



**GOBIERNO
REGIONAL
LA LIBERTAD**



**GERENCIA REGIONAL
DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES**



INFORME ESTADÍSTICO DE SINIESTRALIDAD VIAL – REGIÓN LA LIBERTAD

SEGUNDO TRIMESTRE

2025

Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad/GRTC-LL

Gerente Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad

Mirella del Pilar Urrelo Seijas

Subgerencia de Transporte Terrestre

Subgerente

José Manuel Agurto Montero

Área Técnica Funcional de Educación Seguridad Vial

Equipo Técnico

Jorge Luis Rodríguez Pérez

Sonia Vanessa Gutiérrez Sánchez

Personal de apoyo

Luz Gabriela Benites Esquen

Dennys Manuel Rubio Luna Victoria

Fuentes

Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito Región La Libertad - UPIAT-PNP

Espacio de Monitoreo de Emergencia y Desastres - GERESA LL

Centro de Operaciones de Emergencia Regional de la Gerencia de Defensa Civil - COER LL



La información contenida en este documento ha sido recopilada por la Policía Nacional del Perú, a través de su Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (UPIAT); y por la Gerencia Regional de Salud de La Libertad (GERESA-LL), mediante el Espacio de Monitoreo de Emergencias y Desastres.

El Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial trabaja continuamente en la centralización de los datos recopilados y en la difusión de su analítica en siniestralidad vial.

Índice

DEFINICIONES.....	4
ABREVIATURAS.....	5
GLOSARIO.....	5
RESUMEN.....	6
I. INTRODUCCIÓN.....	7
II. OBJETIVO.....	8
III. METODOLOGÍA.....	8
IV. ANÁLISIS GENERAL.....	10
4.1. EVOLUCIÓN MENSUAL DE SINIESTROS DE TRÁNSITO (ENERO-JUNIO 2025).....	11
V. ANÁLISIS DE SEGUNDO TRIMESTRE:.....	12
5.1. TOTAL DE SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	13
5.2. TOTAL DE LESIONADOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	14
5.3. TOTAL DE FALLECIDOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	15
5.4. TASA DE FALLECIDOS POR CADA 100 MIL HABITANTES.....	16
VI. ANÁLISIS ESPACIAL.....	18
6.1. SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PROVINCIA.....	19
6.2. PERSONAS LESIONADAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PROVINCIA.....	20
6.3. PERSONAS FALLECIDAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PROVINCIAS.....	21
6.4. SINIESTROS DE TRÁNSITO FATALES Y NO FATALES.....	22
6.5. DISTRIBUCIÓN DE SINIESTROS FATALES POR PROVINCIA.....	23
VII. ANÁLISIS TEMPORAL.....	24
7.1. SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN DÍA DE LA SEMANA.....	25
7.2. SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN HORAS DEL DÍA.....	26
VIII. ANÁLISIS TIPOLÓGICO.....	27
8.1. SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN TIPOS DE ACCIDENTES.....	28
8.2. TIPOS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	29
8.3. TIPOLOGÍA EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	30
8.4. TIPOLOGÍA DE SINIESTROS DE TRÁNSITO POR PROVINCIA.....	31
IX. COMPARATIVA T1 VS T2.....	32
9.1. COMPARATIVO DE SINIESTRO DE TRÁNSITO.....	33
9.2. COMPARATIVO T1 VS T2 DE SINIESTRO DE TRÁNSITO POR PROVINCIA.....	34
9.3. COMPARATIVO T1 VS T2 DE LESIONADOS POR PROVINCIA.....	35
9.4. COMPARATIVO T1 VS T2 DE FALLECIDOS POR PROVINCIA.....	36
9.5. COMPARATIVO T1 VS T2 DE TASA DE FALLECIDOS POR 100 MIL HABITANTES.....	37
9.6. COMPARATIVO T1 VS T2 DE FATALES / NO FATALES.....	39
9.7. COMPARATIVO DE SINIESTROS FATALES Y NO FATALES POR PROVINCIA.....	40
9.8. COMPARATIVO T1 VS T2 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN DÍA DE LA SEMANA.....	41
9.9. COMPARATIVO T1 VS T2 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PERIODO DEL DÍA.....	42
9.10. COMPARATIVO T1 VS T2 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN TIPOS DE ACCIDENTES.....	43
9.11. COMPARATIVO T1 VS T2 DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	44
9.12. COMPARATIVO T1 VS T2 DE VEHÍCULOS MAYORES Y MENORES INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	46
9.13. COMPARATIVO T1 VS T2 DE TIPOLOGÍA DE SINIESTROS DE TRÁNSITO POR PROVINCIA.....	47
X. CONCLUSIONES.....	49
XI. RECOMENDACIONES.....	49
XII. REFERENCIAS.....	50
XIII. ANEXOS.....	51

DEFINICIONES

Seguridad Vial: Es un proceso integral y sistemático; el cual articula y ejecuta políticas, planes, estrategias, normas, procedimientos y acciones orientadas a proteger a todas las personas usuarias del sistema de tránsito y su entorno; así evitar la ocurrencia de siniestros de tránsito y, con ello, reducir la incidencia y consecuencia de lesiones y/o muertes que resultan de estos (referido del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Decreto Supremo N° 016-2009-MTC).

Educación vial: Es un proceso formativo integral de lo cognitivo, actitudinal y psicológico para desarrollar un perfil de ciudadano responsable, respetuoso y solidario con habilidades para circular y/o transitar en la vía pública o privada con acceso público; priorizando la vida, la salud y el cuidado del medio ambiente. En este proceso se vale del uso de enfoques e instrumentos psicopedagógicos y otros que alcancen esta finalidad.

Siniestro de tránsito: Hecho causal en la vía pública o vía privada con acceso público, que ocurre por la interacción de diferentes factores identificables, involucrando a uno o más vehículos. En este suceso puede resultar lesionada o fallecida al menos una persona, contándose daños materiales (referido del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Decreto Supremo N° 016-2009-MTC).

Siniestro de tránsito fatal: Cualquier hecho causal u ocurrencia que involucra uno o más vehículos en una vía pública o privada, con resultado de al menos una persona fallecida (referido del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Decreto Supremo N° 016-2009-MTC).

ABREVIATURAS

- **ATFESV:** Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial.
- **MTC:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- **ONSV:** Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- **PNP:** Policía Nacional del Perú.
- **UPIAT:** Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito.
- **EMED:** Espacio de Monitoreo de Emergencia y Desastres.
- **GERESA-LL:** Gerencia Regional de Salud de La Libertad.
- **COER:** Centro de Operaciones de Emergencia Regional.

GLOSARIO

- **Accidente de tránsito / Siniestro vial:** Evento inesperado en la vía pública que involucra a uno o más vehículos, peatones o usuarios, pudiendo causar daños materiales, lesiones o muertes.
- **Accidente fatal:** Siniestro de tránsito en el que al menos una persona fallece.
- **Accidente no fatal:** Siniestro que solo deja daños materiales o heridos, sin víctimas mortales.
- **Atropello:** Impacto de un vehículo contra una persona que circula o transita a pie.
- **Choque:** Impacto entre dos vehículos o un vehículo en movimiento y otro estático o con un objeto fijo.
- **Despiste:** Pérdida de control del vehículo que termina saliéndose de la vía.
- **Volcadura:** Accidente en el que un vehículo se vuelca sobre su costado o techo.
- **Vehículo menor:** Motocicletas, mototaxis y otros de dos o tres ruedas.
- **Vehículo mayor:** Autos, camionetas, buses y camiones.
- **Vehículo combinado:** Unidad conformada por un vehículo motriz y un remolque o semirremolque (ejemplo: tráiler).
- **Lesionado:** Persona que resulta herida en un accidente de tránsito y necesita atención médica.
- **Fallecido:** Persona que pierde la vida como consecuencia de un accidente de tránsito.
- **Tasa de fallecidos por 100 mil habitantes:** Indicador que compara el número de fallecidos con el tamaño de la población de una zona. Sirve para comparar provincias o regiones de distinto tamaño.
- **Franja horaria:** Intervalos de horas en los que se agrupan los accidentes (ejemplo: mañana, tarde, noche, madrugada).
- **Comparativo T1 vs T2:** Análisis que contrasta los resultados del primer trimestre del año (enero-marzo) con los del segundo trimestre (abril-junio).

RESUMEN

Durante este periodo se registraron 405 siniestros de tránsito, lo que representa un incremento de 11.6% respecto al primer trimestre (363 siniestros). Asimismo, se contabilizaron 613 personas lesionadas y 75 fallecidas, cifras superiores a las del trimestre anterior (564 lesionados y 65 fallecidos). Estos resultados evidencian una tendencia ascendente en la siniestralidad vial de la región durante el primer semestre de 2025.

En el análisis territorial, las provincias Chepén, Pacasmayo, Virú concentran la mayor proporción de siniestros de tránsito y Trujillo la mayor mortalidad en siniestros de tránsito, con especial incidencia en vías nacionales y ejes urbanos de alta circulación vehicular. Esta distribución reafirma la vulnerabilidad de zonas con intensa movilidad de motocicletas y transporte de carga.

En cuanto a la tipología de accidentes, los choques (38.8%) y despistes (36.8%) son las modalidades más frecuentes, seguidos por los atropellos (13.6%). En relación con los vehículos involucrados, las motocicletas representan más de la mitad de los casos (51.5%), lo que las mantiene como el principal factor de riesgo en la siniestralidad regional.

Desde la perspectiva temporal, la mayoría de los siniestros se concentran en los fines de semana, particularmente los domingos, y en horarios nocturnos, principalmente entre las 18:00 y 22:00 horas, periodos de alta exposición al riesgo.

En síntesis, los resultados del segundo trimestre 2025 reflejan un incremento sostenido en la frecuencia y severidad de los siniestros de tránsito en La Libertad, configurando un escenario que exige acciones inmediatas de control, educación vial y mejora de la infraestructura vial. Este informe, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto Supremo N.º 002-2024-MTC, se constituye en un insumo técnico para la planificación estratégica regional, la toma de decisiones en las instituciones públicas y la investigación académica, orientando sus acciones a la reducción de la siniestralidad vial y la protección de la vida de los usuarios de las vías.

Abog. Mirella del Pilar Urrelo Seijas
Gerente Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad.

I. INTRODUCCIÓN

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), mediante su política de implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) promueve la creación de Observatorios Regionales de Seguridad Vial como mecanismos de articulación intergubernamental a cargo de los Gobiernos Regionales, con la finalidad de facilitar la información vinculada a la seguridad vial que le provean o produzcan las Municipalidades Provinciales y otras entidades en el ámbito de su competencia territorial (art. 7 del D.S. N° 002-2024-MTC).

En este marco, la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad, a través del Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial, impulsa la elaboración de informes estadísticos que contribuyan a fortalecer la gestión pública regional en esta materia.

El presente Informe Estadístico Trimestral de Siniestralidad Vial 2025 corresponde a los meses de abril, mayo y junio; la cual ha sido elaborado a partir de la información proporcionada por la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (UPIAT - PNP) y por el Espacio de Monitoreo de Emergencias y Desastres (EMED - GERESA-LL). Estos registros oficiales han sido sistematizados con el propósito de generar un análisis claro y comparativo que sirva de insumo técnico para la planificación estratégica regional, la toma de decisiones en instituciones públicas y la investigación científica, orientado a la reducción de los siniestros de tránsito.

El documento presenta la evolución de los siniestros de tránsito en la región, así como sus consecuencias en términos de personas lesionadas y fallecidas. Se describen variables relevantes como la distribución territorial, la temporalidad de los hechos, los tipos de accidentes y vehículos involucrados, entre otros factores que permiten comprender la magnitud y características del problema; incluyendo un análisis comparativo respecto al primer trimestre del año, lo que facilita identificar tendencias, variaciones y provincias críticas.

En síntesis, este informe se relaciona con las políticas de transparencia y acceso a la información pública, buscando ser una herramienta de apoyo para autoridades, instituciones vinculadas a la seguridad vial y ciudadanía en general.

José Manuel Agurto Montero
Subgerente de Transporte Terrestre

II. OBJETIVO

El presente informe estadístico tiene como objetivo generar un análisis claro y comparativo que sirva de insumo técnico para la planificación estratégica regional, la toma de decisiones en instituciones públicas y la investigación científica; describiendo detalladamente la siniestralidad vial en la región La Libertad durante el segundo trimestre del año 2025 (abril - junio), a partir de la información oficial registrada por la UPIAT - PNP y EMED - GERESA LL.

A través del análisis estadístico de los siniestros de tránsito, busca identificar tendencias, provincias críticas (alta siniestralidad de tránsito) y grupos poblacionales más afectados, en comparación con el primer trimestre del año.

De esta manera, el documento se constituye como un insumo técnico de gestión orientado a la formulación de medidas preventivas, la priorización de auditorías de seguridad vial y la implementación de intervenciones regionales y locales, en articulación con la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030 y con el propósito de reducir progresivamente la incidencia de muertes y lesiones en la región.

III. METODOLOGÍA

La elaboración del presente Informe estadístico se sustenta en la información proporcionada por dos fuentes oficiales:

UPIAT - PNP: encargada del registro policial de siniestros de tránsito ocurridos en la región La Libertad, incluyendo datos sobre el tipo de accidente, las características del vehículo, las circunstancias del hecho y el estado de las víctimas.

EMED - GERESA LL: responsable del consolidado sanitario de personas lesionadas y fallecidas producto de los siniestros de tránsito, complementando la información con enfoque en salud pública.

La Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad, a través del ATFESV, recopila, sistematiza y depura la información procedente de ambas instituciones, asegurando consistencia en los registros. Posteriormente, los datos fueron organizados en bases estadísticas para su análisis cuantitativo y comparativo.

Las principales variables analizadas en este informe son:

- **Magnitud de los siniestros:** número de accidentes, personas lesionadas y fallecidas.
- **Distribución temporal:** variación mensual, días de la semana y periodos del día.
- **Distribución espacial:** provincias de la región y sus tasas por cada 100 mil habitantes.
- **Tipología de los siniestros:** tipo de accidente y tipo de vehículo involucrado.
- **Comparativo trimestral:** evolución de los indicadores entre el primer y segundo trimestre del año 2025.

Cabe señalar que los datos utilizados se encuentran en proceso de consolidación y validación por parte de las entidades responsables. En ese sentido, las cifras presentadas en este informe pueden estar sujetas a actualizaciones, correcciones o ajustes posteriores, en función de la depuración continua de las bases de datos por parte de los alimentadores. Por tal motivo, los resultados aquí expuestos deben interpretarse como un insumo técnico de análisis y apoyo a la gestión de información sobre estadística de siniestralidad de tránsito, y no como cifras oficiales cerradas. Una vez que la información sea totalmente validada, será publicada en el formato de boletín estadístico oficial anual, conforme a los lineamientos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).

IV. ANÁLISIS GENERAL

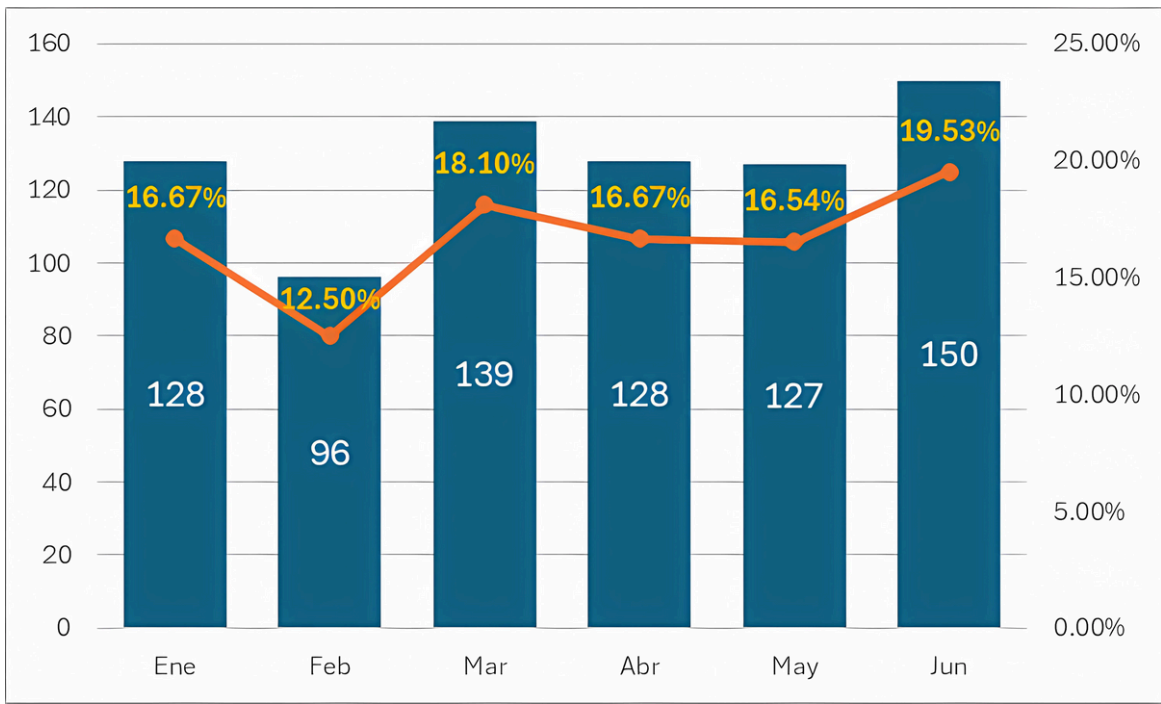
4.1. EVOLUCIÓN MENSUAL DE SINIESTROS DE TRÁNSITO (ENERO-JUNIO 2025)

Durante el primer semestre de 2025 se registraron 768 siniestros de tránsito en la región La Libertad. Al observar el comportamiento mensual, se aprecia un comportamiento variable, donde febrero fue el mes con menor número de casos y junio el mes con la mayor cantidad.

