Danna por su apoyo y guía a lo largo de este proceso. De manera particular a mi esposa por ser el eje y fortaleza para seguir adelante, a mi hijo, que este trabajo sirva de ejemplo de superación personal y profesional. **Danilo Mena**

Agradezco a Dios por permitirme culminar este proceso, por darme fuerzas para seguir y no rendirme, lo hicimos genial. A mis padres, por haberme sostenido en cada momento, con sus palabras de aliento que nunca dejaron de hacerlo. A Javi por su paciencia y apoyo incondicional. & a mi equipo, que son el ejemplo de esfuerzo y dedicación constante. **Judith Martinez**

RESUMEN

La siniestralidad vial representa una problemática de relevancia tanto en el ámbito social y económico en el Ecuador, debido a su impacto sobre la seguridad vial, los conductores y el mercado de seguros para vehículos, por tanto, el estudio como fin principal pretende analizar la variación de la siniestralidad vial en el Ecuador durante el período 2023–2025 y como esto se relaciona con el comportamiento del asegurado frente al riesgo automotor.

El estudio se desarrolla bajo un enfoque cuantitativo, con alcance descriptivo y correlacional, utilizando datos estadísticos oficiales emitido por organismos nacionales y encuestas dirigidas al mercado asegurador automotriz, considerando variables relacionadas con la frecuencia de siniestros, las características de los conductores, los factores asociados al riesgo vial y el comportamiento del asegurado respecto a la contratación y renovación del seguro automotriz.

Con el principal propósito que, los resultados obtenidos faciliten comprender los factores que influyen tanto en la evolución de la siniestralidad vial como en las decisiones de aseguramiento, contribuyendo al análisis del mercado asegurador ecuatoriano y a la gestión del riesgo vehicular.

Palabras clave: siniestralidad vial, seguro automotriz, comportamiento del asegurado, gestión del riesgo, Ecuador.

ABSTRACT

Road traffic accident rates constitute a relevant social and economic issue in Ecuador due to their effects on road safety, drivers, and the automotive insurance market. Within this context, the present study aims to analyze the variation in road traffic accident rates in Ecuador during the 2023–2025 period and examine their relationship with policyholder behavior toward vehicular risk.

The research adopts a quantitative approach with a descriptive and correlational scope, based on the analysis of official statistical information published by national institutions, as well as surveys conducted within the automotive insurance sector. The study considers variables associated with accident frequency, driver characteristics, factors linked to road risk, and policyholder decisions related to the acquisition and renewal of automotive insurance policies.

The findings are expected to contribute to a broader understanding of the factors influencing both the evolution of road traffic accidents and insurance-related decision-making, while also providing support for the analysis of the Ecuadorian insurance market and vehicular risk management.

Keywords: road traffic accident rates, automotive insurance, policyholder behavior, risk management, Ecuador.

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN	9
ABSTRACT.....	10
CAPITULO 1:.....	16
INTRODUCCIÓN	16
OBJETIVOS	18
Objetivo general.....	18
Objetivos específicos	18
JUSTIFICACIÓN	19
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	21
CAPÍTULO 2.....	23
MARCO TEÓRICO	23
2.1 Sector asegurador y seguro automotriz en Ecuador.....	23
2.1.1 Descripción general del sector asegurador en Ecuador	23
2.1.2 Seguro automotriz y gestión del riesgo.....	28
2.1.3 Perfil del cliente de seguros automotrices en Ecuador	31
2.2 Siniestralidad vial en Ecuador	33
2.2.1 Definición e importancia de la siniestralidad vial.....	33
2.2.2 Evolución de la siniestralidad vial en Ecuador (2023–2025)	36

pág. 12

5.1 CONCLUSIONES	74
5.2 RECOMENDACIONES	76
BIBLIOGRAFÍA	78
ANEXOS	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Ranking de los 10 seguros con mayor prima neta	26
Tabla 2. Frecuencia estimada de siniestros por vehículo asegurado (2023–2025).....	35
Tabla 3: Severidad estimada por siniestro vehicular (2023–2025).....	35
Tabla 4. Víctimas de siniestros de tránsito por sexo (2023–2025)	38
Tabla 5. Víctimas de siniestros de tránsito por grupo de edad y sexo, año 2025.....	38
Tabla 6. Clasificación de siniestros por tipo, cuarto trimestre de 2025	40
Tabla 7. Distribución geográfica de la siniestralidad vial.....	42
Tabla 8. Operacionalización de la variable independiente: Siniestralidad vial	59
Tabla 9: Operacionalización de la variable dependiente: Comportamiento del asegurado	59

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Evolución prima neta emitida (2020 - 2025).....	24
Figura 2. Siniestralidad vial periodo 2016 - 2025	36
Figura 3. Número de siniestros de tránsito periodo 2023 - 2025	37
Figura 4. Principales causas de accidentes de tránsito.....	40
Figura 5. Pregunta sobre rango de edad.....	60
Figura 6. Pregunta sobre género	61
Figura 7. Pregunta sobre lugar de residencia	62
Figura 8. Pregunta relacionada a ingresos mensuales	63
Figura 9. Pregunta sobre tipo de vehículo	64
Figura 10. Pregunta año del vehículo	65
Figura 11. Pregunta uso principal del vehículo	66
Figura 12. Pregunta motivo para contratar un seguro.....	67
Figura 13. Pregunta decisión de renovar el seguro	68
Figura 14. Pregunta sobre importancia del seguro vehicular.....	69
Figura 15. Pregunta relacionada con conocimientos en seguro.....	70
Figura 16. Pregunta sobre decisión de contratación de seguro.....	71
Figura 17. Pregunta sobre siniestros	72

Figura 18. Pregunta tipo de siniestros.....73

CAPITULO 1:

INTRODUCCIÓN

El transporte terrestre es el principal medio de movilidad en Ecuador, factor que ha impulsado que, el parque automotor a nivel nacional experimente un crecimiento sostenido, desembocando en una mayor exposición a riesgos asociados a los siniestros de tránsito, mismos que pérdidas económicas, humanas e impacta al sector asegurador, particularmente al ramo de vehículos, debido al aumento en la frecuencia y la severidad de los siniestros reportados.

La siniestralidad vial es uno de los aspectos más importantes a considerar dentro del mercado asegurador, ya que identifica distintos patrones relacionados con los accidentes de tránsito, pérdidas financieras y el comportamiento de los conductores ante el riesgo vehicular, en Ecuador, organismos como Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) publican datos estadísticos sobre accidentes, lesionados y fallecidos, evidenciando que los siniestros de tránsito siguen siendo una problemática significativa a nivel nacional.

El seguro automotriz es una herramienta clave para la protección patrimonial y financiera de las personas y resguardarse del posible daño frente a bienes de terceros, ya que, permite trasladar el impacto económico de un accidente de tránsito hacia las aseguradoras, puesto que, el sector asegurador opera bajo la regulación y control de la

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, organismo que vigila el cumplimiento y la transparencia del mercado asegurador privado.

Pese a la relevancia de estas pólizas, en el país aún existe un bajo nivel de aseguramiento en comparación con otros mercados regionales similares, esta situación se puede derivar por factores económicos, percepción del riesgo, cultura aseguradora y comportamiento de los conductores frente a la posibilidad de sufrir un siniestro de tránsito.

Con el fin de abordar esta problemática, la presente investigación tiene como objetivo analizar la siniestralidad vial en el Ecuador durante el periodo 2023-2025 y su relación con la percepción del asegurado frente al riesgo vehicular, mediante una metodología que combina datos estadísticos de fuentes oficiales y encuestas, con el fin de, identificar los factores asociados a los siniestros y comprender como estos influyen en la decisión de contratación y renovación de pólizas vehiculares.

Este estudio aporta valor tanto en el sector asegurador como a la investigación académica, ya que permite comprender de una mejor manera la relación existente entre la siniestralidad vial y el comportamiento de los asegurados, fungiendo como insumo clave para futuras estrategias de mitigación, gestión de riesgos y fortalecer la cultura aseguradora en el país.

OBJETIVOS

Objetivo general

Analizar la variación de la siniestralidad vial en el Ecuador durante el período 2023–2025 y su relación con el comportamiento del asegurado frente al riesgo vehicular, a través del estudio de estadísticas oficiales y encuestas, con el fin de comprender los factores que influyen en las decisiones relacionadas con el seguro automotriz.

Objetivos específicos

- Analizar la evolución de la siniestralidad vial en el Ecuador durante el período 2023–2025, utilizando información estadística oficial para identificar variaciones en la ocurrencia de los siniestros de tránsito.
- Identificar los factores asociados a la siniestralidad vial en el período de estudio, considerando variables como el tipo de vehículo involucrado, las causas del siniestro, la distribución geográfica, el perfil del conductor y otros elementos demográficos relevantes.
- Identificar los patrones de comportamiento del asegurado frente al riesgo vehicular, determinando las decisiones de contratación, renovación y percepción de necesidad del seguro mediante encuestas al sector.

JUSTIFICACIÓN

El incremento del parque automotor en circulación, y considerando que el transporte terrestre constituye el principal medio de movilidad en Ecuador, ha convertido a los siniestros de tránsito en un fenómeno de alta relevancia tanto económica como social, durante el período 2023–2025, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) registró 20.346 siniestros en 2025, con una tasa de mortalidad de 13,00% de fallecidos por cada 100.000 habitantes, cifra que supera la meta establecida en el Plan Nacional de Desarrollo para 2029 (12,25% por cada 100.000), exponiendo la necesidad de estudiar de manera rigurosa sus determinantes y su impacto en el sistema asegurador (Instituto Nacional de Estadística y Censos– INEC, 2026).

Desde el punto de vista económico, los siniestros de tránsito representan un costo significativo para el país, al generar gastos asociados a la atención médica, pérdida de productividad, daños materiales e indemnizaciones cubiertas por el sistema asegurador, eventos que, inciden directamente en la sostenibilidad financiera de las compañías de seguros y en el comportamiento del mercado, afectando variables como las primas, la siniestralidad y la rentabilidad del sector. (Práctica Global de Transporte, 2025)

Desde el punto de vista social, el presente estudio adquiere relevancia debido a que los siniestros de tránsito generan consecuencias humanas, económicos y patrimoniales que afectan no solo a los conductores, sino también a sus familias y al desarrollo productivo del país, ya que, según la revisión de la evolución de la siniestralidad, basada en información de entidades oficiales como la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y el INEC, así como su relación con la percepción del riesgo y las

decisiones de aseguramiento, permitirá generar insumos que contribuyan al fortalecimiento de la cultura preventiva, incentivar la protección financiera y la implementación de acciones orientadas a mejorar la seguridad vial (Melgar y Guerrero, 2005).

Desde el ámbito académico, la presente investigación adquiere relevancia al contribuir a la generación de conocimiento en torno a la relación entre la siniestralidad vial y el comportamiento del asegurado, un campo que ha sido abordado de manera parcial en investigaciones previas, puesto que, la integración de variables relacionadas con el riesgo vehicular, la frecuencia de siniestros y la toma de decisiones en materia de aseguramiento permite ampliar el alcance de los estudios tradicionales, que suelen centrarse exclusivamente en el análisis técnico del riesgo o en la evaluación financiera del sector asegurador (Instituto Nacional de Estadística y Censos– INEC, 2026).

Asimismo, el desarrollo de esta investigación aporta una base conceptual y metodológica que puede ser utilizada en futuras investigaciones, particularmente en contextos donde la información estadística pública y el análisis del comportamiento del usuario resultan fundamentales para comprender las dinámicas del mercado asegurador, por tanto, la investigación fortalece el vínculo entre la teoría y la práctica, al proporcionar evidencia empírica aplicable tanto al ámbito académico como al sector profesional (INEC, 2026).

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La siniestralidad vial constituye un problema de salud pública a escala mundial, según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023), cada año fallecen aproximadamente 1,19 millones de personas por siniestros de tránsito, mientras que en América Latina la cifra supera las 145.000 muertes anuales (OPS, 2025), en Ecuador, la situación es especialmente crítica: en 2024 se registraron 21.220 siniestros con 2.302 fallecidos, y hasta octubre de 2025 la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) reportó 16.808 siniestros con 1.926 víctimas mortales, posicionando a los accidentes viales como la quinta causa de muerte en el país (INEC, 2026), mientras, el parque automotor, que alcanzó 3,14 millones de vehículos matriculados en 2024, se concentra en un 45,43% en Guayas y Pichincha, configurando zonas de alta exposición al riesgo.

Esta problemática impacta directamente al mercado de seguros automotrices, donde la frecuencia y severidad de los siniestros determinan los costos de indemnización y la sostenibilidad técnica del ramo, para el 2024, el sector asegurador alcanzó una prima neta emitida de \$2.231,1 millones, con el ramo de vehículos como segundo segmento del mercado con \$414,7 millones y una participación del 18,5% (FEDESEG, 2025), donde, la siniestralidad del ramo experimentó una escalada significativa durante el período de estudio: de un promedio histórico del 54%, ascendió al 75% en 2023, impulsada por el incremento en robos vehiculares que pasaron de 5.653 unidades en 2019 a 11.372 en 2022, obligando a aseguradoras a excluir marcas, modelos y zonas geográficas de sus coberturas (FEDESEG, 2023).

Las estadísticas del INEC y la ANT documentan la evolución cuantitativa de los siniestros, mientras que los reportes de FEDESEG analiza el desempeño financiero del

sector, pero ninguna investigación integra ambas dimensiones en un marco explicativo articulado, según, la teoría prospectiva de Kahneman y Tversky (1979) y el modelo de selección adversa de Akerlof (1970) ofrecen fundamentos para comprender las distorsiones en las decisiones de contratación y los desequilibrios de información que amplifican los desafíos técnicos del ramo en contextos de siniestralidad volátil como el ecuatoriano.

En consecuencia, la presente investigación se plantea ante la necesidad de analizar la variación de la siniestralidad vial en el Ecuador durante el período 2023–2025 y su relación con el comportamiento del asegurado en el mercado de seguros automotrices, identificando los factores técnicos y conductuales que inciden en el desempeño del ramo.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

A partir de la problemática expuesta, la investigación se orienta por la siguiente pregunta central:

¿De qué manera la variación de la siniestralidad vial en el Ecuador durante el período 2023–2025 se relaciona con el comportamiento del asegurado en el mercado de seguros automotrices, considerando los factores técnicos, actuariales y conductuales que inciden en el desempeño del ramo?

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

2.1 Sector asegurador y seguro automotriz en Ecuador

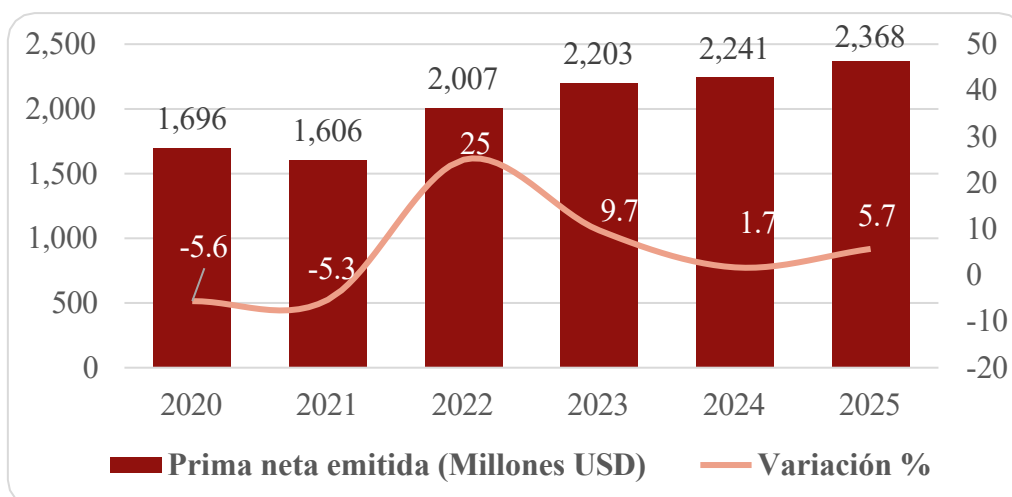
2.1.1 Descripción general del sector asegurador en Ecuador

2.1.1.1 Evolución del mercado asegurador ecuatoriano

El sector asegurador ecuatoriano ha experimentado un proceso de modernización sostenida desde la década de 1990, impulsado por diferentes reformas regulatorias, el crecimiento económico y la incorporación progresiva de herramientas tecnológicas en sus operaciones. Actualmente el mercado se compone por 26 aseguradoras y alrededor de 2.000 corredores de seguro.

Según los datos de la (Federación ecuatoriana de empresas de seguros, 2026), la industria aseguradora mantiene un crecimiento sostenido a partir del 2022, luego de la caída de las primas en el 2020 y 2021 provocada por la pandemia del COVID-19. De acuerdo con esta investigación, la prima neta emitida en el sector fue de \$2.368 millones, registrando un incremento de 5.7% con relación a los \$2.241 millones del 2024.

Figura 1. Evolución prima neta emitida (2020 - 2025)



Fuente: Federación ecuatoriana de empresas de seguros, 2026

Elaboración: Elaboración propia (2026)

El sector asegurador, además de proteger el patrimonio de las personas, cumple un rol importante en la continuidad de negocios de las empresas, la mitigación de riesgos y acompaña al crecimiento económico del Ecuador, lo que, refleja la capacidad de estabilidad y recuperación del mercado asegurador dentro del contexto económico del país.

Con respecto a los ramos de mayor participación en primas emitidas durante el 2025, el seguro de vida colectiva ocupa el primer lugar con un aproximado de \$735,9 millones, seguido por el ramo de vehículo con aprox. \$430,7 millones (Federación ecuatoriana de empresas de seguros, 2026), por tanto, la importancia del seguro vehicular radica en el crecimiento del parque automotor y a la necesidad de protección frente a

riesgos frecuentes como accidentes de tránsito, daños a terceros, robos, etc. (Agencia Nacional de Tránsito, 2026).

El tercer lugar fue ocupado por el ramo de Incendio que reportó \$296,5 millones en prima neta emitidas, seguido por ramos como asistencia médica, ramos técnicos, posteriormente el ramo de accidentes personales, responsabilidad civil, fianzas, transporte y multirriesgo (Federación ecuatoriana de empresas de seguros, 2026), pese a que, todos estos productos sostienen la diversificación de la industria, el ramo vehicular adquiere un interés particular en la presente investigación, ya que permite analizar la relación existente entre la siniestralidad vial y la percepción del riesgo por parte de los conductores.

2.1.1.2 Participación del ramo automotriz en el mercado

El ramo de vehículos continúa posicionándose como uno de los ramos más relevante dentro del mercado de seguros del Ecuador, durante el 2025, las primas netas emitidas dentro de este segmento alcanzaron aproximadamente \$430,7 millones, ocupando el segundo lugar en participación, únicamente detrás del seguro de vida colectivo (Federación ecuatoriana de empresas de seguros, 2026), dicho, dinamismo, demuestra los conductores valoran este respaldo, empujados por el aumento de autos en las vías y el peligro diario de enfrentar robos, colisiones y ocasionar daños a terceros.

Desde la perspectiva de gestión del riesgo, el seguro de vehículo cumple un papel fundamental, ya que permite transferir las pérdidas económicas derivadas de accidentes viales hacia una aseguradora especializada (León & León, 2019).

A diferencia de otros ramos, el de vehículo se encuentra expuesto directamente a factores relacionadas con el comportamiento humano, las diferentes condiciones de

movilidad y el entorno vial. Es por esto que las aseguradoras mantienen un monitoreo constante sobre los índices de siniestros, las tendencias del mercado, los perfiles de conducción, etcétera, con el objetivo de ajustar coberturas, tarificar el riesgo, proponer estrategias orientadas a mitigarlo y garantizar la sostenibilidad técnica que requiere el ramo.

Tabla 1. *Ranking de los 10 seguros con mayor prima neta*

Ranking	Ramo	Prima Neta Emitida (USD millones)
1	Vida colectiva	\$735,90
2	Vehículos	\$430,70
3	Incendios	\$296,50
4	Asistencia médica	\$154,20
5	Ramos técnicos	\$102,90
6	Accidentes personales	\$90,80
7	Responsabilidad civil	\$87,00
8	Fianzas	\$84,70
9	Transporte	\$80,70
10	Multirriesgo	\$67,60

Fuente: Federación ecuatoriana de empresas de seguros, 2026

Elaboración: Elaboración propia (2026)

2.1.1.3 Organismos de control y regulación del sector asegurador

El mercado asegurador ecuatoriano se encuentra regulado por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (SCVS), entidad que se encarga de supervisar el funcionamiento de las compañías aseguradoras y reaseguradoras que operan en el país.

El mercado asegurador ecuatoriano se encuentra regulado por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros (SCVS), entidad encargada de supervisar y controlar las actividades de las compañías aseguradoras y reaseguradoras que operan en el país, por tanto, dicha supervisión se sustenta en lo establecido en la Ley General de Seguros y en el Código Orgánico Monetario y Financiero, leyes cuyo objetivo es garantizar la estabilidad y la solvencia técnica de las aseguradoras, así como la proyección de los derechos e intereses de los asegurados (Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2014).

Entre las principales funciones de la SCVS regularizar aspectos relacionados con el capital mínimo requerido, las reservas técnicas, las condiciones de las distintas pólizas y el cumplimiento de las normas aplicables a las entidades que operan dentro del mercado asegurador del Ecuador

De igual manera, la normativa ecuatoriana establece que las compañías de seguros deben mantener reservas técnicas suficientes para respaldar los riesgos asumidos y responder adecuadamente ante posibles siniestros, disposiciones que, tienen como finalidad fortalecer la estabilidad del sistema asegurador y reducir el impacto que podrían generar desviaciones en la frecuencia y severidad de los riesgos cubiertos. (Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2014).

2.1.2 Seguro automotriz y gestión del riesgo

2.1.2.1 Definición del seguro automotriz

El seguro automotriz corresponde a un acuerdo contractual mediante el cual una persona natural o jurídica transfiere a una compañía aseguradora los riesgos asociados a su uso y circulación, ya que, a cambio del pago de una prima periódica, la aseguradora se compromete a responder económicamente ante la ocurrencia de siniestros cubiertos en póliza, tales como accidentes de tránsito, daños materiales, hurto, robo, afectaciones ocasionadas a tercero, este tipo de seguro busca disminuir el impacto financiero que pueda generar un siniestro vial tanto para el conductor asegurado como para las personas involucradas (Rejda & McNamara, 2017)

2.1.2.2 Importancia del seguro automotriz

El seguro automotriz representa una herramienta esencial dentro de la gestión del riesgo vehicular, debido a que brinda respaldo económico frente a eventos inesperados derivados de la circulación de vehículos, para los asegurados, es una forma de protección patrimonial que les permite enfrentar las consecuencias económicas de un accidente sin afectar significativamente su estabilidad financiera, bajo una perspectiva más amplia, el seguro también cumple una función económica y social, ya que permite distribuir las pérdidas individuales entre un grupo amplio de asegurados administrado por las compañías de seguros (Cortez et al., 2019).

2.1.2.3 Coberturas principales

Las coberturas más comunes en las pólizas de vehículo incluyen: daños propios del automotor (colisión, volcamiento, incendio), responsabilidad civil frente a terceros (daños materiales y lesiones corporales), robo y hurto parcial o total, asistencia vehicular en ruta, asimismo las aseguradoras ofrecen coberturas adicionales como accidentes personales de ocupantes, gastos médicos, vehículos sustitutos, etc, la combinación y el alcance de estas coberturas varía según el tipo de producto contratado y de las condiciones establecidas por cada aseguradora, la cual puede variar según el perfil del conductor, el uso del vehículo y el nivel de cobertura seleccionado por el asegurado.

2.1.2.4 Prima y deducible

La prima de seguro corresponde al valor que el asegurado paga a la aseguradora por asumir el riesgo cubierto en la póliza, su cálculo considera diferentes variables técnicas, entre ellas el valor comercial del vehículo, el año de fabricación, el uso del automotor, la zona de circulación y el historial de siniestros del conductor, entre otros, por otro lado, el deducible representa la parte del daño o pérdida que debe ser asumida por el asegurado antes de que la aseguradora cubra el resto del siniestro, mecanismo que, permite reducir el costo de la prima y, al mismo tiempo, incentiva a los aseguradores tener conductas de conducción más prudentes al involucrar económicamente al asegurado en las consecuencias del riesgo.

2.1.2.5 Función del seguro frente al riesgo vehicular

Dentro del ámbito asegurador, el riesgo se entiende como la posibilidad de que ocurra un evento futuro e imprevisto que cause un perjuicio económico para una persona

natural o jurídica, para que un riesgo sea asegurable desde el punto de vista técnico, debe ser fortuito, medible estadísticamente y que no afecte de manera simultánea a todos los clientes de la compañía, por lo que, cumplir con estos requisitos permite a la aseguradora pueda estimar la frecuencia y el costo de los siniestros, lo que les permite establecer tasas y primas acordes al nivel de exposición de cada riesgo (Arteaga et al., 2022).

En este contexto, la póliza de seguro representa el contrato formal mediante el cual el asegurado transfiere parte de ese riesgo a la aseguradora a cambio del pago de una prima, donde, la aseguradora, por su parte, se compromete a cubrir los daños económicos provocados por los eventos cubiertos la póliza, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el documento.

El riesgo vehicular tiene todas las características necesarias para poder ser considerado un riesgo asegurable, ya que los accidentes de tránsito pueden analizarse y proyectarse estadísticamente en base a la información histórica sobre severidad y frecuencia de los siniestros, por otro lado, es importante diferenciar el riesgo real del riesgo asegurador, ya que este se relaciona con la probabilidad matemática y objetiva de que ocurra un accidente de tránsito, basándose puramente en las estadísticas oficiales sobre siniestralidad vial publicadas por organismos como el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

Por el contrario, el riesgo asegurador es el análisis técnico e individual que realizan las compañías de seguros considerando variables adicionales, como la antigüedad y el tipo del vehículo, su uso diario, la zona geográfica de circulación y el

historial de siniestros del conductor, factores que determinar el nivel de exposición al riesgo y calcular el valor de la prima correspondiente (Klugman et al., 2012).

2.1.3 Perfil del cliente de seguros automotrices en Ecuador

2.1.3.1 Características generales del asegurado

El mercado de seguros de vehículos se divide principalmente en dos grandes perfiles de clientes, puesto que, el segmento particular corresponde a personas naturales que buscan proteger el auto de uso propio o familia, esto representa la mayor parte del volumen de pólizas emitidas, de esta forma el segundo segmento es el comercial o corporativo que incluye empresas de transporte, flotas corporativas y vehículos destinados a actividades productivas, grupo que, se caracteriza por enfrentar un nivel de exposición mucho más alto, debido al uso continuo de los automotores, las largas jornadas de circulación y el elevado kilometraje que acumulan anualmente, lo que obliga a un diseño de coberturas más complejo y a la contratación de pólizas.

2.1.3.2 Factores económicos y sociales del asegurado

A pesar de que el ramo automotor ha crecido en los últimos años, Ecuador presenta niveles relativamente bajos de penetración del seguro vehicular en comparación con otros países de la región, ya que, existen muchas barreras que restringen el acceso al seguro automotriz, las cuales tienen múltiples orígenes.

Por un lado, existen barreras económicas relacionadas con el costo de las primas, que en áreas de alta siniestralidad o para perfiles de conductores considerandos de alto riesgo pueden ser bastantes elevado en relación con los niveles de ingreso, mientras que, por otro lado, se identifican barreras culturas y de información, asociadas a la limitada

cultura de seguros la cual prevalece en ciertos segmentos de la población, que tienden a percibir el seguro como un gasto innecesario en lugar de entenderla como una inversión estratégica para blindar el patrimonio familiar y personal ante imprevistos (Coronel & Buñay, 2018).

2.1.3.3 Comportamiento básico del consumidor de seguros

El comportamiento del consumidor de seguros vehiculares depende en gran medida de la percepción que el conductor tiene sobre el riesgo al que se expone durante su circulación vehicular, donde, factores como: frecuencia de uso del automóvil, distancias que recorren al día, rutas que transitan y experiencia de conducción inciden directamente en la decisión de invertir en una póliza o mantenerla vigente, por tanto, la necesidad de aseguramiento aumenta cuando el conductor identifica una mayor probabilidad de sufrir accidentes, un robo o daños materiales derivados de la movilidad cotidiana.