- En enero se reportaron 128 casos (16.67%).
- En febrero, los siniestros descendieron a 96 casos (12.50%), lo que significó 32 menos en comparación con enero.
- En marzo la situación cambió, subiendo a 139 casos (18.10%), es decir, 43 más que en febrero.
- En abril los siniestros se mantuvieron en 128 casos (16.67%), muy parecido al inicio del semestre.
- En mayo se registraron 127 casos (16.54%), apenas un caso menos que en abril, lo que refleja una etapa de estabilidad.
- Finalmente, en junio se alcanzó el valor más alto del semestre con 150 siniestros (19.53%), lo que representó 23 casos más que en mayo.

El semestre muestra una disminución inicial entre enero y febrero, seguida de un aumento en marzo que eleva nuevamente la cifra de casos. Abril y mayo conforman un período de estabilidad, con valores muy cercanos entre sí, mientras que en junio se presenta un incremento significativo. Este comportamiento refleja una tendencia ascendente de la siniestralidad vial en la región hacia el cierre del semestre.

Gráfica 1: Evolución mensual de siniestros Ene-Jun



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

V. ANÁLISIS DE SEGUNDO TRIMESTRE

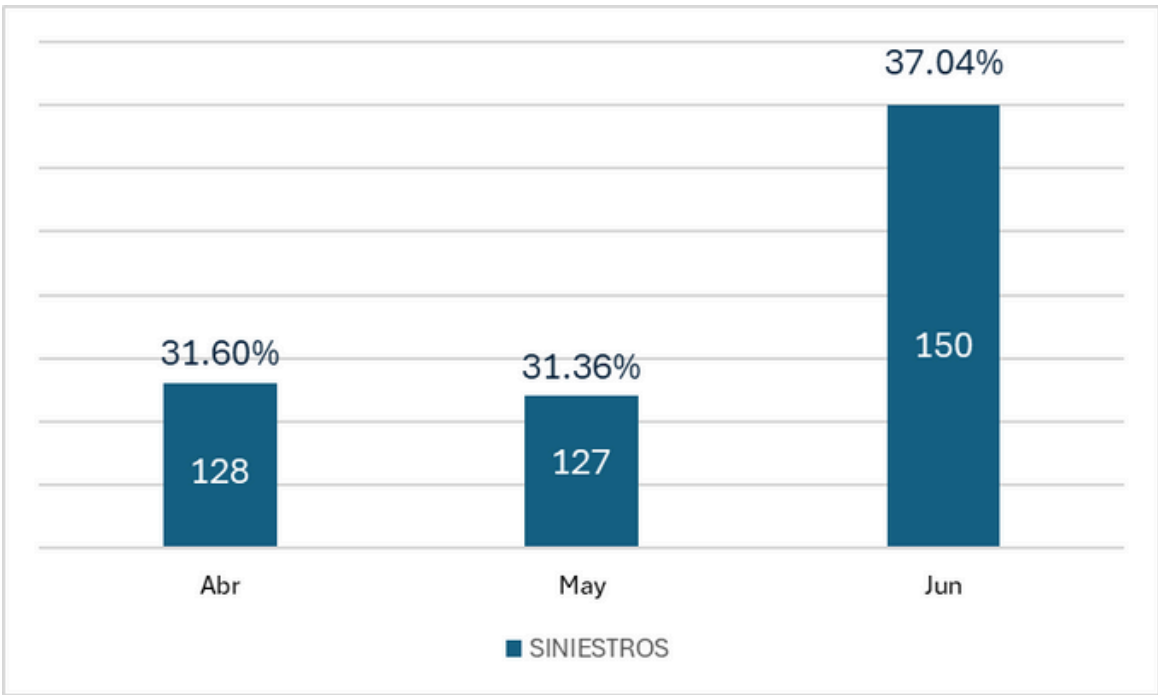
5.1. TOTAL DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Durante el segundo trimestre de 2025 se registraron 405 siniestros de tránsito en la región La Libertad. El análisis mensual evidencia un comportamiento estable en abril y mayo, seguido de un incremento en junio, que concentra la mayor cantidad de casos del trimestre.

- En abril se reportaron 128 casos (31.60%), lo que marcó el inicio del trimestre con un nivel considerable de siniestralidad.
- En mayo se registraron 127 casos (31.36%), apenas un siniestro menos que en abril, lo que refleja una etapa de estabilidad relativa.
- Finalmente, en junio se alcanzó el valor más alto del trimestre con 150 siniestros (37.04%), lo que significó 23 casos más que en mayo.

El trimestre muestra un período de estabilidad en abril y mayo, seguido de un incremento significativo en junio, lo que confirma una tendencia ascendente de la siniestralidad vial hacia el cierre del trimestre. Dicho comportamiento constituye un indicador de alerta, ya que anticipa un escenario de mayor riesgo si no se refuerzan las acciones de prevención y control.

Gráfica 2: Total de siniestros de tránsito



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

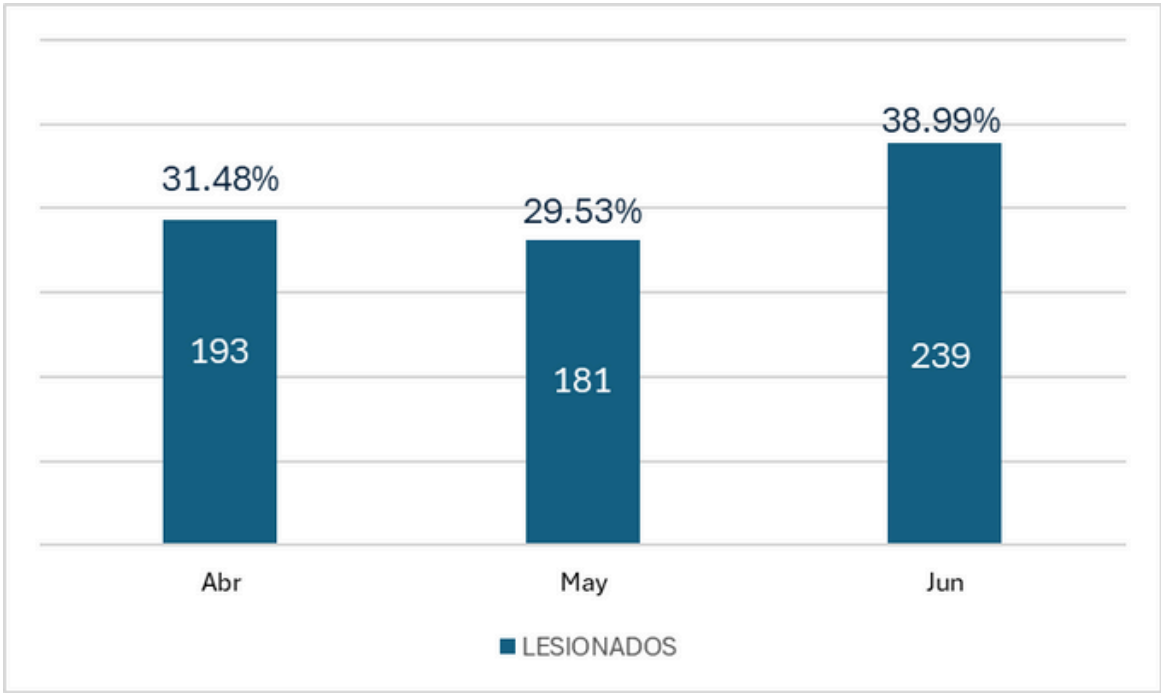
5.2. TOTAL DE LESIONADOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Durante el segundo trimestre de 2025 se registraron 613 personas lesionadas en siniestros de tránsito en la región La Libertad. El análisis mensual evidencia un comportamiento de estabilidad relativa en abril y mayo, seguido de un incremento notable en junio.

- En abril se reportaron 193 lesionados (31.48%), constituyéndose en el punto de partida del trimestre.
- En mayo la cifra descendió levemente a 181 lesionados (29.53%), lo que significó 12 casos menos en comparación con abril.
- Finalmente, en junio se alcanzó el mayor número del trimestre con 239 lesionados (38.99%), lo que representó un aumento de 58 casos respecto a mayo.

El trimestre muestra una ligera disminución entre abril y mayo, seguida de un incremento significativo en junio. Este comportamiento refleja una tendencia ascendente en el número de lesionados hacia el cierre del trimestre. Dicho resultado constituye un indicador de alerta, pues anticipa un escenario de mayor riesgo si no se refuerzan las medidas de prevención y control.

Gráfica 3: Total de lesionados de siniestros de tránsito



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

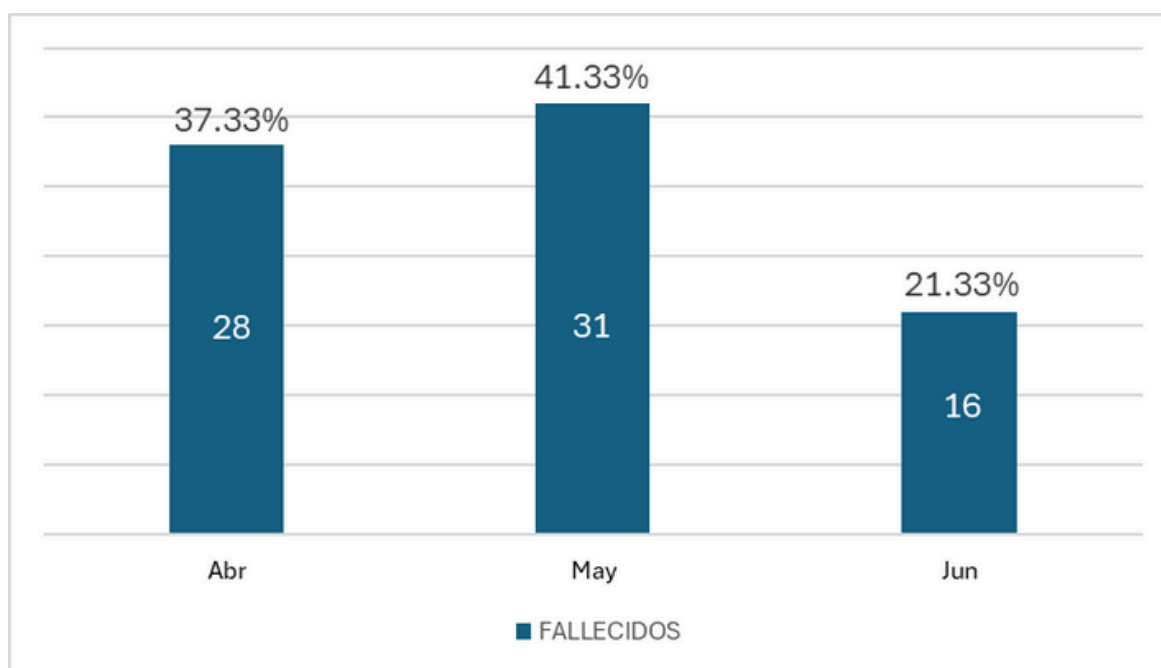
5.3. TOTAL DE FALLECIDOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Durante el segundo trimestre de 2025 se registraron 75 personas fallecidas en siniestros de tránsito en la región La Libertad. El análisis mensual evidencia un comportamiento de incremento en abril y mayo, seguido de una fuerte reducción en junio.

- En abril se reportaron 28 fallecidos (37.33%), constituyéndose en el inicio del trimestre.
- En mayo la cifra se elevó a 31 fallecidos (41.33%), lo que representó 3 casos más en comparación con abril.
- Finalmente, en junio los fallecimientos descendieron a 16 casos (21.33%), es decir, una reducción de 15 casos respecto al mes anterior.

El trimestre muestra un incremento inicial entre abril y mayo, seguido de una disminución significativa en junio. Este comportamiento refleja una tendencia descendente en la mortalidad hacia el cierre del trimestre.

Gráfica 4: Total de fallecidos de siniestros de tránsito



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

5.4. TASA DE FALLECIDOS POR CADA 100 MIL HABITANTES

El análisis de la mortalidad ajustada por población en las provincias de La Libertad evidencia diferencias significativas en el riesgo relativo:

- Chepén registra la tasa más alta, con 8.34 fallecidos por cada 100,000 hab., consolidándose como la provincia de mayor criticidad proporcional.
- Ascope (7.50), Otuzco (7.49), Pacasmayo (7.22) y Virú (7.11) mantienen tasas elevadas, confirmando una alta exposición al riesgo vial.
- Gran Chimú también presenta un valor alto (7.33), situándose entre los territorios con mayor severidad proporcional.
- Provincias como Julcán (3.43) y Sánchez Carrión (3.97) muestran niveles intermedios, aunque aún relevantes en la comparación regional.
- En contraste, Trujillo (1.87) y Pataz (2.29) presentan tasas más bajas, aunque su magnitud poblacional los mantiene como focos de atención por el número absoluto de víctimas.
- Bolívar y Santiago de Chuco no registran fallecidos en este trimestre, situándose en 0.

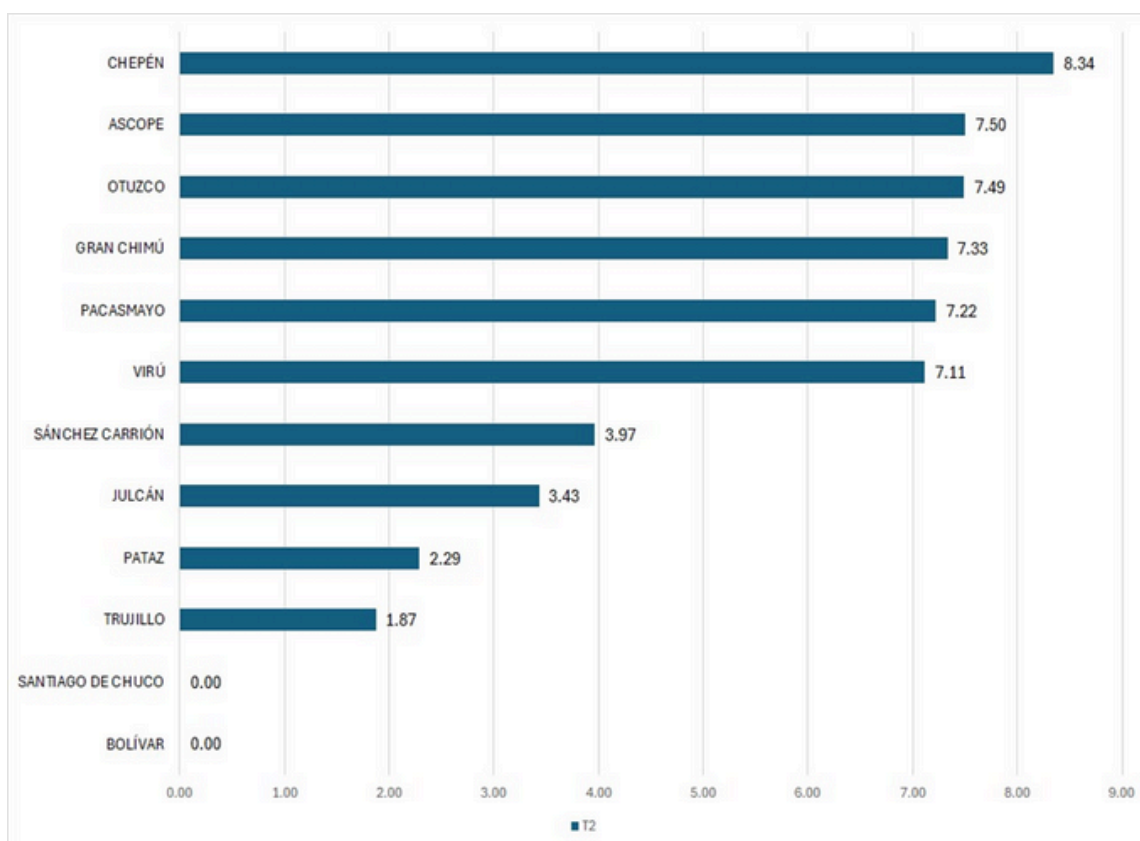
En conjunto, los resultados revelan que, proporcionalmente, las provincias de Chepén, Ascope, Otuzco, Pacasmayo, Virú y Gran Chimú concentran las tasas más altas de mortalidad vial, lo que permite priorizar intervenciones preventivas basadas en criterios de riesgo poblacional.

Tabla 1: Cantidad de fallecidos por 100 mil habitantes en cada provincia

PROVINCIA	POBLACIÓN	CANTIDAD DE FALLECIDOS POR CADA 100 000 HABITANTES
ASCOPE	120009	7.50
BOLÍVAR	15391	0.00
CHEPÉN	83896	8.34
GRAN CHIMÚ	27281	7.33
JULCÁN	29149	3.43
OTUZCO	80136	7.49
PACASMAYO	110855	7.22
PATAZ	87444	2.29
SÁNCHEZ CARRIÓN	201747	3.97
SANTIAGO DE CHUCO	51868	0.00
TRUJILLO	1227770	1.87
VIRÚ	126558	7.11

Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025/INEI 2017.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

Gráfica 5: Tasa de fallecidos por cada 100 mil habitantes en cada provincia

Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

VI. ANÁLISIS ESPACIAL

6.1. SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PROVINCIA

Durante el segundo trimestre de 2025 se registraron diferencias notorias en la distribución de siniestros viales entre las provincias de la región La Libertad.