De igual manera, la edad del conductor es un factor crucial dentro del análisis del comportamiento del asegurado. Las estadísticas publicadas por el (INEC, 2026) reflejan una realidad preocupante: las personas entre 18 y 29 años ocupan los primeros lugares en las cifras de víctimas y afectados por siniestros de tránsito en el Ecuador, seguidas por el grupo comprendido entre 30 y 45 años, evidenciando una mayor exposición al riesgo vial en los segmentos de conductores jóvenes y adultos jóvenes, un aspecto que también es considerado por las aseguradoras al momento de evaluar, tarificar el riesgo y establecer las condiciones para la póliza.

Para gestionar esta realidad, las aseguradoras aplican criterios de segmentación relacionados con el perfil del conductor, el historial de siniestros, el uso del vehículo y la ubicación geográfica, dichos, datos les permite calcular matemáticamente la probabilidad de que ocurra un siniestro y, con este insumo tarificar el riesgo, como consecuencia directa de este análisis técnico, los conductores con mayores niveles de exposición al riesgo suelen enfrentar costos de aseguramiento más elevados, deducibles agravados o condiciones de cobertura más restrictivas.

2.2 Siniestralidad vial en Ecuador

2.2.1 Definición e importancia de la siniestralidad vial

2.2.1.1 Concepto de siniestralidad vial

Según la metodología establecida por el INEC (2025), los siniestros de tránsito son estadísticas basadas en registros administrativos procesados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos, los cuales son remitidos por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), ya que, se considera siniestro de tránsito a cualquier evento que involucre al menos un vehículo en movimiento, ocurrido en una vía pública o en un espacio privado de acceso público, y que deje como resultado al menos una persona herida o fallecida. (INEC, 2026)

2.2.1.2 Relación entre siniestralidad y riesgo asegurador

Los accidentes de tránsito constituyen la base estadística sobre la cual se construye la técnica aseguradora en el ramo automotriz, sin datos confiables y actualizados sobre la frecuencia y severidad de los siniestros viales, no es posible diseñar productos de seguros vehiculares sostenibles en el tiempo, ni fijar primas que reflejen adecuadamente el riesgo

real de los asegurados, en el Ecuador, los registros publicados por el INEC y la ANT representan la fuente principal de información para el análisis del riesgo asegurador (INEC, 2026).

2.2.1.3 Frecuencia y severidad de siniestros

La frecuencia mide la probabilidad de que un siniestro ocurra dentro de un período determinado, mientras que la severidad mide la magnitud de sus consecuencias económicas, principalmente en términos de daños materiales, gastos médicos y compensaciones por muertes o invalidez (Modelado de Regresión con Aplicaciones Actuariales, 2024).

Los datos del INEC (2025) para el período 2023–2025 ilustran ambas dimensiones. En términos de frecuencia, el número de siniestros se mantuvo en un rango de entre 20.346 y 21.220 eventos anuales, en términos de severidad, el año 2025 registró 2.354 fallecidos y 17.932 lesionados en siniestros vehiculares, lo que evidencia que, pese a la leve reducción en el número total de siniestros, el impacto humano de estos eventos continúa siendo significativo (INEC, 2026).

Aunque en Ecuador no existe un registro público consolidado del número exacto de vehículos asegurados, diversas estimaciones del sector señalan que únicamente entre el 18% y el 25% del parque automotor cuenta con cobertura de seguro vehicular, para el 2023 el número de vehículos matriculados fue de 3.065.967 y en 2024 de 3.138.562, se estima que aproximadamente entre 550.000 y 760.000 vehículos estuvieron asegurados durante dichos años. (INEC, 2026)

Tabla 2. Frecuencia estimada de siniestros por vehículo asegurado (2023–2025)

Año	Siniestros	Vehículos asegurados	Frecuencia
2023	20.994	659.183	0,0318
2024	21.220	674.790	0,0314
2025	20.346	674.790*	0,0301

Nota: Estimación basada en el 21,5% del parque automotor matriculado. *Se utiliza el dato 2024 ante ausencia de cierre oficial 2025.

Fuente: INEC (2025), ANT (2025).

Elaboración: Elaboración propia (2026).

Tabla 3: Severidad estimada por siniestro vehicular (2023–2025)

Año	Monto estimado pagado (USD)	Siniestros	Severidad promedio (USD)
2023	260.000.000	20.994	12.384,49
2024	255.000.000	21.220	12.016,96
2025	263.000.000	20.346	12.926,37

Nota: Estimaciones referenciales basadas en información financiera del sector asegurador y reportes de la SCVS.

Fuente: INEC (2025), ANT (2025).

Elaboración: Elaboración propia (2026).

2.2.2 Evolución de la siniestralidad vial en Ecuador (2023–2025)

2.2.2.1 Estadísticas de siniestros de tránsito

El periodo analizado muestra un punto máximo histórico reciente en 2016 con 30.269 siniestros, ya que, si bien la línea de tendencia marca un descenso constante, el año 2020 registra una anomalía estadística con 16.972 casos, valor que se sitúa significativamente por debajo de la media esperada debido a las restricciones de movilidad asociadas a la pandemia, durante el 2021 y 2024, la serie retoma su alineación con la tendencia a la baja en 2025 y se representa en la tabla 1.

Figura 2. Siniestralidad vial periodo 2016 - 2025



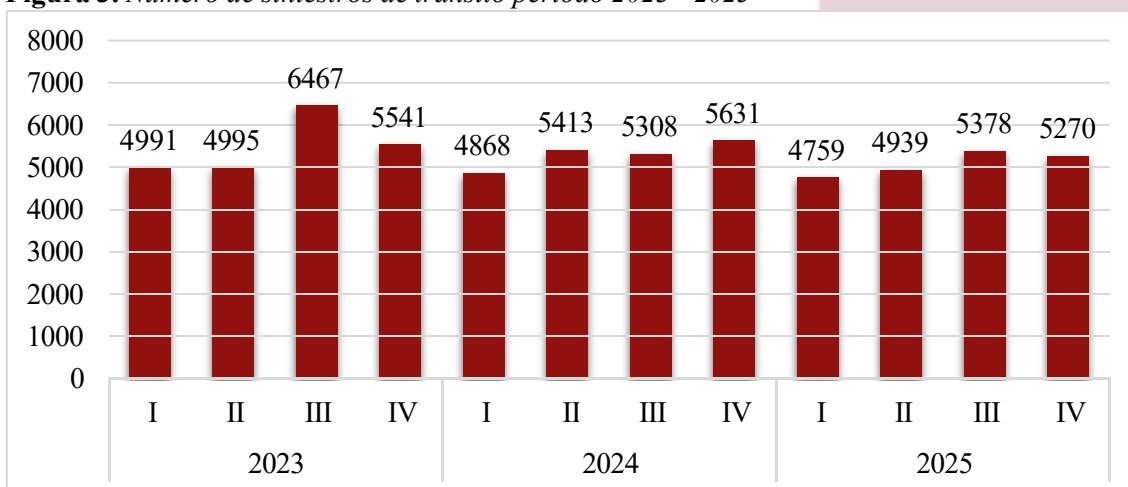
Fuente: Agencia Nacional de Tránsito – ANT, 2016 - 2025.

Elaboración: Instituto Nacional de Estadística y Censos - INEC

2.2.2.2 Evolución anual de accidentes

Entre 2023 y 2024 se registró un incremento marginal del 1,07%, alcanzando 21.220 casos. El cierre de 2025 marca una reducción del 4,12% con 20.346 siniestros, posicionándose como el año con menor siniestralidad del período post-pandemia, a nivel trimestral, se identifica un patrón repetitivo: los valores más altos suelen concentrarse en el tercer y cuarto trimestre, mientras que el primer trimestre presenta los niveles más bajos, para el cuarto trimestre de 2025 se registraron 5.270 siniestros, cifra inferior en 6,41% respecto al mismo período de 2024 (INEC, 2026).

Figura 3. *Número de siniestros de tránsito periodo 2023 - 2025*



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito – ANT, 2016 - 2025.

Elaboración: Elaboración propia (2026)

2.2.2.3 Mortalidad y lesionados por accidentes

En 2025, los siniestros de tránsito dejaron un total de 20.286 víctimas, de las cuales 17.932 corresponden a lesionados (88,40%) y 2.354 a fallecidos (11,60%). (Inec, 2025)

Tabla 4. Víctimas de siniestros de tránsito por sexo (2023–2025)

Año	Hombres	Mujeres	No identificados	Total
2023	15.375 (73,29%)	5.455 (26,00%)	148 (0,71%)	20.978
2024	15.051 (73,01%)	5.376 (26,00%)	187 (0,91%)	20.614
2025	14.741 (72,67%)	5.404 (27,00%)	141 (0,69%)	20.286

Fuente: INEC (2025), ANT (2025). Datos 2025 provisionales.

Elaboración: Elaboración propia (2026)

Tabla 5. Víctimas de siniestros de tránsito por grupo de edad y sexo, año 2025

Grupo de edad	Hombres	Mujeres
Menores de 18 años	637	439
De 18 a 29 años	3.244	963
De 30 a 45 años	2.884	974
De 46 a 55 años	747	327
De 56 a 64 años	477	202
De 65 años y más	472	279

No identificada edad	6.280	2.220
----------------------	-------	-------

Nota: No incluye 141 víctimas de sexo no identificado.

Fuente: INEC (2025), ANT (2025).

Elaboración: Elaboración propia (2026)

2.2.2.4 Impacto de la siniestralidad en el sector asegurador

La persistencia de la siniestralidad vial incide directamente en la estructura financiera del ramo automotriz, al influir en el comportamiento de las primas y en la rentabilidad de las aseguradoras. El índice de siniestralidad devengada del ramo vehículos fue de 72,3% en 2023, 60,7% en 2024 y 54,1% en 2025 (Federación ecuatoriana de empresas de seguros, 2026). Si bien la tendencia es descendente, este ramo continúa superando en más de 13 puntos porcentuales el promedio general del mercado, lo que compromete la suficiencia técnica de las primas y plantea desafíos para la sostenibilidad financiera del ramo.

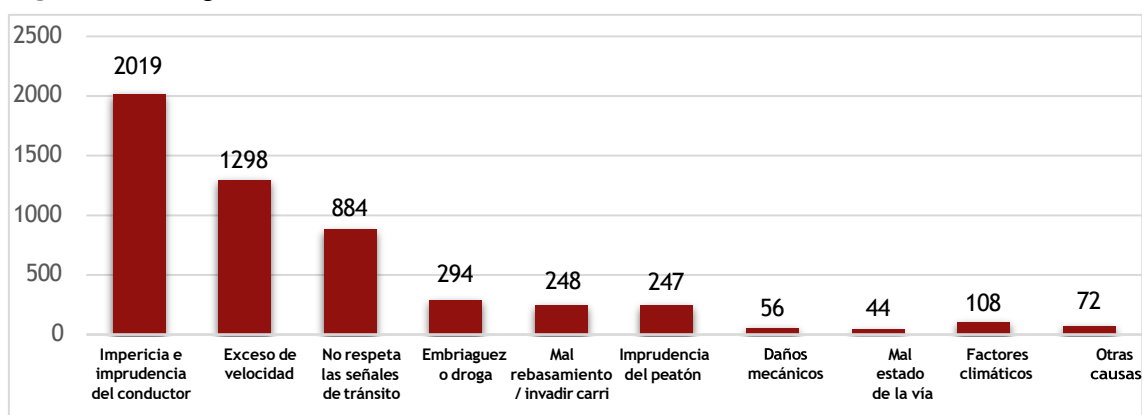
2.2.3 Principales factores asociados a la siniestralidad vial

2.2.3.1 Principales causas de accidentes de tránsito

El análisis de las causas de los siniestros revela de manera consistente el predominio del factor humano, según los registros del INEC y la ANT en el 2025, la impericia e imprudencia del conductor es la causa más común, representando el 38,31% del total de siniestros en el cuarto trimestre de 2025, con 2.019 casos, apoyado por el exceso de velocidad con 1.298 casos, el no respeto a las señales de tránsito con 884, la

conducción bajo efectos de alcohol o drogas con 294, y el mal rebasamiento o invasión de carril con 248. (Inec, 2025), patrón que, se repite a lo largo del período analizado, lo que sugiere que el problema no es aislado, sino que está relacionado con hábitos de conducción y una cultura vial deficiente.(Banco Mundial, 2026)

Figura 4. *Principales causas de accidentes de tránsito*



Fuente: INEC (2025), ANT (2025).

Elaboración: Elaboración propia 2026

2.2.3.2 Tipo de vehículo involucrado

Tabla 6. *Clasificación de siniestros por tipo, cuarto trimestre de 2025*

Tipo de siniestro	Número de casos	Participación (%)
Choques	2.394	47,89%
Pérdidas de pista	886	17,72%
Atropellos	719	14,38%
Estrellamientos	587	11,74%

Rozamientos	196	3,92%
Caídas de pasajeros	142	2,84%
Volcamientos	75	1,50%
Total	4.999	100,00%

Nota: Fuente: INEC (2025).

Elaboración: Elaboración propia 2026

En el año 2025, del total de 32.165 vehículos involucrados en siniestros de tránsito, los vehículos livianos (automóviles, furgonetas, camionetas y SUV) representaron la mayor proporción con 15.456 unidades, seguidos por las motocicletas con 7.218 y los vehículos pesados (camiones y buses) con 3.328 (Instituto Nacional de Estadística y Censos– INEC, 2026). La participación de las motocicletas resulta especialmente relevante por su asociación con mayores niveles de gravedad en caso de accidentes.

2.2.3.3 Perfil del conductor

El análisis del perfil de las víctimas de siniestros de tránsito permite identificar los grupos con mayor vulnerabilidad, así como conocer características asociadas al perfil del conductor. Según el (Inec, 2025), los hombres concentran el 72,67% de las víctimas, mientras que las mujeres representan el 26,64%.

Esta diferencia se explica que el perfil del conductor tiene una mayor tendencia a que los hombres asumen conductas de riesgo al conducir, como el exceso de velocidad o

el consumo de alcohol y el incumplimiento de las normas de tránsito. (Banco Mundial, 2026)

En términos etarios, las personas entre 18 y 45 años constituyen el grupo con mayor número de víctimas en siniestros de tránsito, lo que evidencia una relación entre la edad, hábitos de conducción y percepción del riesgo (Instituto Nacional de Estadística y Censos– INEC, 2026).

2.2.3.4 Factores demográficos asociados

Entre los factores demográficos que inciden en la siniestralidad vial se encuentran el nivel socioeconómico, el nivel educativo, la ocupación y las condiciones laborales del conductor. (Proaño, 2025), para las zonas rurales, las motocicletas representan el 23,81% de los vehículos involucrados en siniestros, mientras que en áreas urbanas predominan los automóviles con el 34,63%, lo que refleja distintos patrones de movilidad y exposición al riesgo entre el campo y la ciudad (Inec, 2025), a nivel territorial, existen diferencias importantes: provincias como Zamora Chinchipe presentan las tasas de mortalidad más altas, mientras que otras como Loja y Sucumbíos registran niveles considerablemente más bajos (INEC, 2026).

Tabla 7. *Distribución geográfica de la siniestralidad vial*

Provincia	2023	2024	2025
Guayas	7.474	7.253	7.127
Pichincha	4.156	4.327	4.540

Sto. Domingo	1.048	1.050	1.216
Tungurahua	987	1.090	1.137
Manabí	1.398	1.255	1.052
Azuay	1.197	1.416	806
Los Ríos	1.101	909	766
Santa Elena	658	580	636
Loja	588	718	587
El Oro	532	453	455
Resto de provincias	1.855	2.169	2.024
Total Nacional	20.994	21.220	20.346

Distribución provincial de siniestros de tránsito (2023–2025)

Fuente: INEC (2025), ANT (2025).

Elaboración: Elaboración propia (2026).

La distribución geográfica de los siniestros muestra una concentración en las provincias con mayor población y densidad vehicular. Guayas se mantiene como la provincia con mayor número de siniestros, aunque presenta una leve disminución, pasando de 7.474 casos en 2023 a 7.127 en 2025. Pichincha muestra una tendencia al alza, aumentando de 4.156 a 4.540 siniestros en el mismo período. Santo Domingo y Tungurahua registran incrementos sostenidos, mientras que Manabí, Azuay y Los Ríos presentan reducciones significativas (Instituto Nacional de Estadística y Censos– INEC, 2026).

2.3 Comportamiento del asegurado frente al riesgo vehicular

El comportamiento del asegurado representa una variable específica en el mercado de seguros automotrices, sobre todo en el país, en honor a que, condiciones individuales de contratación, renovación o cancelación de la póliza pueden incurrir directamente con el factor económico, y otros factores como las percepciones del riesgo, siniestros que ya haya sufrido el asegurado y su conocimiento y cultura del seguro vehicular, ya que, el seguro en el Ecuador permanece por debajo de los promedios regionales, no se tiene una cultura tan arraigada sobre adquirir un seguro y saber su dinámica, comprender los patrones del comportamiento resulta ideal para explicar la siniestralidad vial y el aseguramiento.

Este capítulo revisa la relación entre la percepción del riesgo, la aceptabilidad del seguro automotriz, los factores que condicionan su contratación y la experiencia de siniestros que retroalimenta el comportamiento del conductor asegurado, mismo que, se sustenta en los marcos teóricos de la economía conductual y actuarial, dado una evidencia sobre las particularidades que presenta el mercado ecuatoriano en este ramo.

2.3.1 Percepción del riesgo en conductores

2.3.1.1 Percepción del riesgo vial

La percepción del riesgo vial se define como la evaluación subjetiva que un conductor realiza sobre la probabilidad de verse involucrado en un accidente de tránsito y sobre la gravedad potencial de sus consecuencias, percepción que, no coincide necesariamente con las probabilidades actuariales objetivas; de hecho, Kahneman y Tversky (1979) demostraron que los individuos tienden a sobreestimar la probabilidad de

eventos de baja frecuencia y alta severidad, mientras que subestiman riesgos cotidianos de alta frecuencia.

En Ecuador, los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos revelan que los accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de mortalidad en la población económicamente activa, sin embargo, la percepción generalizada de invulnerabilidad, especialmente entre conductores jóvenes, genera una brecha entre el riesgo real y el riesgo percibido que incide directamente en la baja demanda voluntaria de seguros automotrices, brecha perceptiva que, se amplifica en entornos donde la infraestructura vial es deficiente y la fiscalización normativa resulta limitada, condiciones que caracterizan a numerosas provincias del país.

2.3.1.2 Conducta del conductor frente a los accidentes

La forma en que un conductor reacciona después de vivir o presenciar un accidente de tránsito cambia de manera importante cómo ve el riesgo y, con ello, su interés en protegerse económicamente, puesto que, quienes han pasado por un accidente, ya sea porque lo causaron, lo sufrieron o lo vieron de cerca, tienden a tomar el riesgo más en serio, al menos por un tiempo, lo que puede llevarlos a contratar o renovar un seguro vehicular con mayor facilidad.

Los estudios sobre cómo las personas toman decisiones económicas muestran que el impacto de una experiencia reciente se va debilitando con el tiempo, lo que, se conoce como sesgo de disponibilidad: a medida que el accidente queda más lejos en el recuerdo, el conductor deja de tenerlo tan presente y vuelve poco a poco a pensar que "a mí no me va a pasar.", en el caso ecuatoriano, esto se nota en que las tasas de renovación de pólizas

bajan cuando pasa mucho tiempo sin que el conductor tenga un accidente, lo que sugiere que, al no vivir experiencias negativas, muchos llegan a ver el seguro como un gasto innecesario.

2.3.1.3 Conciencia sobre protección financiera

La conciencia sobre la necesidad de protección financiera vehicular trasciende la simple percepción del riesgo de accidentes; involucra la comprensión del impacto económico que un siniestro puede generar en el patrimonio personal o familiar, en Ecuador, donde un porcentaje significativo de vehículos es adquirido mediante crédito, la pérdida total o los daños severos no cubiertos por un seguro pueden comprometer la estabilidad financiera del propietario durante años.

Sin embargo, la conciencia financiera asociada al aseguramiento vehicular permanece limitada en amplios segmentos de la población, donde, factores como: baja educación financiera, informalidad laboral y priorización de gastos comunes sobre la previsión de largo plazo contribuyen a que muchos conductores perciban la prima del seguro como un costo evitable antes que como una inversión en estabilidad patrimonial.

2.3.2 Importancia del seguro automotriz para los conductores

2.3.2.1 Beneficios económicos del seguro

El seguro automotriz opera como un mecanismo de transferencia de riesgo que permite al propietario del vehículo sustituir una pérdida potencialmente catastrófica por un costo periódico conocido y gestionable: la prima, según los autores Klugman et al. (2019) establecen que la función esencial del seguro consiste en metalizar el riesgo entre

un grupo amplio de asegurados, de modo que la pérdida individual se distribuye colectivamente, reduciendo la variabilidad financiera a la que cada participante se expone.

En términos económicos concretos, los beneficios incluyen la cobertura de costos de reparación que en siniestros de mediana gravedad pueden superar varios miles de dólares, la indemnización en caso de pérdida total, y la absorción de gastos médicos derivados de lesiones, en un mercado como el ecuatoriano, donde el costo promedio de reparación vehicular ha experimentado incrementos sostenidos debido a la dependencia de repuestos importados y la depreciación cambiaria, el seguro adquiere un rol estabilizador relevante para la economía del hogar.

2.3.2.2 Protección patrimonial

Para una proporción considerable de hogares ecuatorianos, el vehículo constituye el segundo activo de mayor valor después de la vivienda, donde, la ausencia de cobertura aseguradora expone este activo a una pérdida total no recuperable, situación que resulta particularmente crítica cuando el vehículo fue adquirido mediante financiamiento y aún mantiene un saldo deudor vigente, como por ejemplo, un conductor que adquirió un vehículo valorado en \$18,000 mediante un crédito a 60 meses y que, tras dos años de pagos, sufre un siniestro de pérdida total sin contar con seguro, no solo pierde el vehículo, sino que mantiene una deuda pendiente de aproximadamente \$11,000 por un bien que ya no posee ni puede utilizar.

La protección patrimonial que ofrece el seguro automotriz se materializa no solamente en la indemnización directa por daños materiales, sino también en la preservación de la capacidad de endeudamiento y la estabilidad crediticia del asegurado,

ya que, un siniestro sin cobertura que genere una pérdida parcial o total del vehículo puede desencadenar un efecto cascada sobre las finanzas personales: incapacidad de pago del crédito vehicular, deterioro del historial crediticio, pérdida de movilidad para actividades productivas y, en última instancia, un retroceso patrimonial significativo.

2.3.2.3 Cobertura frente a terceros

La legislación ecuatoriana establece la obligatoriedad del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), cuya cobertura se limita a gastos médicos y funerarios básicos, no obstante, los daños materiales causados a terceros, vehículos, infraestructura, propiedad privada, y las responsabilidades civiles derivadas de lesiones graves o fallecimiento no quedan cubiertos por este seguro obligatorio, sino por las pólizas voluntarias de responsabilidad civil.

La importancia de esta cobertura radica en que un siniestro con afectación a terceros puede generar obligaciones financieras que exceden sustancialmente la capacidad de pago del conductor responsable, donde, demandas civiles por daños y perjuicios, gastos médicos de víctimas y reparación de bienes ajenos pueden acumularse hasta representar montos que comprometen el patrimonio presente y futuro del responsable.

2.3.3 Factores que influyen en la contratación y renovación del seguro automotriz

La decisión de contratar o renovar una póliza de seguro automotriz no obedece a un proceso racional puro en el que el conductor evalúa objetivamente la relación costo-beneficio de la cobertura, por el contrario, esta decisión se encuentra mediada por una

constelación de factores económicos, psicológicos, institucionales y experienciales que interactúan de manera compleja, por lo que, se analizan los principales determinantes identificados en la literatura y en la práctica del mercado ecuatoriano.

2.3.3.1 Precio de la prima

El precio de la prima constituye el factor más inmediato y frecuentemente citado en la decisión de contratación, la prima se calcula aplicando una tasa porcentual sobre el valor asegurado del vehículo, la cual varía según factores como el tipo de cobertura, el año y modelo del automóvil, el perfil del conductor y su historial de siniestros, dado que, si un vehículo tiene un valor asegurado de \$15,000 y la aseguradora aplica una tasa del 3.5%, la prima anual sería de \$525, monto al que pueden sumarse recargos o descuentos según las condiciones particulares de cada póliza.

En un mercado sensible al precio como el ecuatoriano, donde el ingreso medio de los hogares limita la capacidad de gasto en productos financieros no esenciales, el monto de la prima opera como una barrera de entrada significativa, en este sentido conductores que reconocen la utilidad del seguro pueden, no obstante, posponer o declinar su contratación cuando perciben que la prima absorbe una proporción excesiva de su presupuesto disponible.

2.3.3.2 Coberturas ofrecidas

La amplitud y calidad de las coberturas ofrecidas constituyen un factor diferenciador en la decisión de contratación, particularmente entre asegurados con experiencia previa en el mercado, puesto que, conductores que han utilizado su póliza y han experimentado exclusiones o limitaciones tienden a valorar de manera más crítica el

alcance de las coberturas, priorizando pólizas que incluyan asistencia vehicular, cobertura contra robo, daños a terceros con límites adecuados y, en algunos casos, protección contra eventos naturales.

En el mercado ecuatoriano, la heterogeneidad de las coberturas entre compañías genera asimetrías informativas que dificultan la comparación efectiva por parte del consumidor, donde, la ausencia de un estándar de nomenclatura uniforme para las coberturas, donde términos similares pueden encubrir alcances sustancialmente diferentes, refuerza la dependencia del asegurado en la recomendación del intermediario, lo que introduce un factor adicional de variabilidad en la decisión.

2.3.3.3 Experiencias previas con siniestros

La experiencia directa con un siniestro representa uno de los factores con mayor poder predictivo sobre la decisión de renovación o contratación de un seguro automotriz, puesto que, conductores que han atravesado un proceso de reclamación exitoso, donde la aseguradora respondió de manera oportuna y conforme a lo pactado, desarrollan un vínculo de confianza con el producto que incrementa significativamente la probabilidad de renovación.

En sentido inverso, experiencias negativas durante el proceso de reclamación, demoras excesivas, rechazos percibidos como injustificados, diferencias sustanciales entre la indemnización esperada y la recibida, generan un efecto disuasorio que puede no limitarse al abandono de la aseguradora específica, sino extenderse a una desconfianza generalizada hacia el sistema de seguros en su conjunto, en el mercado ecuatoriano, la

percepción de que las aseguradoras buscan mecanismos para evitar o minimizar el pago de siniestros constituye un obstáculo recurrente para la expansión de la base asegurada.

2.3.3.4 Percepción de necesidad del seguro

La percepción de necesidad del seguro sintetiza la valoración global que el conductor realiza sobre la pertinencia de contar con una póliza, integrando consideraciones de riesgo, costo, confianza y experiencia, Kahneman y Tversky (1979) argumentaron que los individuos evalúan las pérdidas y ganancias potenciales en relación con un punto de referencia subjetivo, no en términos absolutos, lo que implica que la decisión de asegurarse depende de cómo el conductor enmarca mentalmente el costo de la prima frente a la pérdida potencial.

En segmentos de la población ecuatoriana con baja exposición a la cultura aseguradora, la percepción dominante tiende a enmarcar la prima como una pérdida segura, dinero desembolsado sin retorno tangible inmediato, frente a una ganancia incierta, la indemnización que solo se materializa si ocurre un siniestro.

2.3.4 Relación entre siniestralidad y comportamiento del asegurado

La relación entre siniestralidad y comportamiento del asegurado no es unidireccional; se configura como un sistema de retroalimentación donde la experiencia de siniestros modifica la conducta del conductor, y esta conducta modificada, a su vez, incide sobre los indicadores de siniestralidad del mercado, por tanto, comprender esta dinámica circular resulta indispensable para el diseño de políticas públicas y estrategias comerciales orientadas a reducir la frecuencia de siniestros y fortalecer la cultura de aseguramiento.