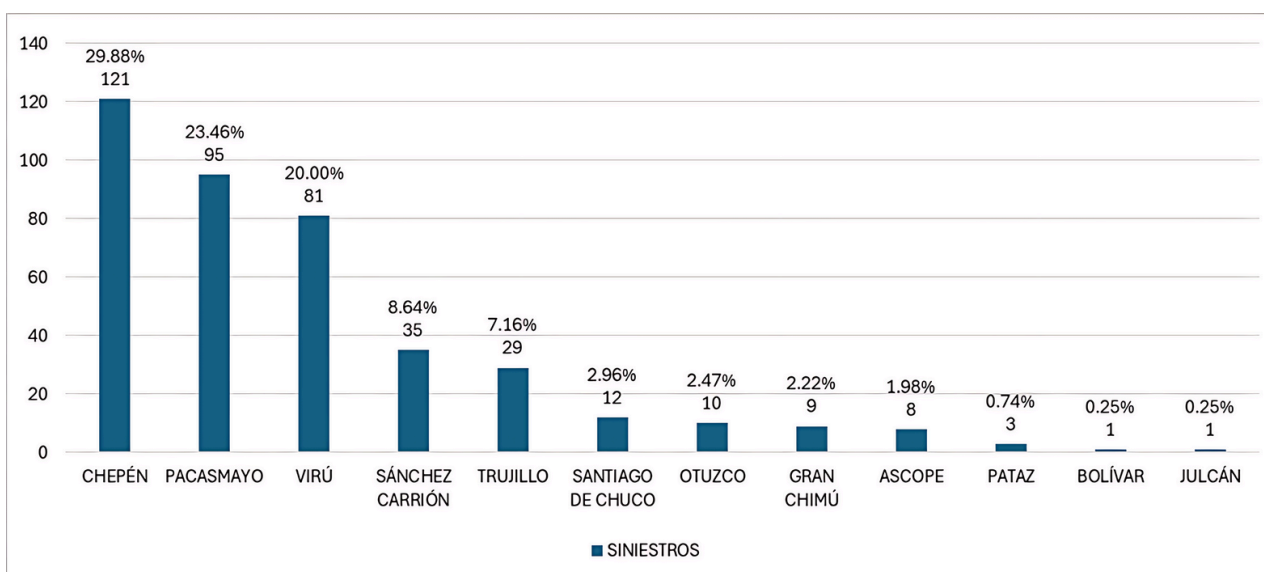
Chepén concentró la mayor proporción con 121 casos (29.88%), seguido por Pacasmayo con 95 casos (23.46%) y Virú con 81 casos (20.00%). Estas tres provincias, en conjunto, acumulan más del 73% de los siniestros del trimestre, consolidándose como las zonas de mayor incidencia.

En un segundo grupo aparecen Sánchez Carrión con 35 casos (8.64%) y Trujillo con 29 casos (7.16%), que aunque registran menos eventos en comparación con las provincias líderes, mantienen una participación significativa en la siniestralidad regional.

Las provincias restantes presentan cifras más reducidas: Santiago de Chuco 12 casos (2.96%), Otuzco 10 casos (2.47%), Gran Chimú 9 casos (2.22%), Ascope 8 casos (1.98%), Pataz 3 casos (0.74%), y con menor incidencia Bolívar y Julcán, ambos con 1 caso (0.25%).

Este comportamiento evidencia una concentración marcada de los siniestros en provincias como Chepén, Pacasmayo y Virú, lo que sugiere la necesidad de fortalecer la gestión de la seguridad vial en dichas vías.

Gráfica 6: Siniestros de tránsito según provincia



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

6.2. PERSONAS LESIONADAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PROVINCIA

En el segundo trimestre de 2025, la distribución de personas lesionadas en siniestros de tránsito muestra una concentración significativa en tres provincias de la región La Libertad.

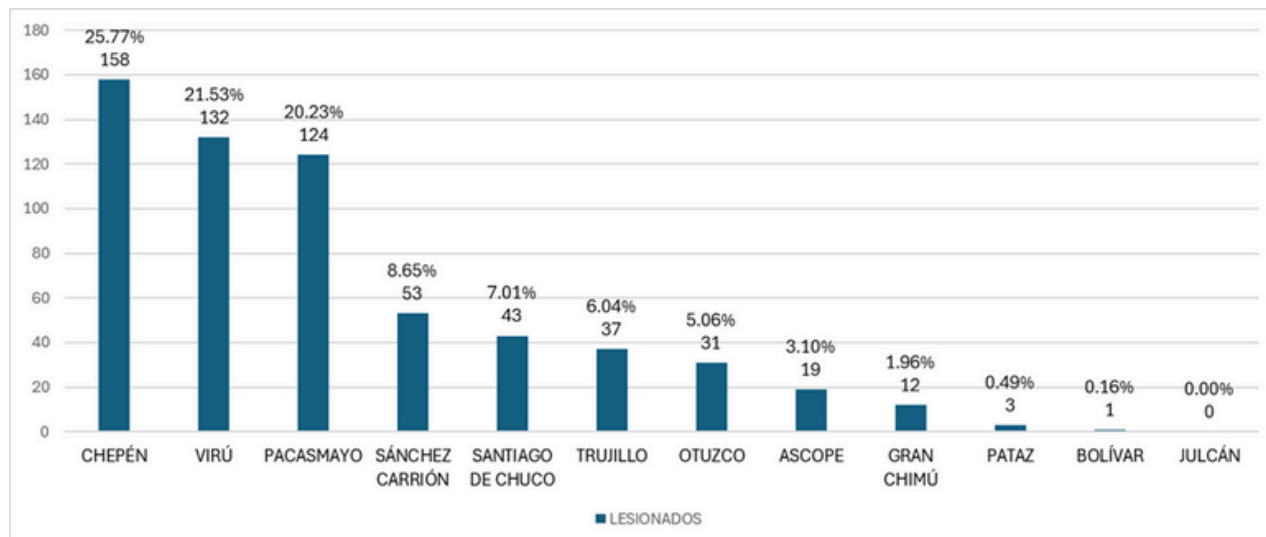
Chepén lidera con 158 lesionados (25.77%), seguido de Virú con 132 (21.53%) y Pacasmayo con 124 (20.23%). En conjunto, estas tres provincias agrupan más del 67% de los lesionados reportados en el trimestre, reflejando una alta vulnerabilidad en zonas costeras.

En un segundo grupo se encuentran Sánchez Carrión con 53 lesionados (8.65%), Santiago de Chuco con 43 (7.01%), y Trujillo con 37 (6.04%), provincias que, aunque registran cifras menores, mantienen niveles relevantes de afectados dentro de la región.

Otras provincias muestran valores más reducidos: Otuzco con 31 lesionados (5.06%), Ascope con 19 (3.10%), Gran Chimú con 12 (1.96%), y Pataz con 3 (0.49%). Finalmente, Bolívar reportó 1 caso (0.16%), mientras que Julcán no registró lesionados durante este trimestre.

Este comportamiento evidencia que la mayor carga de lesionados se concentra en provincias con fuerte tránsito en vía nacional, lo que plantea la necesidad de reforzar medidas de prevención y control.

Gráfica 7: Personas lesionadas en siniestros de tránsito según provincias



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

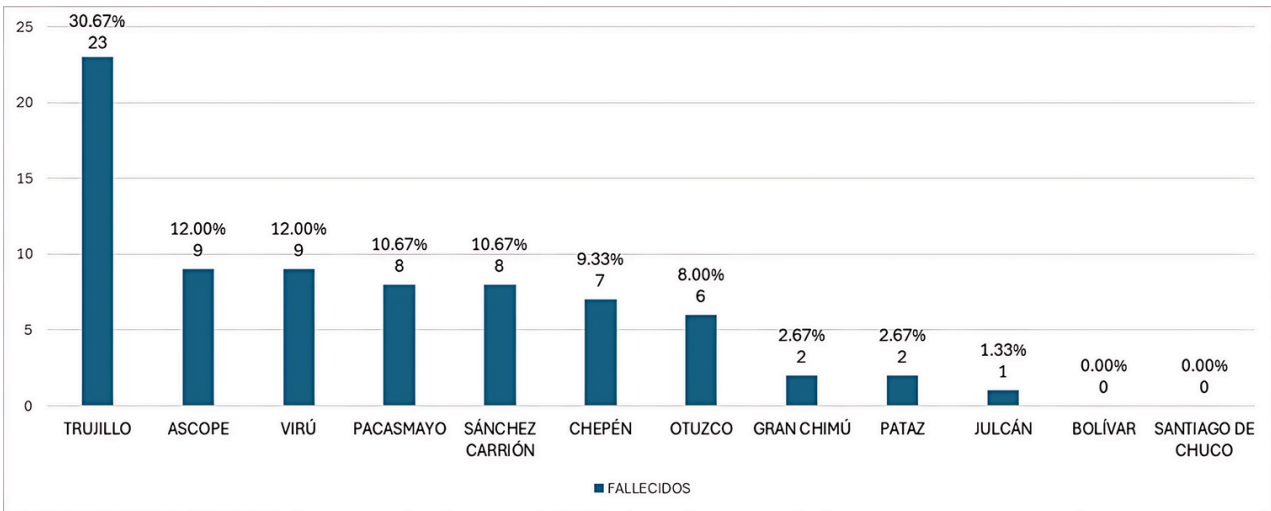
6.3. PERSONAS FALLECIDAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PROVINCIAS

Durante el segundo trimestre de 2025, la distribución de personas fallecidas en siniestros de tránsito presenta un panorama concentrado en determinadas provincias de la región La Libertad.

- Trujillo se ubica en el primer lugar con 23 fallecidos (30.67%), representando casi un tercio del total regional. Este resultado evidencia una alta letalidad en la capital regional.
- En un segundo bloque se encuentran Ascope y Virú, ambos con 9 fallecidos (12.00%) cada uno, seguidos de Pacasmayo y Sánchez Carrión con 8 casos (10.67%) cada uno. Estos valores muestran que la siniestralidad fatal también impacta con fuerza en provincias costeras.
- Por debajo de este grupo, se sitúan Chepén con 7 fallecidos (9.33%) y Otuzco con 6 casos (8.00%), mientras que Gran Chimú y Pataz registran 2 casos cada uno (2.67%), y Julcán un solo fallecido (1.33%).
- Finalmente, Bolívar y Santiago de Chuco no reportaron víctimas fatales en este periodo.

La concentración de muertes en Trujillo y provincias costeras refuerza la necesidad de priorizar estrategias de control del tránsito, dada su marcada incidencia en la mortalidad vial regional.

Gráfica 8: Personas fallecidas en siniestros de tránsito según provincias



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

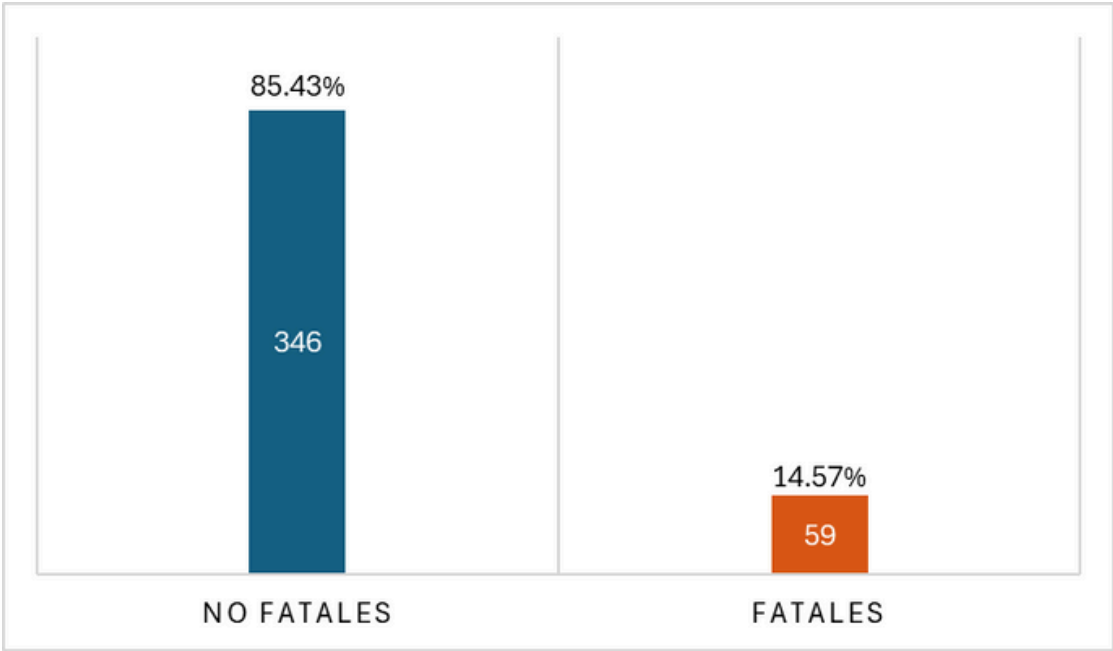
6.4. SINIESTROS DE TRÁNSITO FATALES Y NO FATALES

En el segundo trimestre de 2025, por un lado, los siniestros de tránsito en la región La Libertad se caracterizaron principalmente por ser no fatales, con un total de 346 casos (85.43%). Esto indica que la mayoría de los hechos de tránsito generaron solo daños materiales o lesiones, sin llegar a la pérdida de vidas humanas.

Por otro lado, los siniestros fatales alcanzaron 59 casos (14.57%), lo que evidencia que, aunque representan una proporción menor frente al total, constituyen un problema de gran impacto debido a las consecuencias irreversibles que conllevan.

El contraste entre ambos tipos de siniestros resalta dos aspectos fundamentales: primero, que la siniestralidad vial afecta de manera recurrente a la población a través de lesiones y daños; y segundo, que existe una franja de casos donde el desenlace es mortal, lo cual subraya la importancia de reforzar medidas preventivas y de control que apunten no solo a reducir la frecuencia de los accidentes, sino también su letalidad.

Gráfica 9: Siniestros de tránsito fatales y no fatales



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

6.5. DISTRIBUCIÓN DE SINIESTROS FATALES POR PROVINCIA

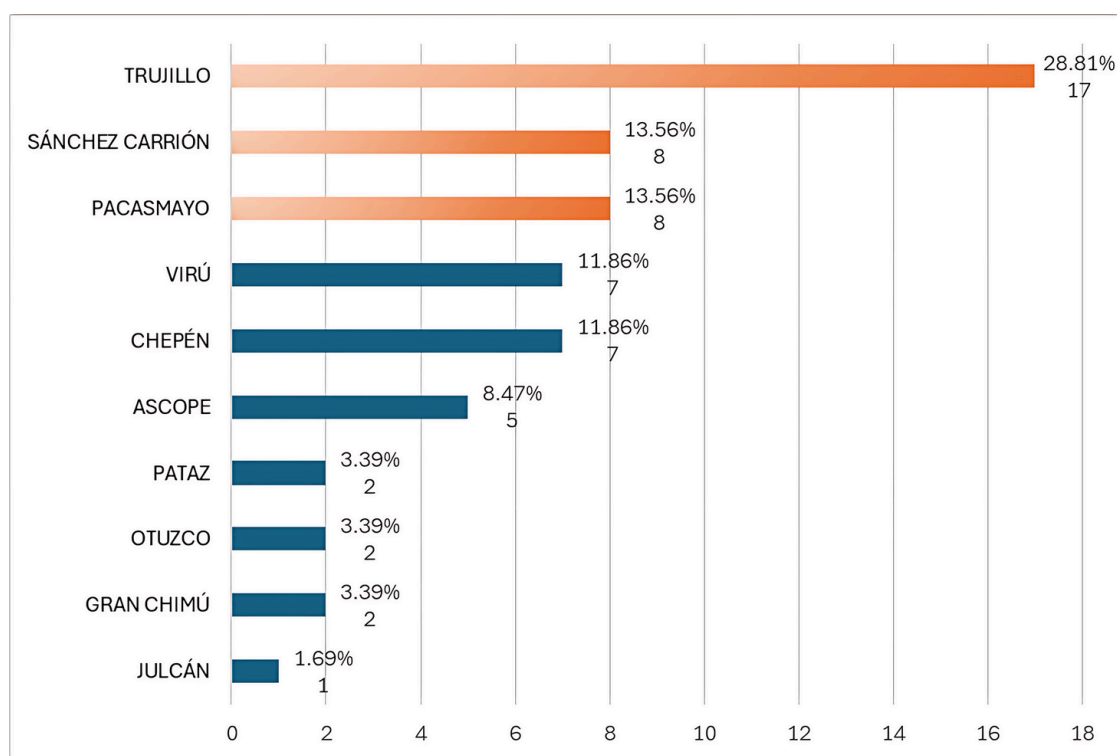
En el segundo trimestre de 2025, la distribución de los siniestros fatales en la región La Libertad evidencia una fuerte concentración en determinadas provincias. Trujillo encabeza la lista con 17 casos (28.81%), lo que la posiciona como la jurisdicción con mayor letalidad vial del periodo.

En segundo lugar se encuentran Sánchez Carrión y Pacasmayo, ambas con 8 casos (13.56%), lo que refleja que estas provincias, pese a su menor densidad vehicular en comparación con Trujillo, también concentran un nivel crítico de mortalidad en carretera.

Les siguen Virú y Chepén, cada una con 7 casos (11.86%), consolidándose como territorios con una carga significativa de fallecimientos. Posteriormente se ubican Ascope con 5 casos (8.47%) y un grupo de provincias con cifras menores pero relevantes, como Pataz, Otuzco y Gran Chimú con 2 casos cada una (3.39%) y finalmente Julcán con 1 caso (1.69%).

Este panorama muestra que, aunque las cifras más altas se concentran en zonas urbanas y de tránsito intenso como Trujillo, la letalidad también se extiende a provincias del interior, lo que resalta la necesidad de acciones focalizadas.

Gráfica 10: Distribución de siniestros fatales por provincia



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

VII. ANÁLISIS TEMPORAL

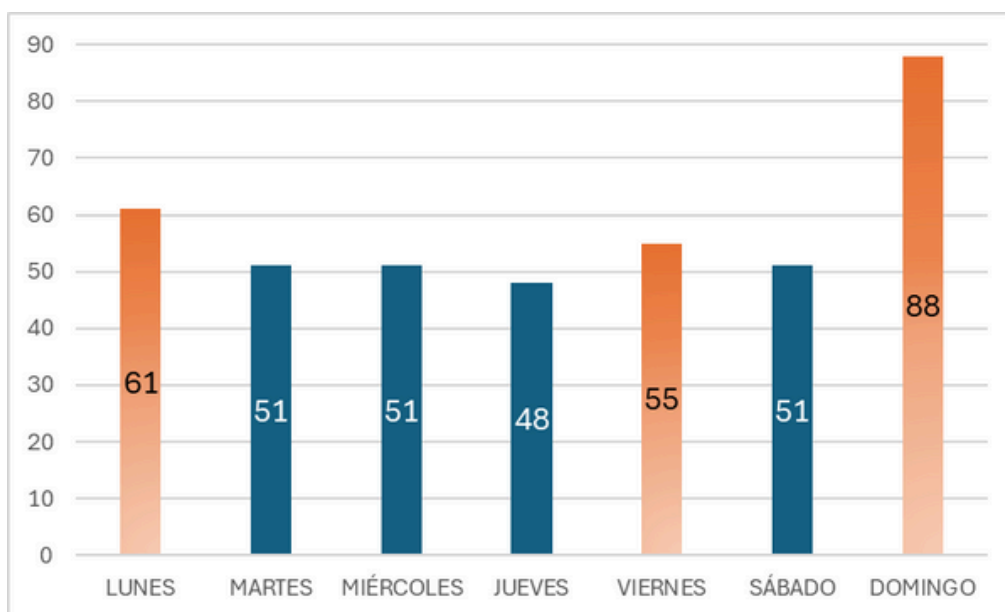
7.1. SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN DÍA DE LA SEMANA

El análisis de la distribución de los siniestros viales según el día de la semana muestra diferencias claras en la concentración de casos. Los valores más altos se registran el lunes con 61 siniestros, seguido del domingo con 88 casos; lo que evidencia una marcada incidencia al inicio y al cierre de la semana, periodos asociados tanto a la movilidad laboral como a desplazamientos recreativos o sociales.

En contraste, el resto de días laborables presentan cifras más equilibradas: el martes y el miércoles registran 51 casos cada uno, el jueves 48 y el viernes 55; lo que refleja un nivel relativamente constante en el comportamiento de la siniestralidad durante la semana.

El valor más bajo corresponde al jueves, con 48 siniestros, situación que podría relacionarse con una menor carga vehicular en comparación con otros días laborales. Estos resultados confirman que el domingo concentra el mayor riesgo de siniestralidad vial, lo que constituye una alerta que demanda orientar esfuerzos para implementar medidas preventivas.

Gráfica 11: Siniestros de tránsito según día de la semana



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

7.2. SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN HORAS DEL DÍA

Durante el segundo trimestre de 2025, la distribución de siniestros de tránsito según las horas del día muestra diferencias marcadas en su concentración.

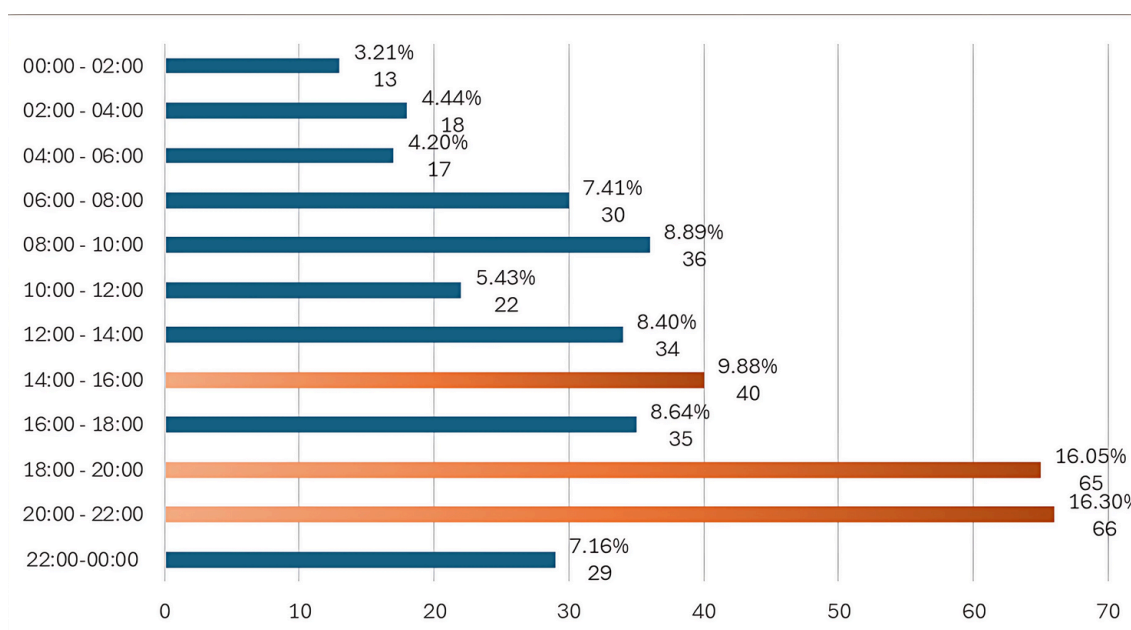
En las primeras horas de la madrugada, entre las 00:00 y 06:00, los registros son bajos y no superan el 4.5% del total. A partir de las 06:00 inicia un incremento, alcanzando 36 casos entre las 08:00 y 10:00 (8.89%).

Entre las 10:00 y 18:00 los valores se mantienen relativamente estables, fluctuando entre 8.40% y 9.88%, lo que refleja una distribución uniforme en estas franjas.

Posteriormente, entre las 18:00 y 22:00 se observa la mayor concentración de siniestros, con 65 casos (16.05%) entre 18:00 y 20:00, y 66 casos (16.30%) entre 20:00 y 22:00. Finalmente, en el periodo de 22:00 a 00:00 se registran 29 casos (7.16%).

En síntesis, los datos muestran que la franja nocturna, especialmente entre las 18:00 y 22:00 horas, concentra la mayor proporción de siniestros, constituyendo un tramo horario de especial atención para la gestión de la seguridad vial.

Gráfica 12: Siniestros de tránsito según horas del día



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

VIII. ANÁLISIS TIPOLOGICO

8.1. SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN TIPOS DE ACCIDENTES

El análisis de los siniestros de tránsito por tipo de accidente en el segundo trimestre de 2025 muestra una fuerte concentración en dos categorías principales: choque y despiste, que en conjunto representan el 75.56% de los casos.

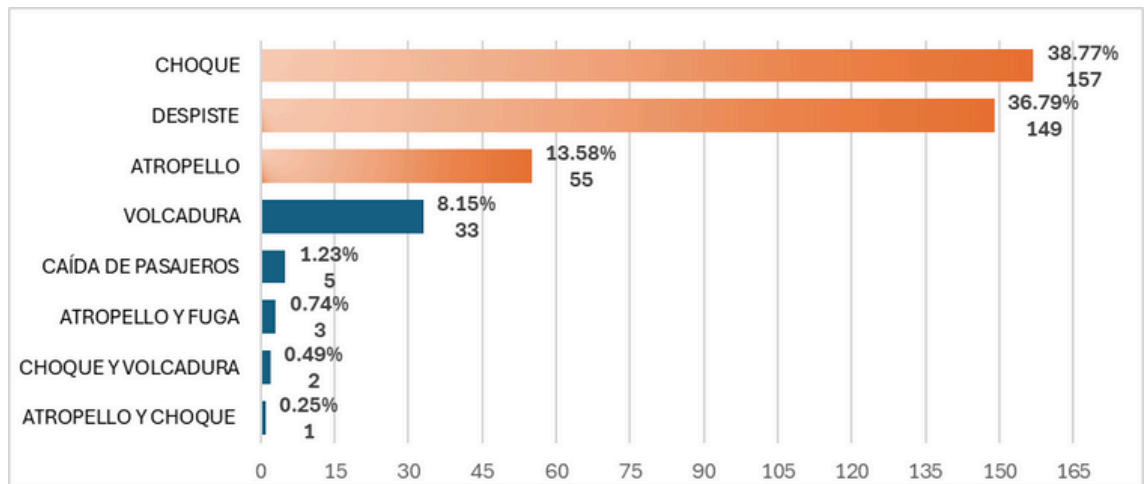
El choque encabeza la lista con 157 registros (38.77%), seguido de cerca por el despiste con 149 casos (36.79%). Estas dos modalidades constituyen las formas predominantes de siniestralidad vial en la región.

En tercer lugar, se encuentra el atropello, con 55 casos (13.58%), mientras que la volcadura alcanza 33 casos (8.15%). Ambos tipos, aunque en menor medida, siguen teniendo una presencia significativa en el total de incidentes.

Finalmente, otros tipos de accidentes, como caída de pasajeros (1.23%), atropello y fuga (0.74%), choque y volcadura (0.49%) y atropello y choque (0.25%), presentan una incidencia marginal dentro del total registrado.

En síntesis, la evidencia estadística confirma que los choques y despistes constituyen los eventos críticos de la siniestralidad vial en la región, lo que orienta la necesidad de focalizar medidas preventivas y correctivas en estas modalidades.

Gráfica 13: siniestros de tránsito según tipos de accidentes



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

8.2. TIPOS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

Durante el segundo trimestre de 2025, las motocicletas aparecen como el vehículo con mayor implicancia en siniestros de tránsito, alcanzando 295 casos (51.48%). Esta cifra representa más de la mitad del total y evidencia que los usuarios de este medio de transporte concentran el mayor nivel de exposición y riesgo en la región.

En un segundo nivel de participación se encuentran los automóviles, con 74 casos (12.91%), y los trimotos de pasajeros, con 61 registros (10.65%).

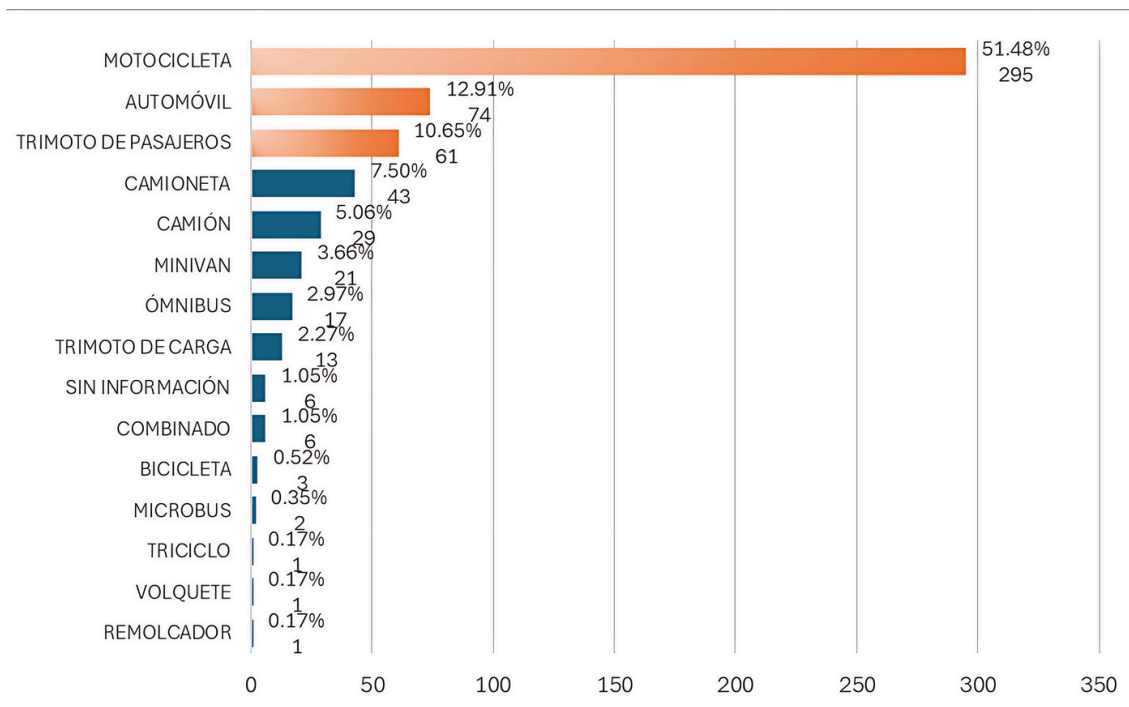
En conjunto, estos tres tipos de vehículos representan alrededor de tres de cada cuatro siniestros registrados (75%), lo que muestra que la problemática se concentra principalmente en vehículos ligeros de uso masivo.

Otros tipos de vehículos registran porcentajes menores pero igualmente relevantes: camionetas (7.50%), camiones (5.06%), minivan (3.66%) y ómnibus (2.97%), los cuales reflejan la participación de vehículos de transporte de carga y pasajeros.

Finalmente, los trimotos de carga (2.27%), así como categorías con incidencia marginal —bicicletas, microbuses, triciclos, volquetes y remolcadores (menos del 1% cada uno)— completan el panorama, con un peso reducido dentro de la estadística.

Este análisis pone en evidencia que los vehículos de dos y tres ruedas (motocicletas y trimotos) son los más involucrados en los siniestros viales del trimestre, lo que convierte a este grupo en prioritario para la implementación de políticas de prevención, fiscalización y educación vial.

Gráfica 14: Tipos de vehículos involucrados en siniestros de tránsito



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

8.3. TIPOLOGÍA EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

En el segundo trimestre de 2025, los datos evidencian que los vehículos menores concentran la mayor proporción de participación en los siniestros de tránsito, con 373 casos (65.10%). Este grupo incluye principalmente motocicletas y trimotos, cuya presencia masiva en la movilidad diaria explica su alta incidencia en la siniestralidad vial.

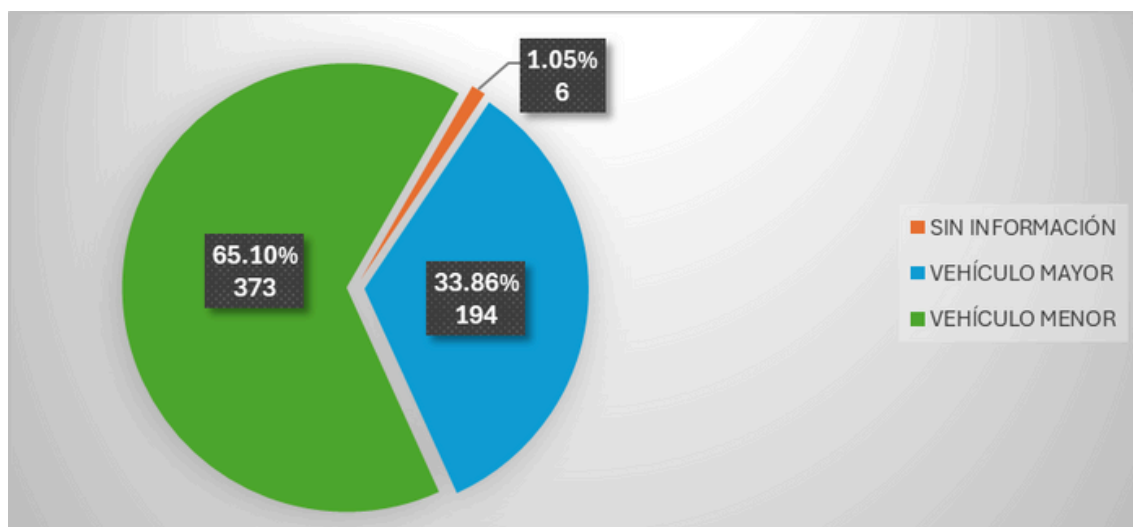
Por otro lado, los vehículos mayores —como camiones, ómnibus y buses— registraron 194 casos (33.86%), lo que representa aproximadamente uno de cada tres siniestros.

Aunque su participación es menor frente a los vehículos ligeros, este grupo posee un alto potencial de generar consecuencias más graves en caso de accidente, debido a sus características de peso y capacidad de carga o transporte de pasajeros.

Finalmente, en un pequeño porcentaje se encuentra el grupo sin información (1.05%; 6 casos), lo que refleja registros que no pudieron ser clasificados por tipo de vehículo.

En síntesis, la información confirma que los vehículos menores dominan la siniestralidad vial en la región, pero la presencia de vehículos mayores sigue siendo un factor relevante por la magnitud del riesgo que representan en las vías.