2.3.4.1 Influencia de la experiencia de siniestros en la contratación

La experiencia de siniestros opera como un catalizador de la demanda de seguros a través de un mecanismo que la economía conductual denomina actualización bayesiana intuitiva: tras vivir un accidente, el conductor revisa al alza su estimación personal de la probabilidad de un evento similar en el futuro, lo que incrementa su disposición a pagar por protección, efecto particularmente intenso en siniestros de alta severidad, donde la magnitud de la pérdida o el daño experimentado deja una impronta cognitiva profunda.

Los datos del mercado ecuatoriano sugieren que los períodos posteriores a incrementos en la siniestralidad vial nacional coinciden con repuntes en la contratación de pólizas voluntarias, un patrón consistente con la hipótesis de que la visibilidad de los accidentes a través de medios de comunicación y redes sociales amplifica el efecto del sesgo de disponibilidad sobre la percepción colectiva de riesgo, no obstante, la sostenibilidad de este incremento es limitada: conforme la frecuencia percibida de siniestros retorna a niveles habituales, la urgencia de aseguramiento se disipa.

2.3.4.2 Relación entre percepción del riesgo y aseguramiento

La relación entre percepción del riesgo y aseguramiento se articula a través de la disposición a pagar del conductor: a mayor percepción de riesgo, mayor disposición a destinar recursos a una póliza de seguro, sin embargo, esta relación no es lineal ni automática, bajo umbrales de percepción por debajo de los cuales el riesgo se considera despreciable y no activa la decisión de compra, y por encima de los cuales el conductor puede considerar que ninguna póliza ofrece protección suficiente, optando por estrategias alternativas como la restricción de la conducción.

En el mercado ecuatoriano, la percepción del riesgo vehicular presenta marcadas diferencias geográficas y demográficas. Conductores urbanos de ciudades con alta congestión vehicular, como Quito y Guayaquil, tienden a percibir un riesgo de colisión más elevado que conductores rurales, lo que se refleja en tasas de aseguramiento voluntario diferenciadas por región, mientras que, conductores con mayor nivel educativo y exposición a información sobre siniestralidad reportan percepciones de riesgo más alineadas con las estadísticas objetivas, aunque esta correlación no se traduce automáticamente en mayores tasas de contratación.

2.3.4.3 Comportamiento preventivo del conductor

El comportamiento preventivo del conductor se refiere a todas las acciones que buscan evitar accidentes o reducir sus consecuencias, destacando acciones como: respetar los límites de velocidad, no manejar después de consumir alcohol, usar el cinturón de seguridad, darle mantenimiento al vehículo y practicar una conducción defensiva.

Existe una tensión interesante entre tener seguro y manejar con precaución: cuando un conductor sabe que el seguro cubrirá los daños, puede sentirse menos motivado a cuidarse, ya que las consecuencias económicas de un accidente las asume la aseguradora, para contrarrestarlo, las aseguradoras utilizan herramientas como los deducibles, los descuentos por no tener accidentes y las exclusiones por conducta irresponsable, que buscan que el conductor mantenga hábitos de manejo seguros aun teniendo cobertura.

En Ecuador, la aplicación de estas herramientas varía bastante entre aseguradoras, y su efectividad depende no solo de cómo estén diseñadas, sino de que el conductor

realmente las conozca y entienda, por ejemplo, si un conductor no sabe que su póliza no cubre accidentes ocurridos bajo efectos del alcohol, difícilmente cambiará su comportamiento por esa razón.

2.3.4.4 Cultura aseguradora y educación vial

La cultura aseguradora se refiere a qué tan familiarizada y dispuesta está una sociedad a usar seguros como forma de protegerse ante riesgos, en países donde los seguros son algo común, contratar uno para el vehículo se ve como algo normal y hasta necesario, en Ecuador, en cambio, esta cultura todavía está en una etapa temprana de desarrollo, por tanto, la educación vial complementa directamente esta cultura. Un conductor que conoce bien las normas y riesgos del tránsito no solo tiene menos probabilidades de causar accidentes, sino que también entiende mejor las consecuencias económicas de uno, lo que lo hace más propenso a buscar un seguro.

CAPÍTULO 3

MARCO METODOLÓGICO

3.1 Diseño metodológico

3.1.1 Tipo de investigación

La presente investigación es de tipo transversal y descriptiva, definen el "cuándo" y el "qué" de este estudio, el mismo que busca caracterizar la evolución de la siniestralidad vial en el Ecuador durante el periodo 2023-2025 y describir el comportamiento del asegurado frente al riesgo vehicular.

Según (Hernández, 2006), los estudios descriptivos permiten especificar las propiedades y características de un fenómeno sometido a análisis, lo cual resulta adecuado para los objetivos planteados en este estudio, por tanto, la importancia de esta herramienta de investigación radica en su capacidad para unificar la información materialista del mercado con la psicología del consumidor.

La encuesta fue realizada porque el factor humano se mantiene como la causa primaria de los siniestros viales en el país donde la impericia, imprudencia y el exceso de velocidad representan más del 64% de los casos registrados por el (INEC, 2026), lo que convierte la conducta del asegurado en el principal determinante del equilibrio financiero en el ramo de vehículos.

3.1.2 Enfoque de investigación

El enfoque de la investigación es mixto, ya que, el componente cuantitativo se basa en el análisis de estadísticas oficiales de siniestralidad vial publicadas por el INEC,

la ANT y FEDESEG, mientras, el componente cualitativo se desarrolla mediante la aplicación de encuestas dirigidas a propietarios de vehículos con una póliza de seguro vigente, con el fin de conocer su percepción del riesgo y sus decisiones frente al seguro automotriz.

Por lo tanto, la combinación de ambos enfoques permite contrastar los datos objetivos de siniestralidad con las percepciones y conductas reportadas por los asegurados, lo que enriquece la comprensión del fenómeno estudiado (Creswell, 2018)

3.1.3 Diseño de investigación

El diseño es no experimental, ya que no se manipulan variables, sino que se analizan datos tal como se presentan en su contexto natural (Hernández Sampieri, 2006), por tanto, el estudio posee un alcance longitudinal en su componente estadístico, al examinar la evolución de la siniestralidad durante tres años consecutivos (2023-2025), y un alcance transversal en su componente de encuestas, al recoger las percepciones de los asegurados en un momento determinado.

3.1.4 Población y muestra

La muestra está conformada por 142 personas encuestadas, quienes participaron voluntariamente en el estudio, ya que, se empleó un método de muestreo no probabilístico por conveniencia, debido a la facilidad de acceso a los participantes y a las limitaciones de tiempo y recursos para la recolección de datos

Puesto que, a pesar de no tratarse de una muestra probabilística, los datos obtenidos permiten realizar un análisis representativo del comportamiento del asegurado,

especialmente considerando que los encuestados pertenecen a diversas ciudades del país y presentan características socioeconómicas variadas.

3.1.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se emplean dos técnicas de recolección de datos, la primera es el análisis documental, que consiste en la revisión y procesamiento de datos de la información publicada por el INEC, la ANT, y FEDESEG sobre siniestros de tránsito e indicadores del mercado asegurador. Los datos incluyen el número de siniestros, fallecidos y lesionados, las causas de los accidentes, la distribución geográfica y el tipo de vehículo involucrado.

Mientras que, la segunda técnica es la encuesta estructurada, aplicada mediante un cuestionario digital dirigido a propietarios de vehículos que cuentan con seguro de accidentes, el instrumento se organiza en cuatro bloques: datos del encuestado y del vehículo; percepción del riesgo vial; decisiones de contratación y renovación del seguro; y valoración de coberturas, precios y servicio de las aseguradoras.

3.1.6 Método de análisis de datos

Estos paquetes son sistemas integrados de programas para computadora diseñados para el análisis de datos, puesto que, cada paquete tiene su propio formato, instrucciones, procedimientos y características. Para conocer un paquete es necesario consultar el manual respectivo.” (Hernández, 2006), los resultados de las encuestas de esta investigación se procesan mediante tabulación de frecuencias y análisis porcentual, complementados con tabulaciones cruzadas entre variables relevantes.

3.1.7 Variables de investigación

“La variable se aplica a un grupo de personas u objetos, los cuales pueden adquirir diversos valores respecto a la variable; por ejemplo, la inteligencia: las personas pueden clasificarse de acuerdo con su inteligencia, no todas las personas poseen el mismo nivel de inteligencia, varían en ello” (Hernández Sampieri, 2006)

En la presente investigación, la variable independiente es la siniestralidad vial, entendida como la ocurrencia, frecuencia, severidad y distribución de los siniestros de tránsito en el Ecuador durante el periodo 2023-2025, siendo sus indicadores principales son: número de siniestros por año, causas de los siniestros, tipo de vehículo involucrado y distribución geográfica.

Por otra parte, la variable dependiente es el comportamiento del asegurado, que comprende las decisiones, percepciones y actitudes del propietario del vehículo frente al riesgo vehicular y al seguro automotriz, incluyendo indicadores como: decisión de contratación o no contratación del seguro, motivos de renovación o cancelación, percepción del riesgo vial, valoración de coberturas y precios, y experiencia previa con siniestros.

3.1.8 Operacionalización de variables

A continuación, se presenta la operacionalización de las variables principales de la investigación, en la que se establece la correspondencia entre cada variable, sus dimensiones, los indicadores medibles y los instrumentos de recolección de datos utilizados.

Tabla 8. Operacionalización de la variable independiente: Siniestralidad vial

Dimensión	Indicador	Fuente
Frecuencia de siniestros	Número de siniestros anuales y trimestrales	INEC, ANT
Severidad	Fallecidos y lesionados por periodo	INEC, ANT
Causas	Porcentaje por tipo de causa (impericia, velocidad, alcohol)	INEC, ANT
Tipo de vehículo	vehículos involucrados por categoría	INEC, ANT
Distribución geográfica	Siniestros por provincia	INEC, ANT
Indicadores del ramo	Índice de siniestralidad, primas netas emitidas	FEDESEG

Elaboración: Elaboración propia. (2026)

Tabla 9: Operacionalización de la variable dependiente: Comportamiento del asegurado

Dimensión	Indicador	Instrumento
Percepción del riesgo	Nivel percibido de riesgo vial	Encuesta
Contratación del seguro	Motivos para contratar o no el seguro	Encuesta
Renovación	Factores de renovación o cancelación	Encuesta
Valoración de coberturas	Importancia asignada a cada cobertura	Encuesta
Sensibilidad al precio	Influencia de la prima en la decisión	Encuesta
Experiencia con siniestros	Siniestros previos y su efecto en decisiones	Encuesta

Elaboración: Elaboración propia. (2026)

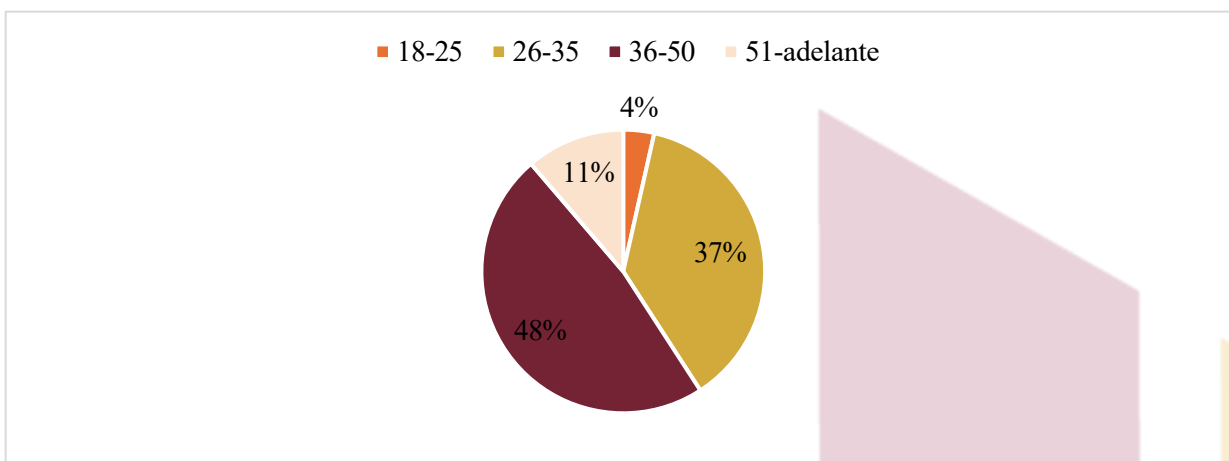
CAPÍTULO 4

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1 Análisis de resultados de encuestas

1. ¿Cuál es su rango de edad?

Figura 5. *Pregunta sobre rango de edad*



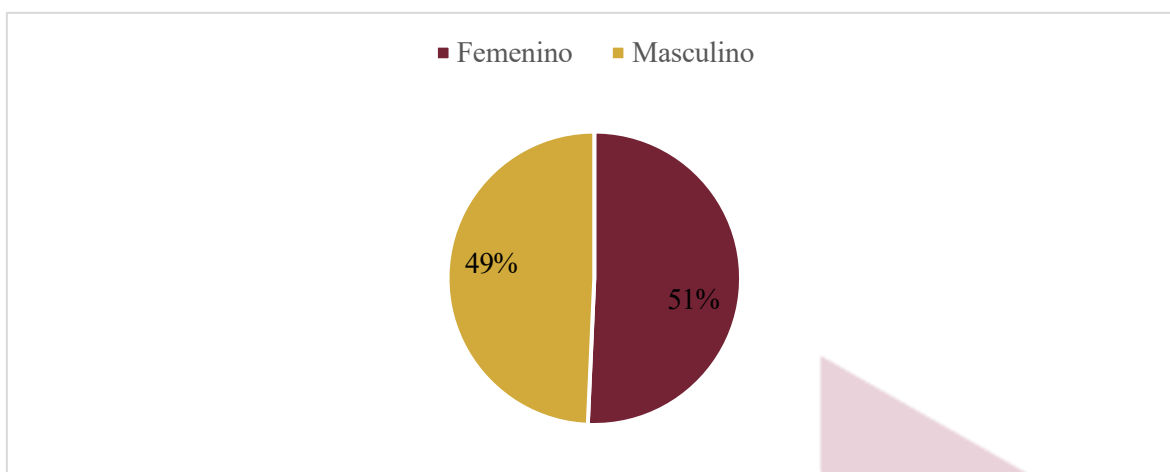
Fuente: *Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz*

Elaboración: *Elaboración propia (2026)*

De un total de 142 personas encuestadas, se observa que el mayor porcentaje corresponde a personas entre los 36 a 51 años en adelante, mientras que tenemos una menor participación de personas entre los 18 a 25 años, evidenciando una fuerte concentración en la población adulta de mediana edad.