Gráfica 15: Tipología en siniestros de tránsito



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

8.4. TIPOLOGÍA DE SINIESTROS DE TRÁNSITO POR PROVINCIA

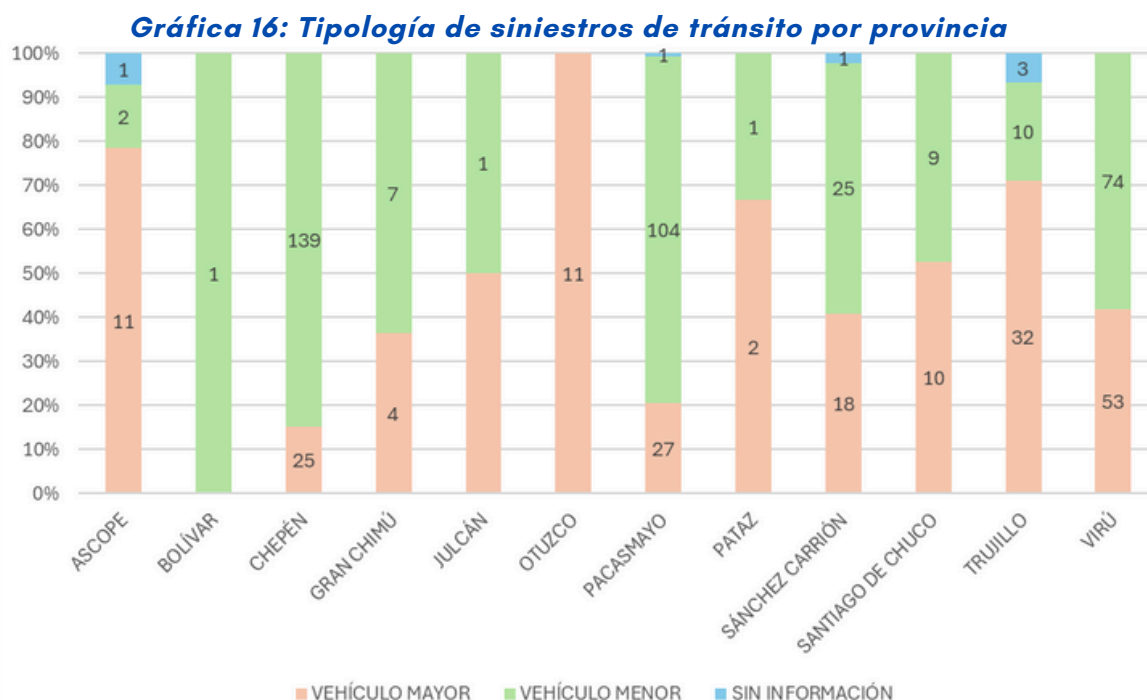
El análisis por provincias evidencia diferencias claras en la tipología de vehículos involucrados en los siniestros.

En primer lugar, los vehículos menores (motocicletas, trimotos y bicicletas) representan la mayor parte de los casos en provincias como Chepén (139 casos), Pacasmayo (104 casos), Virú (74 casos) y Sánchez Carrión (25 casos). Esto confirma la tendencia observada en la región, donde los vehículos ligeros dominan la siniestralidad vial.

Por otro lado, los vehículos mayores (ómnibus, camiones y buses) muestran una participación relevante en provincias como Virú (53 casos), Trujillo (32 casos) y Pacasmayo (27 casos). En estos territorios, aunque los volúmenes son menores frente a los vehículos ligeros, su impacto en la severidad de los siniestros cobra un peso significativo.

Finalmente, los casos sin información son marginales, aunque aparecen en provincias como Trujillo (3 casos), Ascope (1 caso), Santiago de Chuco (1 caso) y Sánchez Carrión (1 caso), lo que refleja algunas limitaciones en el registro de datos.

La distribución provincial muestra que, si bien los vehículos menores concentran la mayor incidencia en casi todas las provincias, los vehículos mayores tienen un rol diferenciado en determinadas zonas, donde su participación es considerable y debe ser tomada en cuenta para las estrategias de control y fiscalización.



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

IX. COMPARATIVA T1 VS T2

9.1. COMPARATIVO DE SINIESTRO DE TRÁNSITO

El análisis comparativo entre el primer y segundo trimestre de 2025 evidencia un incremento sostenido en los principales indicadores de siniestralidad vial en la región La Libertad.

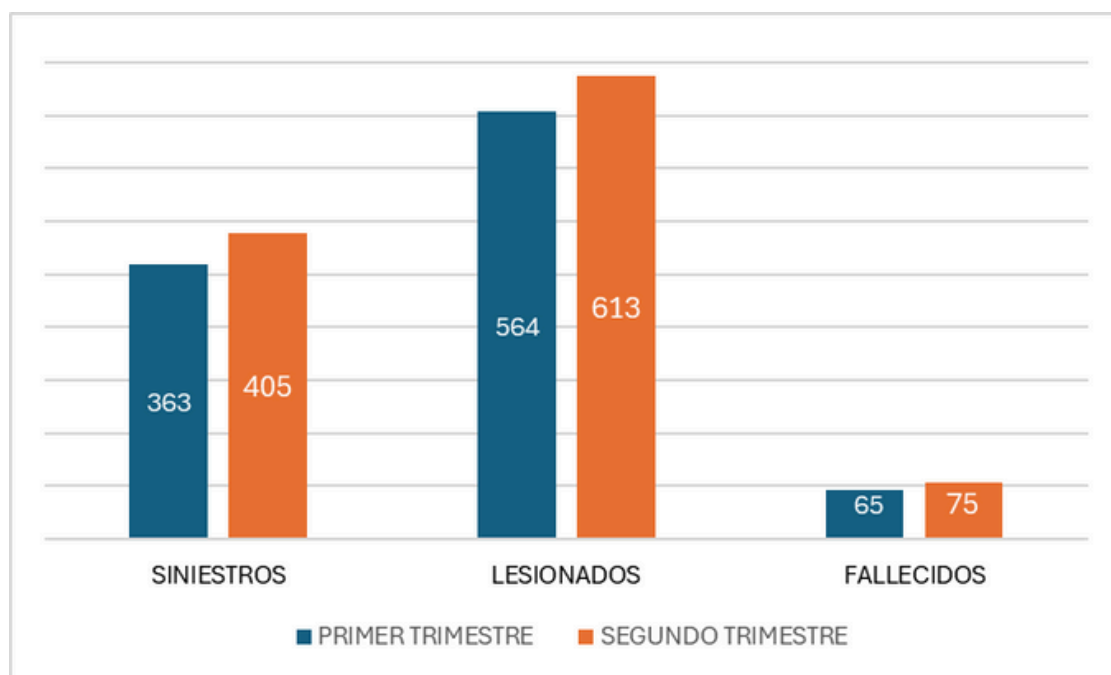
En cuanto a los siniestros registrados, se pasó de 363 casos en el primer trimestre a 405 en el segundo, lo que significa 42 casos adicionales, equivalente a un aumento del 11.6%.

Respecto a las personas lesionadas, la cifra ascendió de 564 a 613 casos, lo que representa 49 casos más, correspondientes a un crecimiento del 8.7%.

Por otro lado, los fallecidos aumentaron de 65 a 75 víctimas, lo que refleja 10 casos adicionales, equivalentes a un incremento del 15.4%.

En conjunto, los resultados muestran que el segundo trimestre superó al primero en todos los indicadores analizados. Este comportamiento confirma una tendencia ascendente de la siniestralidad vial hacia mediados de 2025, constituyendo un indicador de alerta que demanda mayor atención en materia de prevención, fiscalización y control del tránsito en la región.

Gráfica 17: Comparativo de siniestros de tránsito entre el primer y segundo trimestre de 2025



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

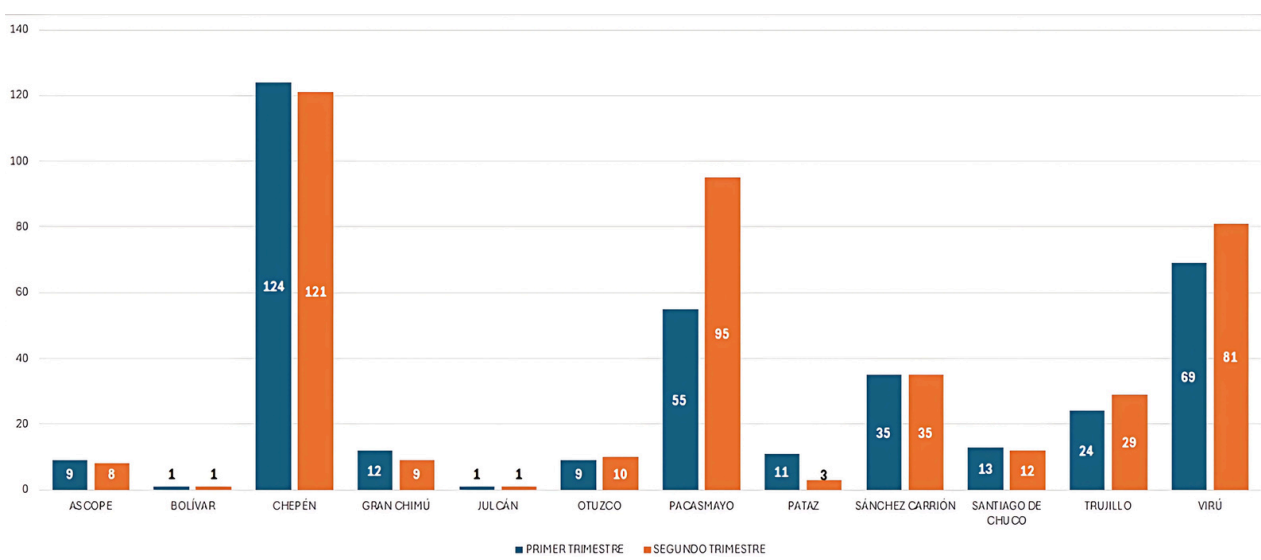
9.2. COMPARATIVO T1 VS T2 DE SINIESTRO DE TRÁNSITO POR PROVINCIA

El comportamiento provincial de la siniestralidad vial en La Libertad revela diferencias notorias entre ambos trimestres:

- Chepén se mantiene como la provincia con mayor número de siniestros, con cifras prácticamente estables (124 en T1 y 121 en T2). Esta ligera disminución de 2.4% confirma su condición de principal foco de riesgo regional.
- Pacasmayo muestra un crecimiento acelerado, pasando de 55 siniestros en T1 a 95 en T2, lo que significa un incremento del 72.7%. Este salto la ubica como la provincia de mayor dinamismo en la generación de accidentes y exige acciones inmediatas de intervención vial.
- Virú también refleja un aumento importante, subiendo de 69 a 81 siniestros (+17.4%), consolidándose como otro foco de riesgo creciente después de Chepén y Pacasmayo.
- Trujillo registra un alza de 24 a 29 siniestros (+20.8%), que aunque menor en volumen, resulta significativo considerando la densidad vehicular y peatonal de la capital regional.
- Provincias como Sánchez Carrión (35 en ambos trimestres) y Santiago de Chuco (13 vs 12) muestran estabilidad en sus cifras, aunque con riesgos persistentes.
- En contraste, provincias como Ascope (9 vs 8), Bolívar (1 vs 1), Gran Chimú (12 vs 9), Julcán (1 vs 1) y Otuzco (9 vs 10) mantienen niveles bajos de siniestralidad, con variaciones mínimas, mientras que en Pataz (11 vs 3) destaca una reducción significativa, aunque ello no implica ausencia de riesgo.

En resumen, mientras Chepén sigue siendo el centro de los accidentes de tránsito en términos absolutos, las provincias de Pacasmayo y Virú destacan por la intensificación de su nivel de riesgo en el segundo trimestre; lo que obliga a priorizar medidas de seguridad vial focalizadas en estas provincias.

Gráfica 18: Comparativo de siniestros de tránsito por provincia



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

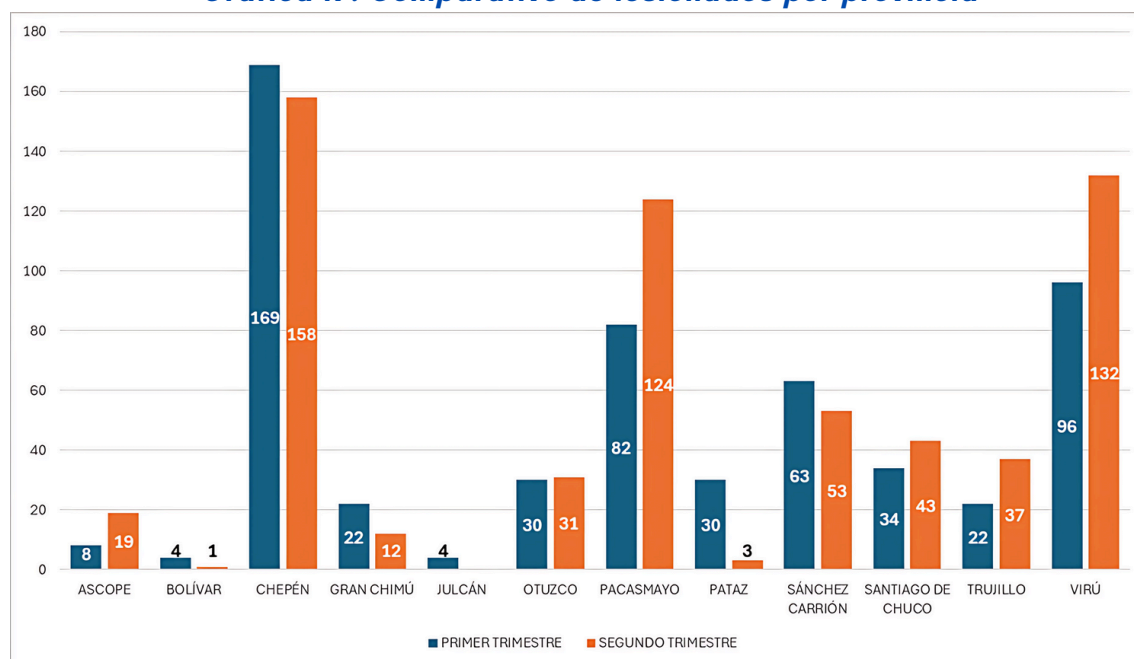
9.3. COMPARATIVO T1 VS T2 DE LESIONADOS POR PROVINCIA

El análisis provincial de lesionados en siniestros de tránsito en La Libertad muestra contrastes relevantes entre el primer y segundo trimestre:

- Chepén continúa liderando en número de lesionados, con 169 en T1 y 158 en T2, mostrando una leve disminución de -6.5%, aunque se mantiene como la provincia más crítica en términos absolutos.
- Pacasmayo registra un aumento considerable, pasando de 82 lesionados en T1 a 124 en T2, lo que equivale a un crecimiento del 51.2%. Este incremento confirma la tendencia ya observada en siniestros totales, consolidando a la provincia como un foco emergente de alta peligrosidad.
- Virú también presenta un incremento significativo, con 96 lesionados en T1 y 132 en T2 (+37.5%), lo que la ubica entre las provincias con mayor intensificación del riesgo humano.
- Trujillo muestra un aumento de 22 a 37 lesionados (+68.2%), reflejando la alta exposición de la capital regional debido a la densidad vehicular y concentración de actividades urbanas.
- Provincias como Sánchez Carrión (63 a 53, -15.9%) evidencian descensos, lo que sugiere un cierto control relativo, aunque permanecen en un nivel de riesgo intermedio. En contraste, Santiago de Chuco incrementa de 34 a 43 lesionados (+26.5%), lo que la ubica en una tendencia ascendente que requiere atención.
- Ascope evidencia un fuerte incremento (8 a 19 lesionados, +137.5%), lo que, pese a su volumen menor, indica un comportamiento ascendente que no debe subestimarse.
- Otras provincias como Gran Chimú (22 a 12, -45.5%), Julcán (4 a 0, reducción total), Bolívar (4 a 1, -75%), Otuzco (30 a 31, estable) y especialmente Patatz (30 a 3, -90%) mantienen cifras bajas, aunque con variaciones relevantes. En el caso de Patatz, la caída pronunciada refleja una mejora coyuntural que debe evaluarse con cautela.

En síntesis, aunque Chepén sigue siendo el principal núcleo de lesionados en términos absolutos, las provincias de Pacasmayo, Virú, Trujillo y Ascope destacan por el notable incremento de lesionados en el segundo trimestre, configurándose como territorios prioritarios para la acción preventiva y correctiva.