2. ¿Cuál es su género?

Figura 6. *Pregunta sobre género*



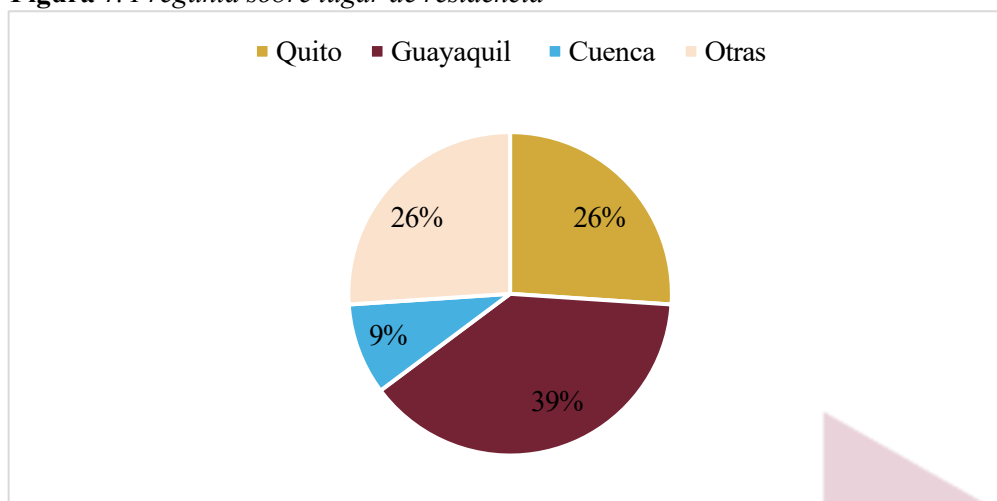
Fuente: *Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz*

Elaboración: *Elaboración propia (2026)*

En cuanto al género de las 142 personas encuestadas se observa una distribución equitativa entre los participantes, el segmento Femenino representa la mayoría ligera con el 51% de la muestra, mientras que el segmento Masculino el 49%. Esta distribución equitativa es ideal para el mercado de seguros vehiculares en Ecuador, ya que demuestra que la muestra no presenta sesgos de género

3. ¿En qué ciudad vive?

Figura 7. *Pregunta sobre lugar de residencia*



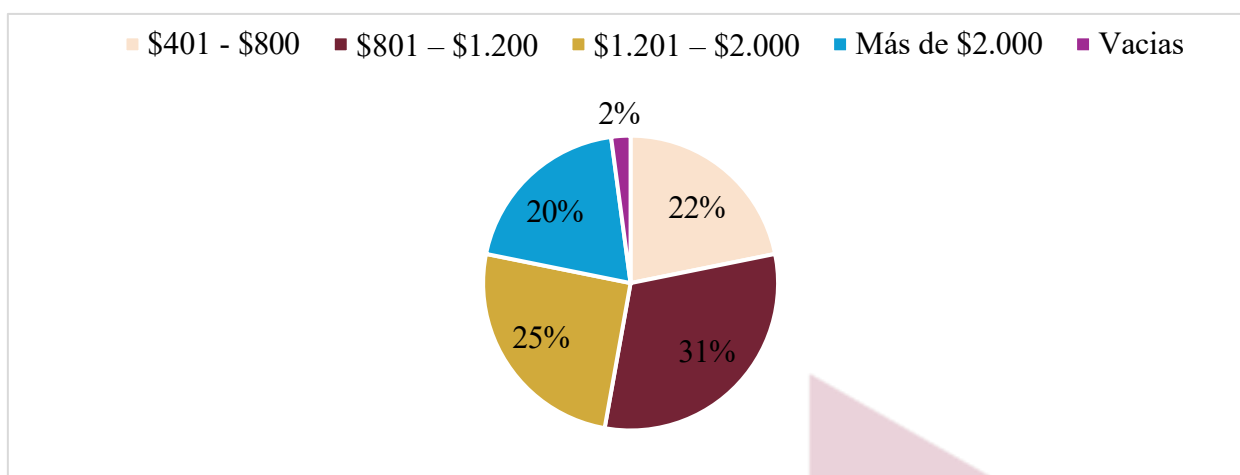
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

Al analizar la procedencia geográfica de los encuestados, se destaca una gran concentración en las principales zonas comerciales del país, Guayaquil lidera la muestra de forma clara con el 39% de las respuestas, consolidándose como el mercado principal de este estudio, en segundo lugar, se ubica Quito con un 26%, empatando exactamente con el segmento agrupado como Otras ciudades, el cual acumula también un 26%, además Cuenca registra la menor participación individual con el 9% del total.

4. ¿Cuál es su ingreso mensual aproximado?

Figura 8. *Pregunta relacionada a ingresos mensuales*



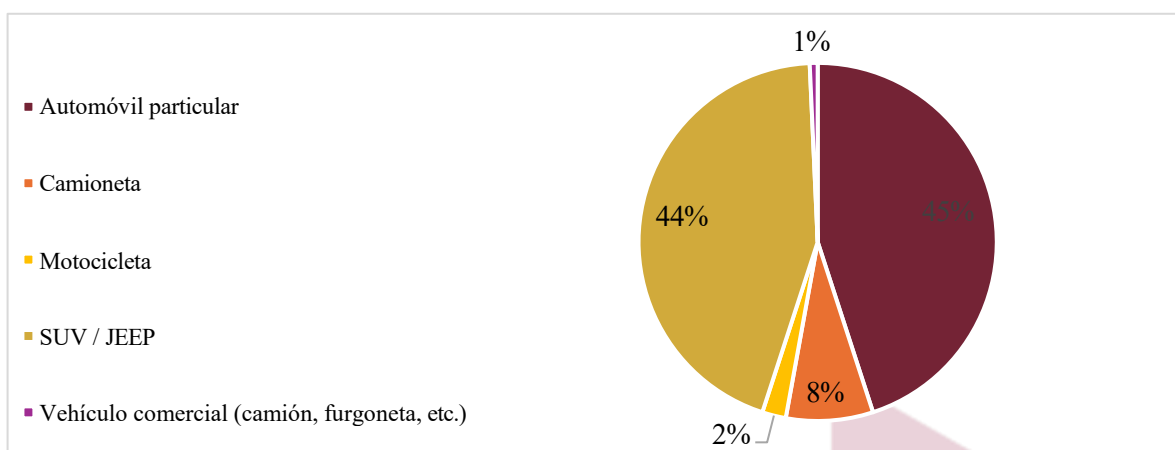
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

En cuanto a la pregunta 4 sobre el ingreso mensual aproximado de los encuestados, tenemos que el segmento mayoritario corresponde a quienes perciben entre \$801 y \$1.200, representando el 31% de la muestra, seguido de las personas con ingresos de \$1.201 a \$2.000, quienes equivalen al 25% del total, y el sector que gana entre \$401 y \$800 con un 22%, mientras que, el 20% de las personas encuestadas reporta ingresos superiores a los \$2.000 mensuales, finalmente, una minoría del 2% decidieron no responder, lo que demuestra una distribución económica concentrada principalmente en los ingresos de nivel medio y medio-alto dentro de la población evaluada.

5. ¿Qué tipo de vehículo posee?

Figura 9. *Pregunta sobre tipo de vehículo*



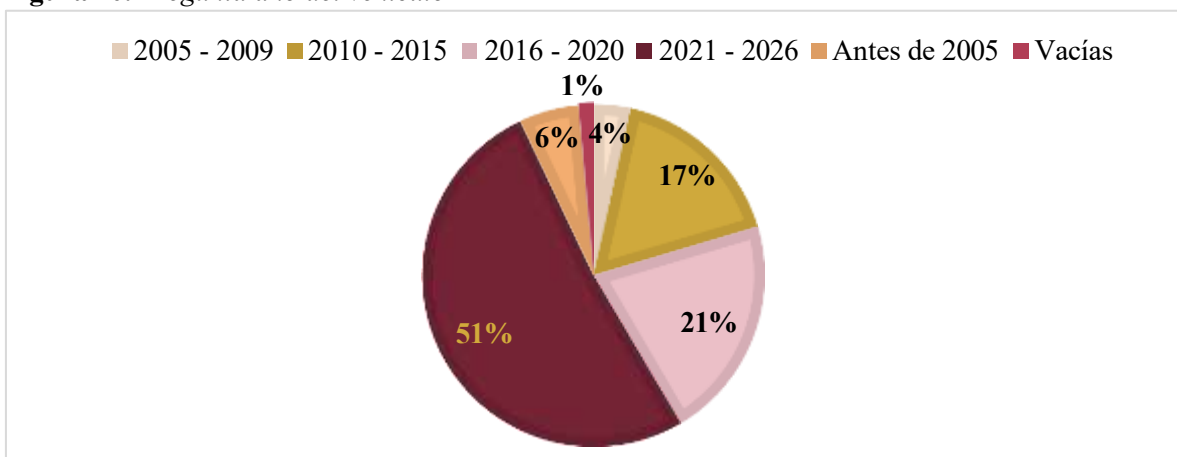
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

En cuanto al tipo de vehículo que poseen los encuestados, se observa una clara preferencia por dos categorías principales que dominan casi la totalidad del mercado, los segmentos de Automóvil particular y SUV / JEEP registrando cada uno un 44% de las preferencias, en un plano secundario se ubican las Camionetas con un 8%, seguidas por una participación muy baja de Motocicletas con el 2%. Por último, los Vehículos comerciales (como camiones o furgonetas) presentan una presencia minoritaria de apenas el 1%, confirmando que el perfil del usuario encuestado es mayoritariamente particular o familiar y no comercial.

6. ¿De qué año es su vehículo?

Figura 10. *Pregunta año del vehículo*



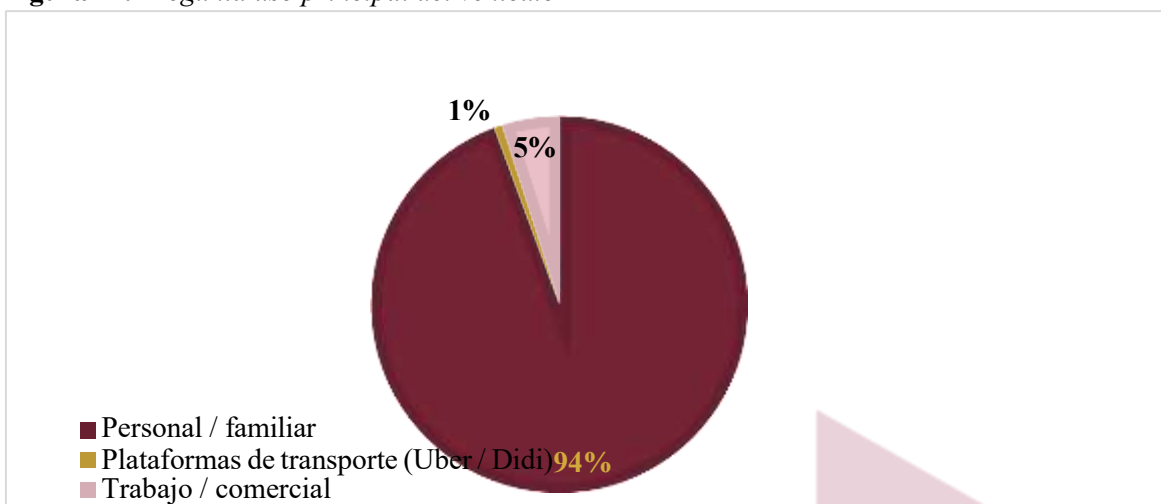
Fuente: *Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz*

Elaboración: *Elaboración propia (2026)*

La mayor proporción de encuestados corresponde a vehículos del periodo 2021–2026, con 73 respuestas (51,4%), lo que evidencia una predominancia de unidades modernas dentro de la muestra analizada, apoyado por 2016–2020 con 30 casos (21,1%) y los de 2010–2015 con 24 respuestas (16,9%), lo que sugiere que una parte significativa del parque automotor asegurado se encuentra dentro de un rango de antigüedad media, mientras que, los vehículos más antiguos presentan una participación reducida: antes de 2005 registran 8 casos (5,6%) y aquellos del periodo 2005–2009 apenas 5 casos (3,5%), evidenciando que el mercado analizado está compuesto mayoritariamente por vehículos recientes.

7. Uso principal del vehículo

Figura 11. *Pregunta uso principal del vehículo*



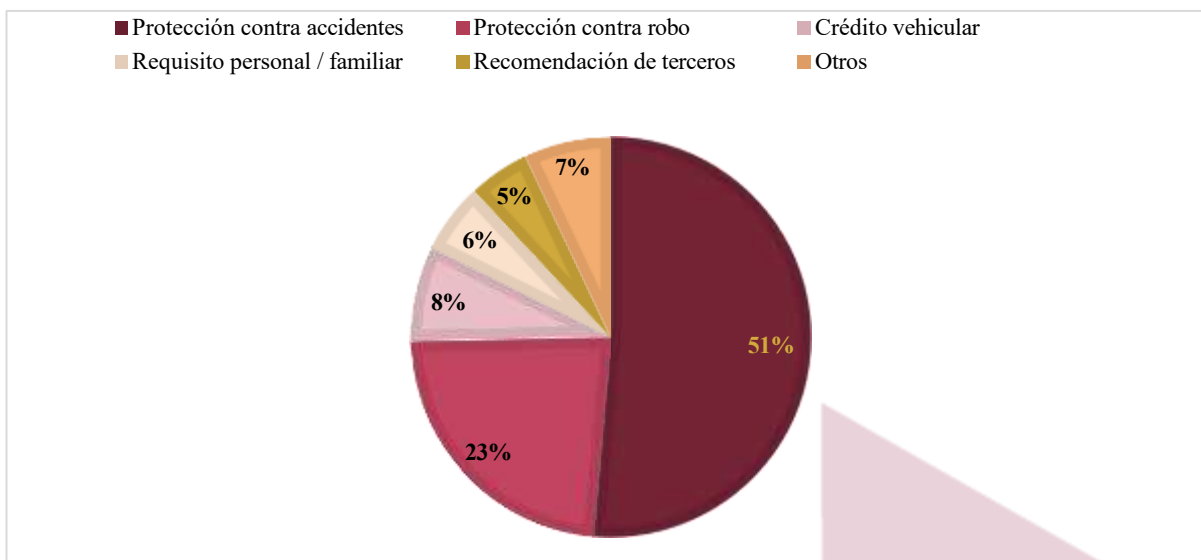
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

En relación con el uso principal del vehículo, los resultados de la encuesta evidencian una clara predominancia del uso personal o familiar, con 134 respuestas (94,4%), lo que refleja que la gran mayoría de los asegurados utiliza su automóvil para actividades cotidianas y de carácter no comercial, además se identifica el uso para trabajo o actividades comerciales, con 7 casos (4,9%), lo que sugiere una participación limitada de vehículos destinados a fines productivos dentro de la muestra analizada, resultados que, indican que el parque vehicular asegurado se orienta principalmente a un uso particular, lo cual puede estar asociado a una menor exposición al riesgo en comparación con usos intensivos o comerciales, influyendo así en los niveles de siniestralidad observados y en el comportamiento del asegurado frente a la contratación de seguros.