Gráfica 19: Comparativo de lesionados por provincia



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

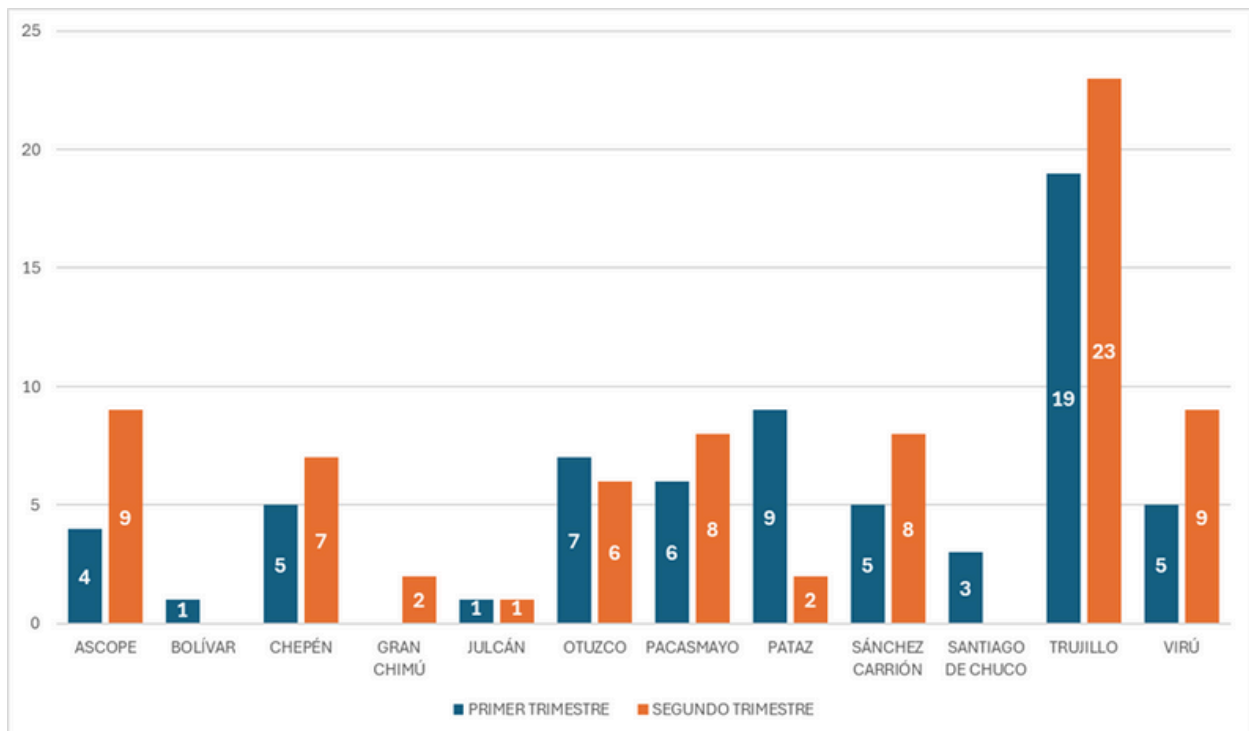
9.4. COMPARATIVO T1 VS T2 DE FALLECIDOS POR PROVINCIA

El análisis de la mortalidad en siniestros de tránsito en La Libertad evidencia incrementos relevantes en varias provincias durante el segundo trimestre:

- Trujillo se consolida como la provincia con mayor número de fallecidos, al pasar de 19 en T1 a 23 en T2 (+21.1%), reflejando la alta exposición al riesgo en la capital departamental.
- Ascope muestra un aumento importante, de 4 a 9 fallecidos (+125%), situándose como un nuevo punto crítico de atención.
- Virú registra un incremento de 5 a 9 fallecidos (+80%), confirmando la tendencia ascendente ya identificada en siniestros y lesionados.
- Chepén eleva sus cifras de 5 a 7 fallecidos (+40%), manteniéndose entre las provincias con mayor criticidad.
- Sánchez Carrión presenta un repunte notorio, al subir de 5 a 8 fallecidos (+60%), lo que refleja un incremento en la severidad de los siniestros.
- Santiago de Chuco reduce de 3 a 0 fallecidos (-100%), mostrando un descenso significativo que, sin embargo, debe interpretarse con cautela por la variabilidad en zonas rurales.
- En contraste, provincias como Otuzco (7 a 6, -14.3%) mantienen leves descensos, mientras que en Pataz (9 a 2, -77.8%) se observa una reducción drástica, que si bien resulta positiva, requiere ser monitoreada en el tiempo para determinar si responde a factores coyunturales o a mejoras sostenibles en la seguridad vial.
- Finalmente, provincias con cifras menores como Bolívar (1 a 0), Gran Chimú (0 a 2) y Julcán (1 a 1) permanecen en niveles bajos, aunque no exentas de vulnerabilidad por las características de sus vías de acceso.

En conjunto, el segundo trimestre revela un incremento generalizado de fallecidos en varias provincias, destacando Trujillo, Ascope, Virú, Chepén y Sánchez Carrión como los principales focos de mortalidad vial en la región.

Gráfica 20: Comparativo de fallecidos por provincia



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

9.5. COMPARATIVO T1 VS T2 DE TASA DE FALLECIDOS POR 100 MIL HABITANTES

El análisis de las tasas de mortalidad ajustadas por población revela una mirada más precisa del riesgo en cada provincia, destacando variaciones importantes entre el primer y segundo trimestre:

- Pataz registra la tasa más alta en T1 (10.29 por 100 mil hab.) y aunque disminuye a 2.29 en T2 (-77.7%), sigue siendo un referente de riesgo estructural en la región debido a la peligrosidad de sus vías.
- Otuzco mantiene tasas elevadas, con un ligero descenso de 8.74 en T1 a 7.49 en T2 (-14.3%), consolidándose como una de las provincias con mayor mortalidad relativa.
- Chepén presenta un repunte de 5.96 en T1 a 8.34 en T2 (+39.8%), ubicándose entre las jurisdicciones de mayor preocupación en términos proporcionales.
- Virú muestra un incremento significativo, pasando de 3.95 a 7.11 (+80%), lo que confirma su tendencia ascendente ya observada en siniestros y lesionados.
- Pacasmayo presenta un comportamiento más estable, con 7.22 en T1 y 5.41 en T2 (-25%), aunque se mantiene en un rango alto dentro de la región.
- Ascope también eleva su tasa de mortalidad, de 3.33 en T1 a 7.50 en T2 (+125%), evidenciando un repunte severo que coincide con los aumentos absolutos de fallecidos.
- Santiago de Chuco aumenta de 1.55 en T1 a 5.78 en T2 (+272.9%), lo que lo convierte en un nuevo foco emergente de riesgo letal.
- Sánchez Carrión se eleva de 2.48 a 3.97 (+60.1%), mientras que Trujillo sube de 1.87 a 3.95 (+111.2%), mostrando que incluso provincias con gran densidad poblacional están experimentando aumentos relativos preocupantes.
- En contraste, Gran Chimú muestra un descenso de 0 a 7.33 (-53.2%), lo que indica una reducción significativa en su tasa de mortalidad proporcional.

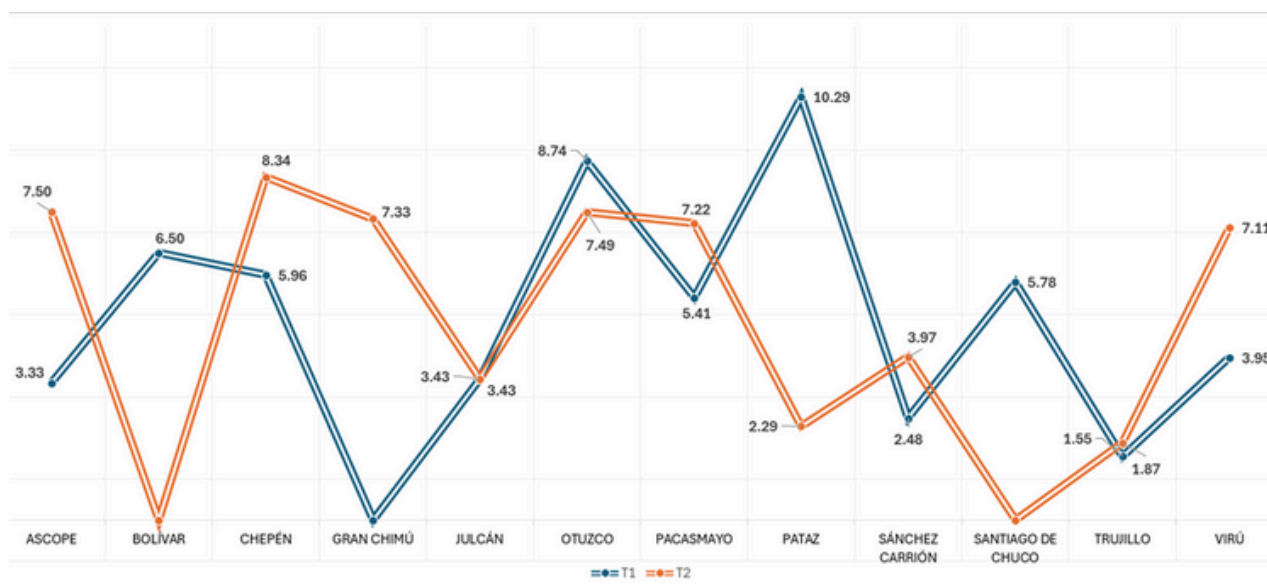
Los resultados muestran que, aunque algunas provincias mantienen tasas relativamente estables o en descenso (Pataz, Otuzco, Gran Chimú, Pacasmayo), otras registran incrementos alarmantes en la severidad proporcional de los siniestros, especialmente Chepén, Virú, Ascope, Santiago de Chuco y Trujillo. Este comportamiento obliga a rediseñar estrategias preventivas priorizando las provincias donde la mortalidad relativa ha crecido más intensamente.

Tabla 2: Comparativa cantidad de fallecidos por 100 mil habitantes en cada provincia

PROVINCIA	POBLACIÓN	CANTIDAD DE FALLECIDOS POR CADA 100 000 HABITANTES		
		PRIMER TRIMESTRE	SEGUNDO TRIMESTRE	VARIACIÓN (T2-T1)
ASCOPE	120009	3.33	7.50	4.17
BOLÍVAR	15391	6.50	0.00	-6.50
CHEPÉN	83896	5.96	8.34	2.38
GRAN CHIMÚ	27281	0.00	7.33	7.33
JULCÁN	29149	3.43	3.43	0.00
OTUZCO	80136	8.74	7.49	-1.25
PACASMAYO	110855	5.41	7.22	1.80
PATAZ	87444	10.29	2.29	-8.01
SÁNCHEZ CARRIÓN	201747	2.48	3.97	1.49
SANTIAGO DE CHUCO	51868	5.78	0.00	-5.78
TRUJILLO	1227770	1.55	1.87	0.33
VIRÚ	126558	3.95	7.11	3.16
LA LIBERTAD	2162104	16.79	18.73	1.94

Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025/INEI 2017.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

Gráfica 21: Comparativo de tasa de fallecidos por 100 mil habitantes

Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones de La Libertad.

9.6. COMPARATIVO T1 VS T2 DE FATALES / NO FATALES

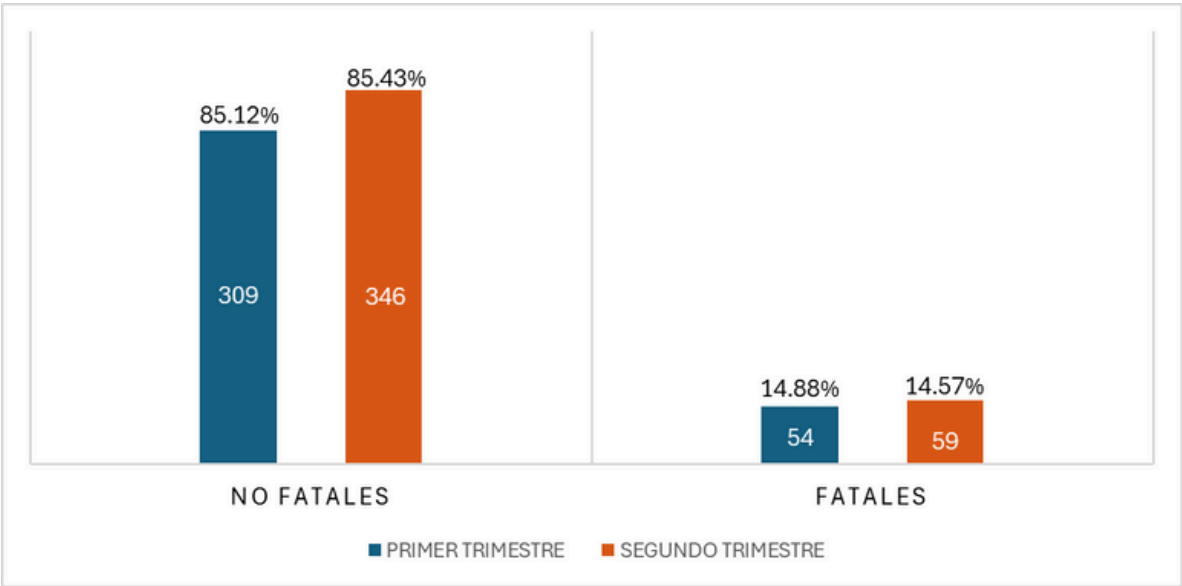
El análisis comparativo de la naturaleza de los siniestros evidencia la proporción entre los casos fatales y no fatales en los dos primeros trimestres de 2025.

Siniestros no fatales: en el primer trimestre se registraron 309 casos (85.12%), mientras que en el segundo trimestre aumentaron a 346 (85.43%). El incremento absoluto fue de 37 casos, con una proporción prácticamente estable en términos relativos.

Siniestros fatales: pasaron de 54 casos en T1 (14.88%) a 59 en T2 (14.57%), lo que representa un incremento de 5 casos, aunque con una leve reducción porcentual frente al total debido al mayor aumento de los no fatales.

En conjunto, los resultados muestran que la gran mayoría de los siniestros mantienen una naturaleza no fatal en ambos trimestres, con porcentajes cercanos al 85%, mientras que los siniestros fatales se mantienen en torno al 15% del total.

Gráfica 22: Comparativo de siniestros fatales y no fatales por trimestre



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

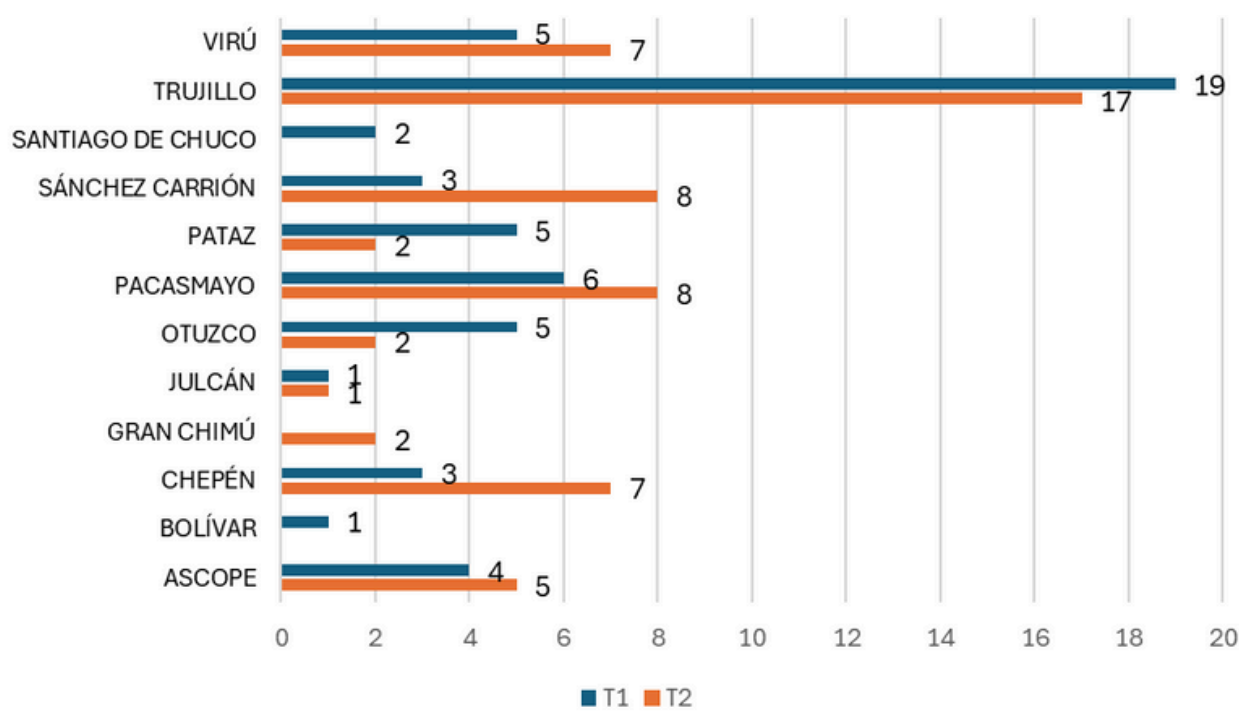
9.7. COMPARATIVO DE SINIESTROS FATALES Y NO FATALES POR PROVINCIA

El análisis comparativo de siniestros fatales y no fatales por provincia entre el primer (T1) y segundo trimestre (T2) de 2025 permite observar lo siguiente:

- Trujillo concentra la mayor cantidad de siniestros fatales, con 19 en T1 y 17 en T2, manteniéndose como la provincia con mayor mortalidad absoluta.
- Sánchez Carrión registra un crecimiento marcado, pasando de 3 a 8 siniestros fatales en el segundo trimestre.
- Chepén también eleva sus cifras de 3 a 7 casos, consolidándose entre las provincias críticas.
- Pacasmayo incrementa de 6 a 8 casos.
- Virú aumenta de 5 a 7 siniestros fatales.
- Pataz reduce de 5 a 2 casos, mostrando un descenso significativo respecto al trimestre anterior.
- Otuzco también presenta una caída, pasando de 5 a 2 siniestros fatales.
- Ascope registra un ligero crecimiento, de 4 a 5 casos.
- Santiago de Chuco reduce de 2 a 0 casos en el segundo trimestre.
- Gran Chimú, en cambio, pasa de 0 a 2 siniestros fatales, mostrando un repunte puntual.
- Finalmente, Julcán (1 a 1) y Bolívar (1 a 0) permanecen en niveles bajos, aunque no exentos de vulnerabilidad.

En resumen, mientras Trujillo se mantiene como el epicentro de siniestros fatales en términos absolutos, provincias como Sánchez Carrión, Chepén, Pacasmayo y Virú destacan por sus incrementos, configurando un escenario de dispersión territorial de la mortalidad vial en la región.

Gráfica 22: Comparativo de siniestros fatales y no fatales por trimestre



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

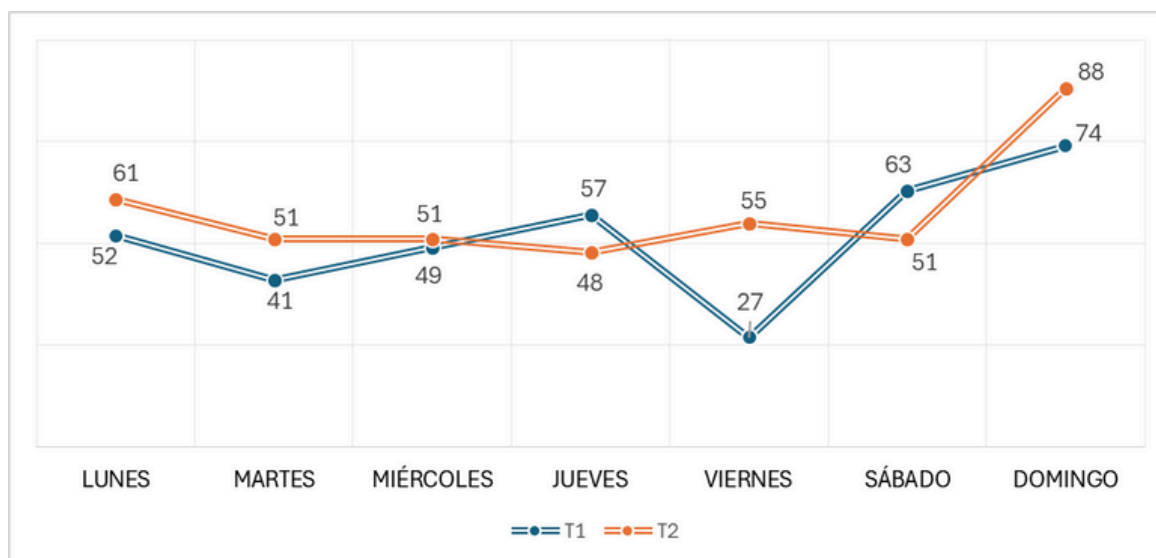
9.8. COMPARATIVO T1 VS T2 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN DÍA DE LA SEMANA

La distribución semanal de los siniestros evidencia variaciones relevantes entre el primer (T1) y el segundo trimestre (T2) del 2025:

- Días laborales (lunes a jueves): se aprecia un incremento en T2 respecto a T1. El lunes registra 52 siniestros en T1 frente a 61 en T2, mientras que el martes presenta también un aumento, pasando de 41 a 51 casos. El miércoles se eleva de 49 a 51, en tanto que el jueves muestra una disminución, con 57 en T1 y 48 en T2.
- Viernes: destaca un incremento considerable, de 27 casos en T1 a 55 en T2, lo que refleja un alza del 103.7% en este día de la semana.
- Fines de semana (sábado y domingo): se mantiene el comportamiento crítico, caracterizado por la mayor concentración de siniestros. El sábado evidencia una reducción, de 63 en T1 a 51 en T2. El domingo sigue siendo el día de mayor riesgo, con 74 siniestros en T1 y 88 en T2, consolidándose como el punto más alto de la siniestralidad semanal.

En conclusión, los resultados confirman que, aunque en algunos días laborales y en el sábado se observan reducciones, el viernes y, sobre todo, el domingo concentran el mayor nivel de riesgo en la región, lo que constituye un factor clave a considerar en las estrategias de prevención.

Gráfica 24: Comparativo de siniestros de tránsito según día de la semana



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

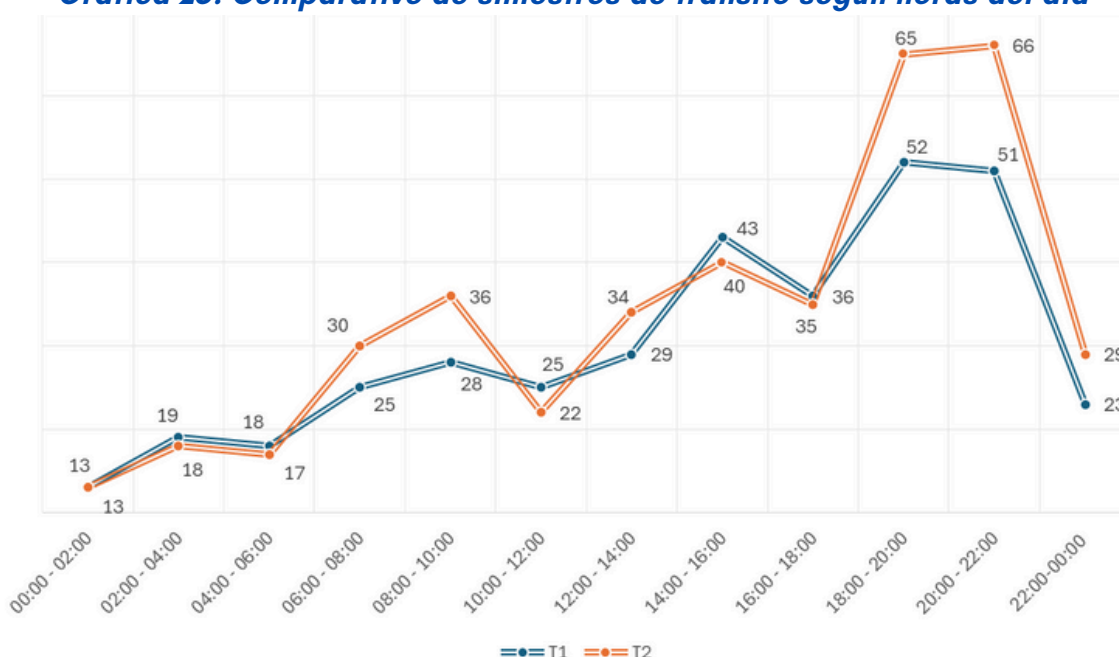
9.9. COMPARATIVO T1 VS T2 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN HORAS DEL DÍA

La distribución horaria de los siniestros de tránsito permite identificar diferencias relevantes entre el primer (T1) y segundo trimestre (T2):

- **Madrugada (12:00 am – 06:00 am):** los valores son bajos en ambos trimestres, con registros entre 13 y 19 casos. La tendencia se mantiene relativamente estable, con ligeros incrementos en T2 frente a T1.
- **Mañana (06:00 am – 12:00 pm):** se observa un ascenso progresivo. Entre las 08:00 am y 10:00 am, T2 alcanza 30 casos frente a 25 en T1. Entre las 10:00 am y 12:00 pm, los registros se mantienen cercanos (28 en T2 y 25 en T1).
- **Mediodía y tarde (12:00 pm – 06:00 pm):** los niveles crecen con mayor regularidad. En el tramo 12:00 pm–02:00 pm, T2 muestra 29 siniestros frente a 22 de T1. Entre 02:00 pm–04:00 pm y 04:00 pm–06:00 pm, los valores se mantienen cercanos, aunque ligeramente superiores en T2 (43 y 46 casos) frente a T1 (40 y 36).
- **Noche (06:00 pm – 12:00 am):** se registra el punto crítico de la siniestralidad. Entre las 06:00 pm–08:00 pm, T2 llega a 65 siniestros frente a 52 de T1; y entre 08:00 pm–10:00 pm alcanza el máximo con 66 casos frente a 51 en T1. En la franja 10:00 pm–12:00 am, los valores descienden, aunque T2 sigue por encima (29) frente a T1 (23).

En síntesis, la mayor concentración de siniestros ocurre en horas de la noche, especialmente entre las 06:00 pm y 10:00 pm, donde se registra el pico más elevado en ambos trimestres. El segundo trimestre presenta cifras consistentemente superiores en la mayoría de las franjas, lo que evidencia un aumento del riesgo en el horario nocturno.

Gráfica 25: Comparativo de siniestros de tránsito según horas del día



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

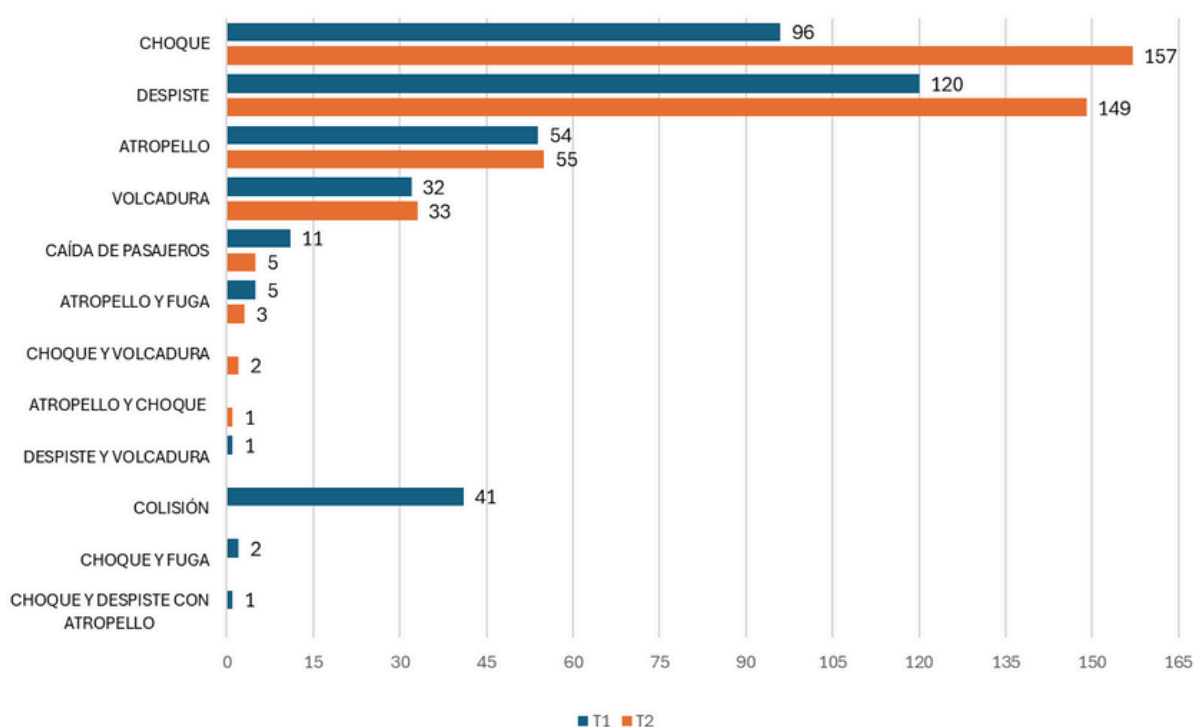
9.10. COMPARATIVO T1 VS T2 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN TIPOS DE ACCIDENTES

El análisis comparativo por tipo de accidente entre el primer trimestre (T1) y el segundo trimestre (T2) permite identificar los siguientes resultados:

- Choque: se consolida como el tipo de accidente más frecuente en ambos trimestres. En T1 se registraron 96 casos, mientras que en T2 aumentaron a 157, mostrando un crecimiento considerable en su incidencia.
- Despiste: ocupa la segunda posición, con 120 siniestros en T1 y 149 en T2, reflejando también un incremento notorio.
- Atropello: mantiene valores similares en ambos períodos, con 54 casos en T1 y 55 en T2.
- Volcadura: presenta una cifra estable, con 32 casos en T1 y 33 en T2.
- Caída de pasajeros: experimenta una reducción marcada, pasando de 11 en T1 a 5 en T2.
- Atropello y fuga: desciende ligeramente, con 5 casos en T1 frente a 3 en T2.
- Colisión: destaca en T1 con 41 registros, mientras que en T2 no se reportan casos bajo esta categoría.
- Otros tipos menos frecuentes (choque y despiste con atropello, choque y fuga, despiste y volcadura): presentan casos únicamente en T1 con valores marginales (1 o 2 casos). En T2 emergen nuevos registros poco representativos como atropello y choque (1 caso) y choque y volcadura (2 casos).

En resumen, los siniestros por choque y despiste concentran la mayor parte de la siniestralidad en ambos trimestres, con incrementos significativos en T2. Los accidentes de tipo atropello y volcadura se mantienen en niveles estables, mientras que categorías como colisión y otros tipos combinados tienen poca representación, aunque no dejan de aportar casos al total.

Gráfica 26: Comparativo de siniestros de tránsito según tipos de accidentes



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

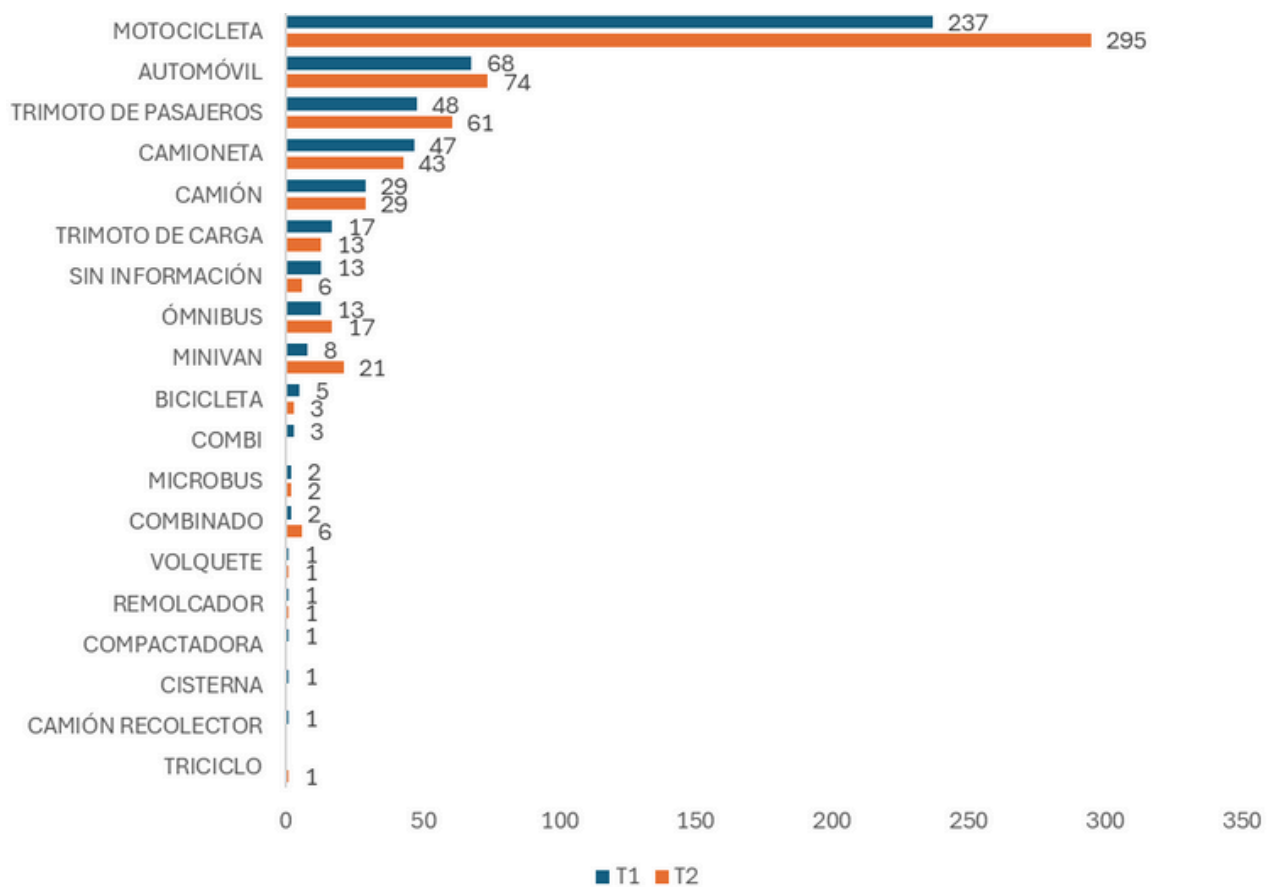
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

9.11. COMPARATIVO T1 VS T2 DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

El análisis de los vehículos involucrados en los siniestros de tránsito evidencia lo siguiente:

- **Motocicleta:** es el tipo de vehículo con mayor participación en ambos trimestres. En T1 se registraron 237 casos y en T2 aumentaron a 295, consolidándose como el principal factor vehicular en la siniestralidad.
- **Automóvil:** ocupa el segundo lugar, pasando de 68 en T1 a 74 en T2, con un crecimiento moderado.
- **Trimoto de pasajeros:** muestra un incremento importante, de 48 en T1 a 61 en T2.
- **Camioneta:** registra una leve reducción, con 47 casos en T1 frente a 43 en T2.
- **Camión:** se mantiene estable, con 29 registros en ambos trimestres.
- **Ómnibus:** reporta una ligera variación, pasando de 13 en T1 a 17 en T2.
- **Miniván:** evidencia un crecimiento relevante, de 8 casos en T1 a 21 en T2.
- **Bicicleta:** disminuye de 5 en T1 a 3 en T2, manteniéndose en valores bajos.
- **Combi:** desaparece en T2 tras registrar 3 casos en T1.
- **Otros tipos de vehículos (microbús, remolcador, volquete, compactadora, cisterna, camión recolector, triciclo):** muestran cifras mínimas, sin superar los 2 casos en ninguno de los períodos.
- **Sin información:** reduce sus registros de 13 en T1 a 6 en T2, reflejando una mejora en la precisión del reporte.

En resumen, la motocicleta continúa siendo el vehículo más involucrado en siniestros de tránsito, con un aumento marcado en T2. Automóviles y trimotos de pasajeros complementan los grupos de mayor relevancia, mientras que minivanes y ómnibus muestran un crecimiento que, aunque en menor volumen, resulta significativo en comparación con T1.