8. ¿Cuál fue el principal motivo para contratar un seguro vehicular?

Figura 12. *Pregunta motivo para contratar un seguro*



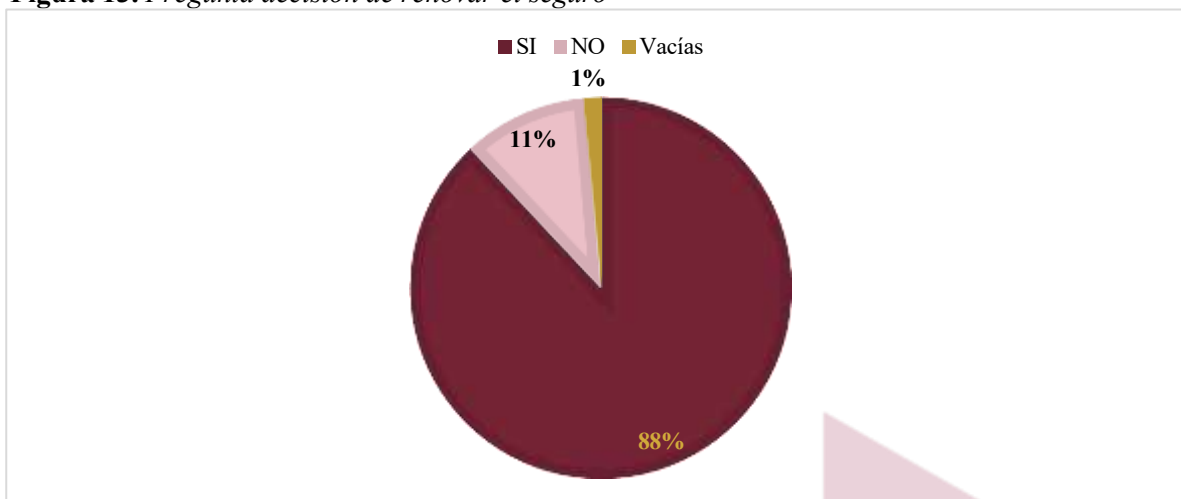
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

En relación con el principal motivo para contratar un seguro vehicular, los resultados de la encuesta muestran que la razón predominante es la protección contra accidentes, con 73 respuestas (51,4%), lo que evidencia que más de la mitad de los encuestados prioriza la cobertura de daños derivados de siniestros viales, en segundo lugar, se encuentra la protección contra robo, con 33 casos (23,2%), reflejando una preocupación importante por la seguridad del vehículo ante posibles eventos delictivos, otros, motivos presentan una menor participación, tales como la adquisición del seguro por crédito vehicular, con 11 respuestas (7,7%), y por otros factores, que agrupan 10 casos (7,0%). Asimismo, el requisito personal o familiar representa 8 respuestas (5,6%), mientras que la recomendación de terceros alcanza 7 casos (4,9%).

9. ¿Renovaría su seguro automotriz después de su vencimiento?

Figura 13. *Pregunta decisión de renovar el seguro*



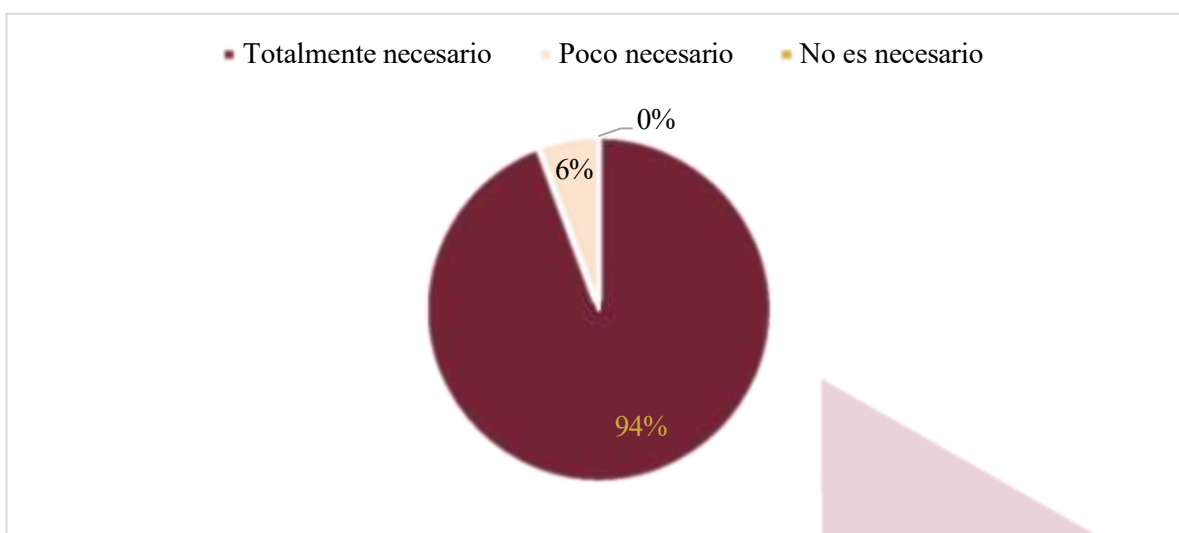
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

En relación con la intención de renovar el seguro automotriz tras su vencimiento, los resultados de la encuesta reflejan una clara tendencia favorable hacia la continuidad del servicio, donde, 125 encuestados (88,0%) manifestaron que sí renovarían su seguro, lo que evidencia un alto nivel de satisfacción, percepción de valor y conciencia sobre la importancia de la cobertura frente a riesgos vehiculares, mientras que, 15 personas (10,6%) indicaron que no renovarían, lo cual podría estar asociado a factores como costos, experiencias previas o baja percepción de riesgo.

10. ¿Considera que el seguro automotriz es necesario en Ecuador?

Figura 14. *Pregunta sobre importancia del seguro vehicular*



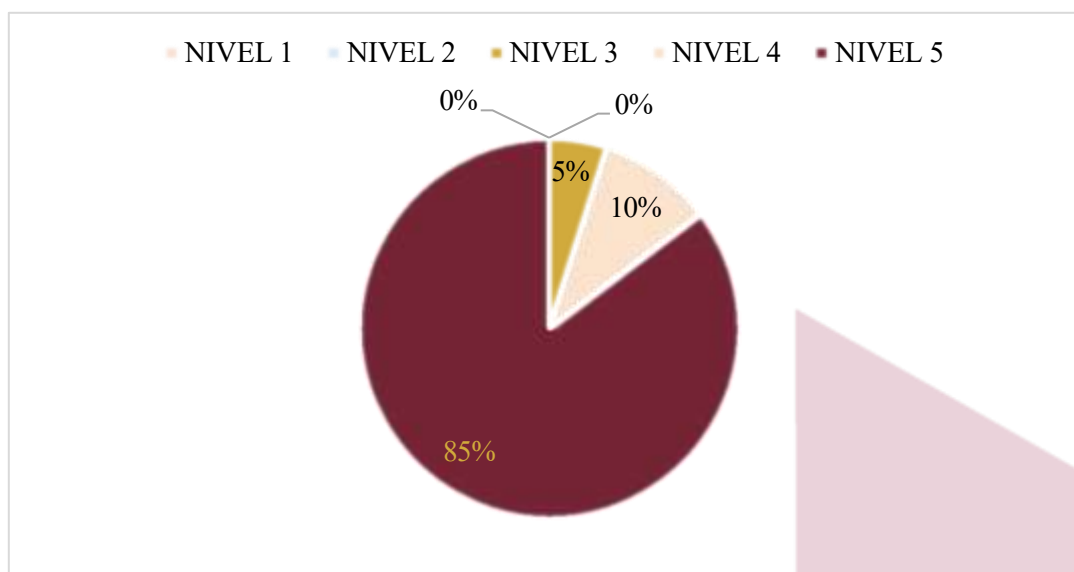
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

Como se puede evidenciar en el gráfico, el 94% de los encuestados advierten que el seguro automotriz es necesario en Ecuador, esto con la finalidad de que, al momento de sufrir un siniestro vehicular, el titular de la póliza tenga la tranquilidad y el respaldo para cubrir al menos un porcentaje de los daños ocasionados o a su vez que se indemnice o repare el bien ajeno.

11. ¿Qué tan importante cree que es conocer sobre seguros vehiculares para evitar gastos económicos ante un accidente? (1 nada importante / 5 muy importante)

Figura 15. *Pregunta relacionada con conocimientos en seguro*



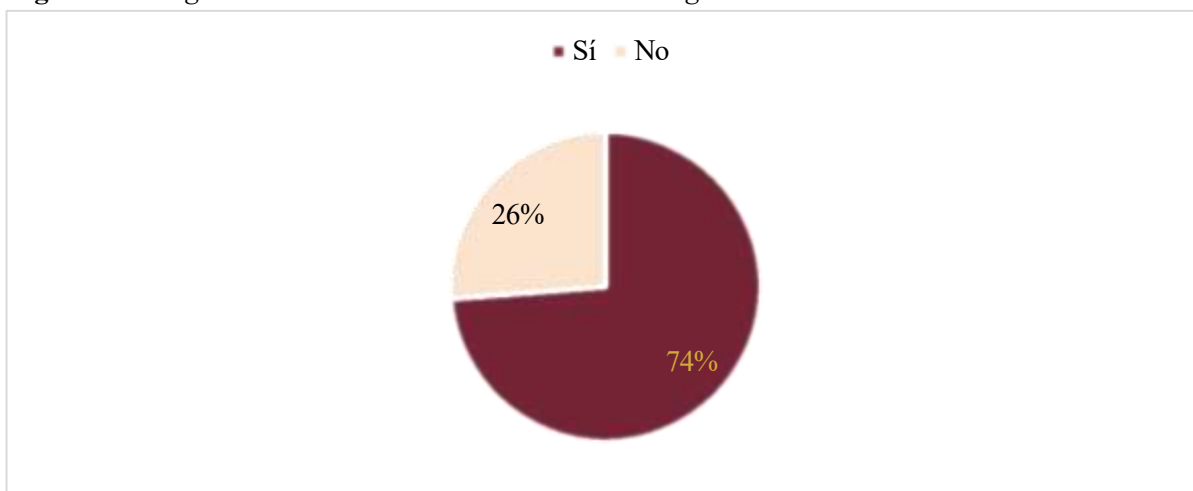
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

Con respecto a si creen qué tan importante es conocer sobre seguros vehiculares para evitar gastos económicos ante un accidente, el 85% de los encuestados respondieron que es muy importante, así como el 10% contestaron que es algo importante mientras que el 10% mencionaron que es importante, lo que denota que la mayoría de los encuestados coinciden en que la población en general deben conocer sobre las coberturas, exclusiones y todo lo que tenga que ver sobre los seguros vehiculares, lo que esta pregunta procura es enterarnos de la percepción que mantienen los encuestados acerca del seguro vehicular y cómo esto influye para evitar tener pérdidas económicas después de sufrir un siniestro vehicular.

12. ¿Considera que el incremento de accidentes de tránsito influye en la decisión de contratar un seguro?

Figura 16. *Pregunta sobre decisión de contratación de seguro*



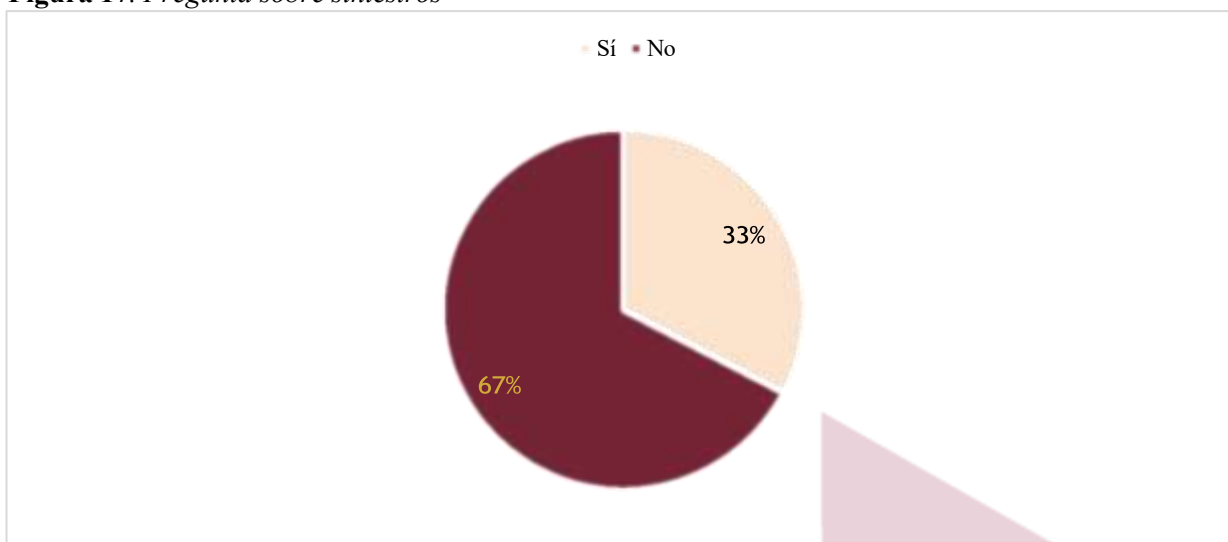
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

Para el 74% de los encuestados el incremento de accidentes de tránsito influye en la decisión de contratar un seguro, es decir, que consideran que el miedo o la prevención por los siniestros de tránsito son motivos principales para que se piense en asegurar el vehículo, indistintamente de conocer sus coberturas o servicios, mientras que el 26% indica que no se influye en la decisión de contratar un seguro vehicular.

13. ¿Ha sufrido algún accidente o siniestro vehicular en los últimos 3 años?

Figura 17. *Pregunta sobre siniestros*



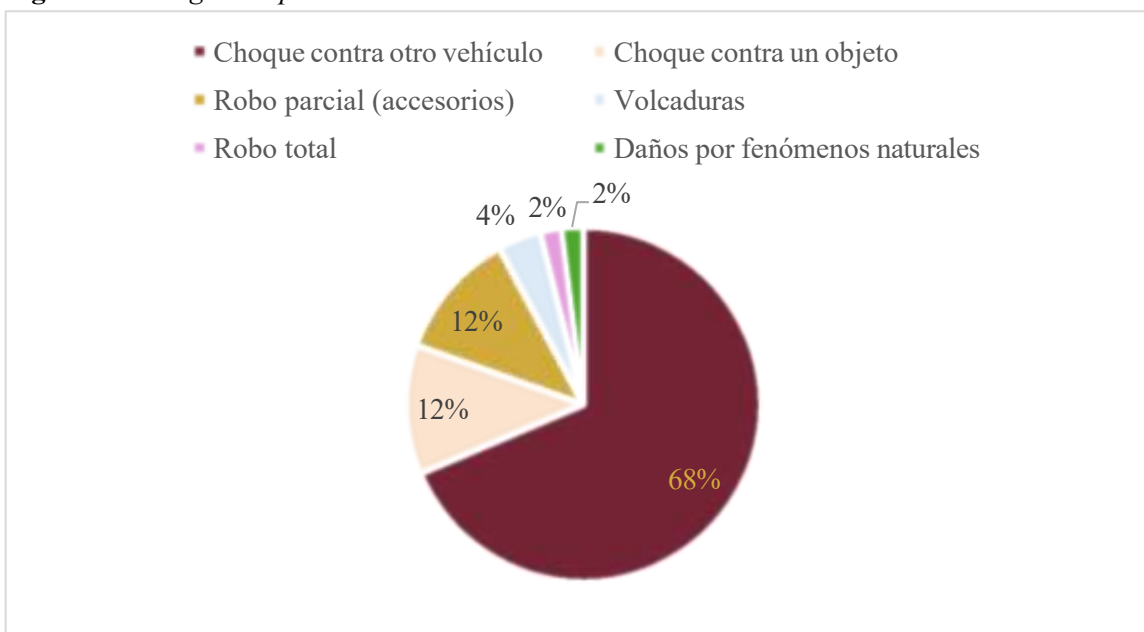
Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

Por otra parte, el 67% de los encuestados han sufrido un siniestro vehicular en los últimos 3 años, es preocupante conocer que más de la mitad de los encuestados han sufrido algún percance en los últimos años así no hayan sido de consideración los siniestros, sin embargo, el 33% restante no han tenido ningún siniestro en el tiempo antes mencionado.

14. Tipo de siniestro

Figura 18. *Pregunta tipo de siniestros*



Fuente: Encuesta Comportamiento del asegurado en el mercado automotriz

Elaboración: Elaboración propia (2026)

De los encuestados que mencionaron en la pregunta anterior que tuvieron un siniestro, el 68% sufrió un choque contra otro vehículo, mientras que el 12% chocaron contra un objeto, ya sea un parterre, un poste, una pared, u otros, también es alarmante que el 12% haya sufrido un robo parcial que pudo haber sido de algún accesorio del vehículo, cerebro, panel, entre otros, el 4% tuvo una volcadura en el auto, y el 4% restante sufrieron de un robo total y daños por fenómenos naturales, entre los más comunes inundaciones o aluviones.

CAPÍTULO 5

5.1 CONCLUSIONES

Con base en el análisis de la información recopilada, la revisión bibliográfica y los resultados obtenidos durante el desarrollo de la presente investigación, se logra identificar los principales factores que relacionan la siniestralidad vial con la contratación de seguros automotrices en Ecuador. Las siguientes conclusiones sintetizan estos hallazgos y dan respuesta a los objetivos planteados.

El parque automotor en Ecuador ha mantenido un crecimiento constante, superando los 3,14 millones de vehículos matriculados en el 2024. Este incremento elevó la exposición al riesgo en las vías, especialmente en provincias como Guayas y Pichinchas, donde se concentra gran parte de la circulación vehicular. Esta situación impactó de forma directa en los resultados técnicos del ramo de vehículos, un sector clave para el mercado de seguros local. El aumento de la siniestralidad obligó a las compañías a implementar políticas más severas de suscripción, limitando coberturas y restringiendo el acceso para áreas o modelos de alto riesgo. Este panorama plantea serios desafíos para la accesibilidad y la estabilidad financiera del seguro automotriz en el país.

Por otro lado, la decisión de contratar una póliza no se basa únicamente en factores económicos o técnicos, sino también de factores relacionados con la percepción individual del riesgo, las experiencias previas frente a eventos de tránsito y las características del vehículo asegurado. Asimismo, la reducida proporción de vehículos asegurados en el país pone en evidencia la existencia de limitaciones en el acceso y conocimiento de estos productos, así como desigualdad de información entre

aseguradoras y usuarios, lo que dificulta una adecuada valoración del riesgo y afecta el equilibrio técnico del ramo.

Los resultados de la investigación respaldan estos hallazgos, ya que la mayoría de los encuestados señalo que el aumento de los accidentes de tránsito influye en su decisión de adquirir un seguro, mientras que un alto porcentaje manifestó su intención de renovar su cobertura actual. Además, los resultados evidencian que los propietarios de vehículos más nuevos tienden a contratar seguros con mayor frecuencia, motivados por la necesidad de resguardar una inversión de mayor valor. En conjunto, estos hallazgos permiten concluir que la contratación de seguros vehiculares en Ecuador responde principalmente por una reacción ante la percepción de vulnerabilidad frente a los riesgos viales, más que por una práctica consolidada de prevención y planificación financiera.

5.2 RECOMENDACIONES

De acuerdo con los datos del INEC, se evidencia que los conductores jóvenes entre 18 y 29 años son los que representan una mayor exposición al índice de siniestralidad, sin embargo, este segmento también simboliza el de menor asegurados en el mercado de seguros en el Ecuador. Ante esta realidad, resulta conveniente el diseño y creación de un producto accesible para este segmento específico, ya sea con primas ajustadas donde se refleje la experiencia real de conducción y que, a su vez, puedan adaptarse a las necesidades del asegurado, con el propósito de cerrar la brecha de asegurabilidad en el segmento con mayor siniestralidad del país.

Considerando que en la siniestralidad intervienen diversos factores técnicos como conductuales, y que el robo vehicular se ha duplicado desde el año 2019 hasta el año 2022, pasando de 5.653 a 11.372 unidades, fue el factor determinante del índice de siniestralidad del 75% en el año 2023 y representa la segunda motivación de contratación con el 23.2%. En este contexto, las aseguradoras podrían considerar la adopción de tecnologías de rastreo y monitoreo como requisito o incentivo de suscripción para sus productos. Su implementación permitiría evaluar los hábitos de conducción actuales, y de esta manera, analizar el proceso de suscripción tanto en coberturas como en primas; por otro lado, contribuiría a mitigar la siniestralidad, costos de indemnización y fortalecería la relación técnica y comercial entre las aseguradoras y los asegurados.

En función del índice de accidentes reportado y con base a las encuestas realizadas, resulta pertinente que las aseguradoras asuman un rol más activo en el desarrollo de programas de educación y prevención del riesgo vial. Los mismos podrían

articular campañas de concientización, espacios de capacitación en conducción segura y reconocimientos para asegurados con un historial impecable, generando un impacto positivo tanto en la reducción de frecuencia de accidentes como en el buen desempeño técnico del ramo de vehículos.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Nacional de Tránsito. (2026). [Dataset]. <https://www.ant.gob.ec/estadisticas/>

Arteaga, E., Alvarez, J., & Molina, A. (2022). *Impacto y participacion de la poliza todo riesgo vehicular*. <https://dspace.tdea.edu.co/server/api/core/bitstreams/d2512eaf-3d57-42ff-bc72-141c039e121b/content>

Banco Mundial. (28 de Abril de 2026). *World Bank* . Obtenido de <https://www.bancomundial.org/es/country/ecuador/publication/el-alto-coste-de-los-siniestros-de-transito-en-ecuador-un-desafio-para-la-seguridad-vial-y-el-desarrollo>

Creswell, J. W. (2018). *Diseño de investigación: Enfoques cualitativos, cuantitativos y de métodos mixtos* . Los Ángeles: SAGE.

Coronel-Pérez, V., & Buñay-Cantos, S. (2018). Análisis del mercado de seguros vehiculares en Ecuador. *Revista de Investigación Empresarial*.

Cortez, V. A. G., Toscano, M. E. G., & Sánchez, M. S. (2019). Revisión teórica sobre las aseguradoras en Ecuador. *Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional*, 55–73.

Federación ecuatoriana de empresas de seguros. (2026). *Anuario FEDESEG 2025*. https://www.fedeseq.org/_files/ugd/f39f07_a5c2f7986e6747e8868aad6db9a55114.pdf

Hernández Sampieri, R. &. (2006). *Metodología de la investigación*. Mexico: McGraw-Hill Education.

Instituto Nacional de Estadística y Censos– INEC. (2026). Estadísticas de Transporte (ESTRA). 2026. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2025/iv_trimestre/2025_RESULTADOS_SINIESTROS_IVT.pdf

Klugman, S. A., Panjer, H. H., & Willmot, G. E. (2012). Loss models: From data to decisions (4th ed.). *John Wiley & Sons*.

León-Alvear, R., & León-Alvear, M. (2019). *Función económica del seguro en mercados emergentes. Revista Latinoamericana de Seguros*.

Melgar Hiraldo M.C. y Guerrero Casas F.M. (2005). https://www.academia.edu/121746044/Los_siniestros_en_el_seguro_del_autom%C3%B3vil_un_an%C3%A1lisis_econom%C3%A9trico_aplicado_The_accidents_in_the_automobile_insurance_an_applied_econometric_analysis. Sevilla: Asociación Internacional de Economía.

Modelado de Regresión con Aplicaciones Actuariales. (2024). <https://openacttextdev.github.io/RegressionSpanish/C16FreqSev.html>.

Práctica Global de Transporte. (2025). *Costo socioeconómico de los siniestros de tránsito en Ecuador*. Obtenido de <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099021026215515782/pdf/P179175-2c563ae2-2496-4751-b422-858584c5d756.pdf>

Proaño, D. S. (2025). *ESTUDIO DEL IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO DE LOS ACCIDENTES DE*. Obtenido de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/30728/1/TTS2228.pdf> Rejda, G.

E., & McNamara, M. J. (2017).). *Principles of risk management and insurance* (14th ed.). Pearson Education.

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2014). LEY GENERAL DE SEGUROS, CODIFICACION. 2014.

https://www.supercias.gob.ec/portalscvvs/doc/institucion/seg/leyes/Ley_general_seguros_12_sept_14.pdf?MOD=SUPERCIAS&CACHEID=b4dee6b7-4cc8-4df8-bf43-595cdacda6b

ANEXOS

Anexo A. Encuesta aplicada

1. ¿Cuál es su rango de edad?

- ☐ 18–25
- ☐ 26–35
- ☐ 36–50
- ☐ 51 en adelante

2. ¿Cuál es su género?

- ☐ Masculino
- ☐ Femenino

3. ¿En qué ciudad vive?

- ☐ Quito
- ☐ Guayaquil
- ☐ Cuenca
- ☐ Otras

4. ¿Cuál es su ingreso mensual aproximado?

- ☐ \$401 – \$800
- ☐ \$801 – \$1.200
- ☐ \$1.201 – \$2.000
- ☐ Más de \$2.000

5. ¿Qué tipo de vehículo posee?

- ☐ Automóvil particular
- ☐ SUV / JEEP
- ☐ Camioneta
- ☐ Vehículo comercial (camión, furgoneta, etc.)

- Motocicleta

6. ¿De qué año es su vehículo?

- 2021 – 2026
- 2016 – 2020
- 2010 – 2015
- 2005 – 2009
- Antes de 2005

7. Uso principal del vehículo

- Personal / familiar
- Trabajo / comercial
- Plataformas de transporte (Uber / Didi)

8. ¿Cuál fue el principal motivo para contratar un seguro vehicular?

- ☐ Protección contra accidentes
- ☐ Protección contra robo
- ☐ Crédito vehicular
- ☐ Requisito personal / familiar
- ☐ Recomendación de terceros
- ☐ Otros

9. ¿Renovaría su seguro automotriz después de su vencimiento?

- Sí
- No

10. ¿Considera que el seguro automotriz es necesario en Ecuador?

- ☐ Totalmente necesario
- ☐ Poco necesario
- ☐ No es necesario

11. ¿Qué tan importante cree que es conocer sobre seguros vehiculares para evitar gastos económicos ante un accidente?

(1 = Nada importante / 5 = Muy importante)

1 2 3 4 5

12. ¿Considera que el incremento de accidentes de tránsito influye en la decisión de contratar un seguro?

- ☐ Sí
- ☐ No

13. ¿Ha sufrido algún accidente o siniestro vehicular en los últimos 3 años?

- ☐ Sí
- ☐ No

14. Tipo de siniestro

- ☐ Choque contra otro vehículo
- ☐ Choque contra un objeto
- ☐ Robo parcial (accesorios)
- ☐ Volcaduras
- ☐ Robo total
- ☐ Daños por fenómenos naturales