Gráfica 27: Comparativo de vehículos involucrados siniestros de tránsito

Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

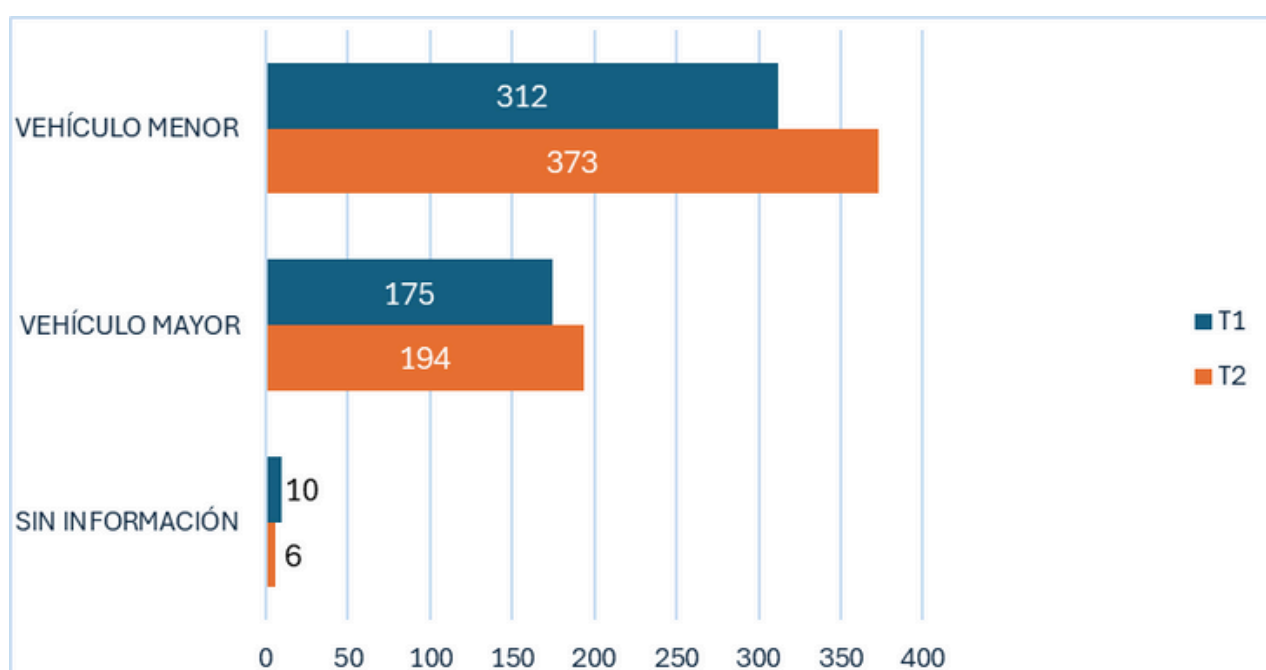
9.12. COMPARATIVO T1 VS T2 DE VEHÍCULOS MAYORES Y MENORES INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

El análisis comparativo de los tipos de vehículos involucrados permite observar lo siguiente:

- Vehículos menores: concentran la mayor participación en los siniestros, pasando de 312 en T1 a 373 en T2, lo que refleja un incremento de 61 casos.
- Vehículos mayores: registran también un crecimiento, con 175 casos en T1 frente a 194 en T2, sumando 19 casos adicionales.
- Casos sin información: se reducen de 10 en T1 a 6 en T2, mejorando la precisión de los registros.

En conclusión, los vehículos menores representan el principal grupo de riesgo en ambos trimestres, con un aumento evidente en T2. Los vehículos mayores también muestran un crecimiento, aunque en menor magnitud. El descenso en los casos sin información aporta a la calidad estadística del análisis.

Gráfica 28: Comparativo T1 vs T2 de vehículos mayores y menores involucrados en siniestros de tránsito



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

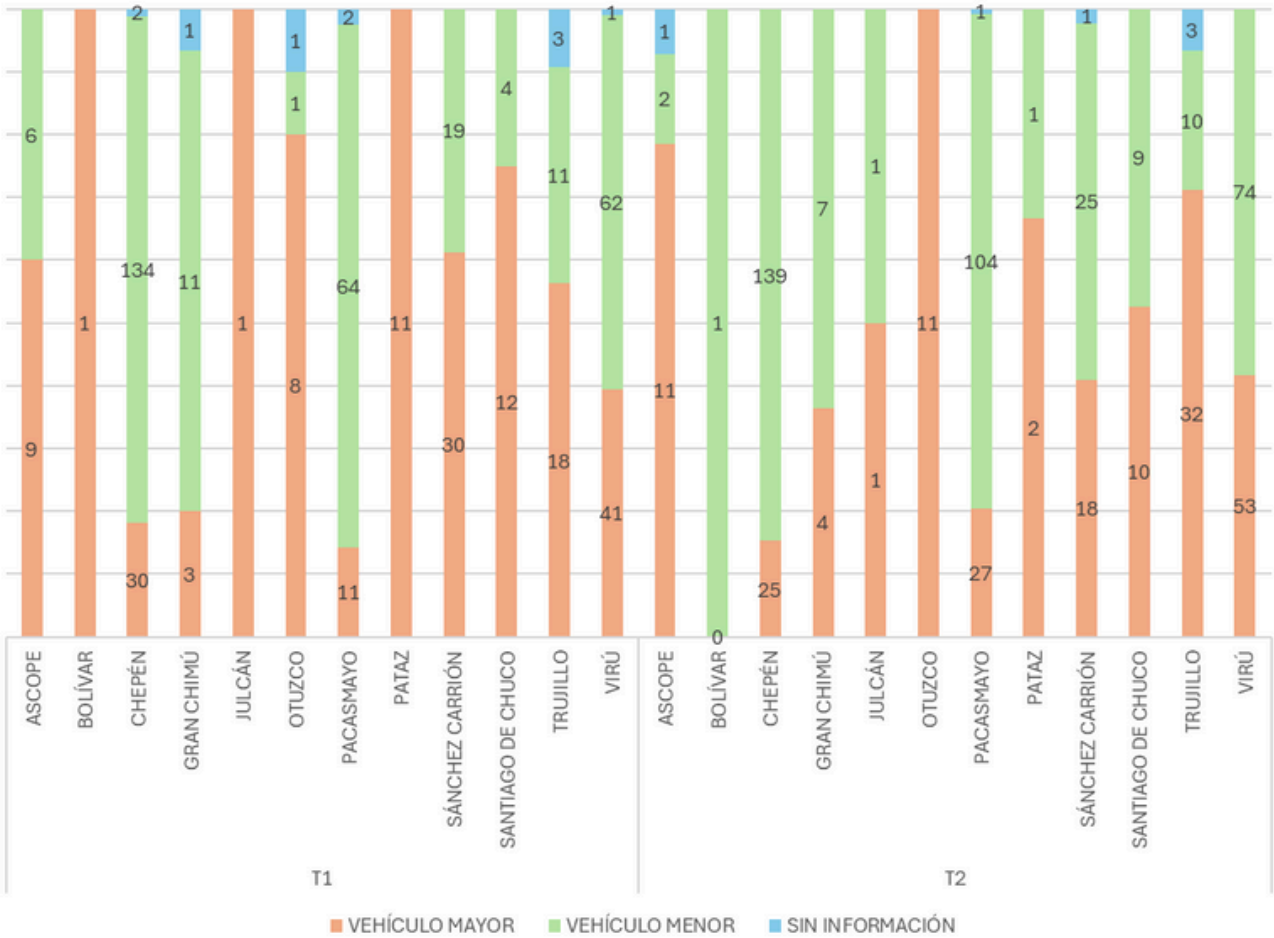
9.13. COMPARATIVO T1 VS T2 DE TIPOLOGÍA DE SINIESTROS DE TRÁNSITO POR PROVINCIA

El análisis por provincias, diferenciando entre vehículos mayores, menores y casos sin información, evidencia los siguientes resultados:

- Ascope: los siniestros con vehículos mayores pasan de 9 en T1 a 11 en T2, mostrando un ligero incremento; mientras que en vehículos menores se reducen de 6 a 2, reflejando una disminución importante en este tipo de unidad.
- Bolívar: en vehículos mayores baja de 1 en T1 a 0 en T2, y en vehículos menores sube de 0 a 1, manteniéndose como la provincia con menor variación y baja incidencia.
- Chepén: se observa un aumento en vehículos menores (134 en T1 frente a 139 en T2), mientras que los vehículos mayores descienden de 30 a 25. Esto refleja un comportamiento mixto, con leve alza en menores y reducción en mayores.
- Gran Chimú: presenta un leve aumento en vehículos mayores (3 en T1 a 4 en T2) y una reducción en vehículos menores (11 a 7). Pese a estos cambios, continúa dentro de las provincias con cifras moderadas.
- Julcán: se mantiene con valores mínimos, reportando 1 vehículo mayor en cada trimestre y en menores pasa de 0 a 1, sin cambios relevantes en la tendencia general.
- Otuzco: muestra un incremento en vehículos mayores (de 8 a 11), mientras que en menores baja de 1 a 0. El comportamiento refleja cierta compensación, aunque con mayor peso en los casos de vehículos mayores.
- Pacasmayo: evidencia un aumento considerable en ambos grupos: vehículos mayores suben de 11 en T1 a 27 en T2, mientras que los menores también crecen de 64 a 104, lo que la convierte en una de las provincias con crecimiento más marcado.
- Pataz: en vehículos mayores desciende de 11 en T1 a 2 en T2, mientras que en menores pasa de 0 a 1. El cambio refleja una caída drástica en los siniestros de mayores, aunque aparecen leves casos en menores.
- Sánchez Carrión: registra una disminución en vehículos mayores (30 en T1 a 18 en T2), aunque en menores aumenta ligeramente de 19 a 25. La tendencia muestra contrapeso entre ambas categorías.
- Santiago de Chuco: presenta una ligera baja en vehículos mayores (12 en T1 frente a 10 en T2), mientras que en menores suben de 4 a 9. Aunque con cifras bajas, se evidencia un cambio direccional en ambos tipos.
- Trujillo: refleja un incremento importante en vehículos mayores (18 en T1 a 32 en T2), mientras que en menores se mantiene casi estable (11 en T1 frente a 10 en T2). La siniestralidad de mayores marca la diferencia.
- Virú: se posiciona nuevamente con cifras elevadas, ya que los vehículos mayores aumentan de 41 en T1 a 53 en T2, y los menores de 62 a 74. Esto consolida a la provincia como la de mayor volumen en ambos tipos de siniestros.

En resumen, la distribución evidencia que los vehículos menores concentran la mayoría de siniestros en provincias como Chepén, Pacasmayo y Virú, mientras que en Trujillo, Otuzco y Sánchez Carrión predomina el peso de los vehículos mayores.

Gráfica 29: Comparativo T1 vs T2 de tipología de siniestros de tránsito por provincia



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

X. CONCLUSIONES

- Durante el segundo trimestre de 2025 se registró un incremento sostenido de la siniestralidad vial en la región La Libertad, tanto en su frecuencia como en severidad, respecto al primer trimestre.
- Las provincias Chepén, Pacasmayo y Virú concentran la mayor proporción de siniestros; lo que evidencia la necesidad de intervenciones focalizadas en vía nacional.
- La provincia de Trujillo presenta la mayor mortalidad en siniestros de tránsito, con especial incidencia en vías nacionales y ejes urbanos de alta circulación vehicular.
- Los choques y despistes constituyen las principales tipologías de siniestros (más del 70% del total), seguidos por los atropellos.
- Las motocicletas son los vehículos con mayor participación en los siniestros de tránsito (más del 50% de los casos), lo que confirma su rol como factor de riesgo emergente en la región.
- El análisis temporal revela que los siniestros se concentran en horarios nocturnos y fines de semana, lo cual supone la influencia de variables como cansancio de conductores, consumo de alcohol y mayor movilidad recreativa.
- El número de fallecidos y lesionados muestra una tendencia ascendente respecto al primer trimestre, lo que constituye una alerta estadística regional y refuerza la urgencia de adoptar medidas inmediatas de prevención y control.

XI. RECOMENDACIONES

- Fortalecer la fiscalización del tránsito y transporte terrestre en las provincias con mayor concentración de siniestros, priorizando controles en intersecciones con vías urbanas y tramos de alto flujo vehicular.
- Implementar estrategias comunicativas de educación y sensibilización en seguridad vial focalizadas en motociclistas, considerando que representan el mayor porcentaje de vehículos involucrados en siniestros de tránsito.
- Promover auditorías e inspecciones de seguridad vial en tramos críticos de la red departamental, con el fin de identificar deficiencias en señalización, geometría de la vía e infraestructura.
- Coordinar con autoridades locales y sector salud para fortalecer acciones conjuntas en casos de respuesta inmediata de accidentes de tránsito.
- Incorporar estrategias de control en días y horarios de mayor riesgo (noches y fines de semana), mediante operativos integrados de tránsito y seguridad ciudadana.
- Consolidar la sistematización de datos a través del Observatorio Regional de Seguridad Vial, garantizando información oportuna y confiable para la toma de decisiones.

XII. REFERENCIAS

FUENTES UTILIZADAS.

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial 2023-2030. Decreto Supremo N.º 009-2023-MTC.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Reglamento Nacional de Tránsito. D.S. N.º 033-2001-MTC, modificado por el Texto Único Ordenado aprobado mediante D.S. N.º 016-2009-MTC.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Manual de Seguridad Vial. Resolución Directoral N.º 005-2017-MTC/14.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Decreto Supremo N.º 002-2024-MTC, que aprueba disposiciones para el funcionamiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- Policía Nacional del Perú. Datos de siniestralidad de tránsito, 2024, reportados por la División de Estadística de la Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.

DOCUMENTOS UTILIZADOS.

Información y datos consolidados por la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (UPIAT-PNP) y el Espacio de Monitoreo de Emergencia y Desastres (GERESA-LL), segundo trimestre 2025.

XIII. ANEXOS

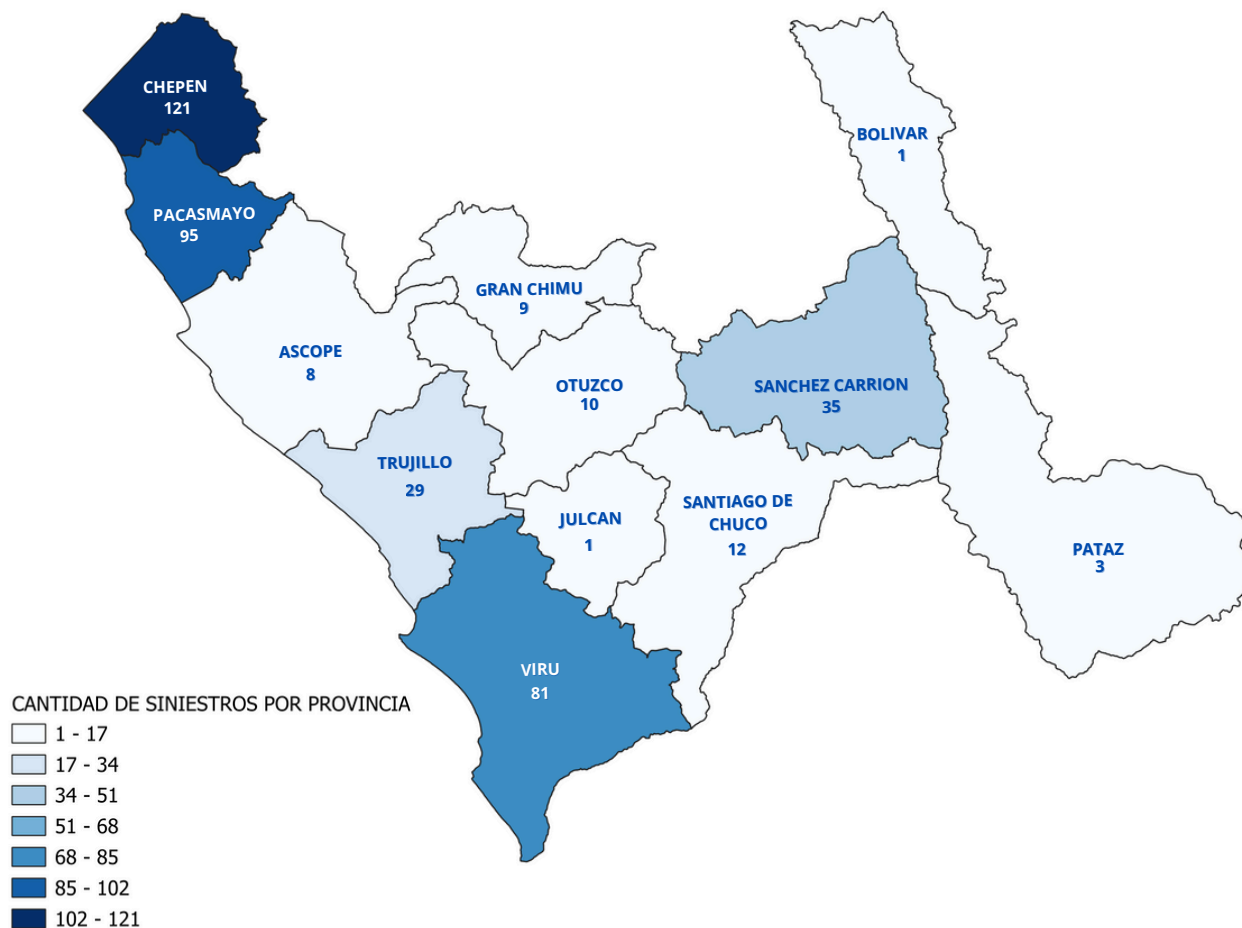
ANEXO 1 : TABLA DE NÚMERO DE SINIESTROS DE TRANSITO ,PERSONAS FALLECIDAS Y
LESIONADAS, SEGUNDO TRIMETRE 2025

PROVINCIA	SINIESTROS	LESIONADOS	FALLECIDOS
ASCOPE	8	19	9
BOLÍVAR	1	1	0
CHEPÉN	121	158	7
GRAN CHIMÚ	9	12	2
JULCÁN	1	0	1
OTUZCO	10	31	6
PACASMAYO	95	124	8
PATAZ	3	3	2
SÁNCHEZ CARRIÓN	35	53	8
SANTIAGO DE CHUCO	12	43	0
TRUJILLO	29	37	23
VIRÚ	81	132	9
TOTAL	405	613	75

Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

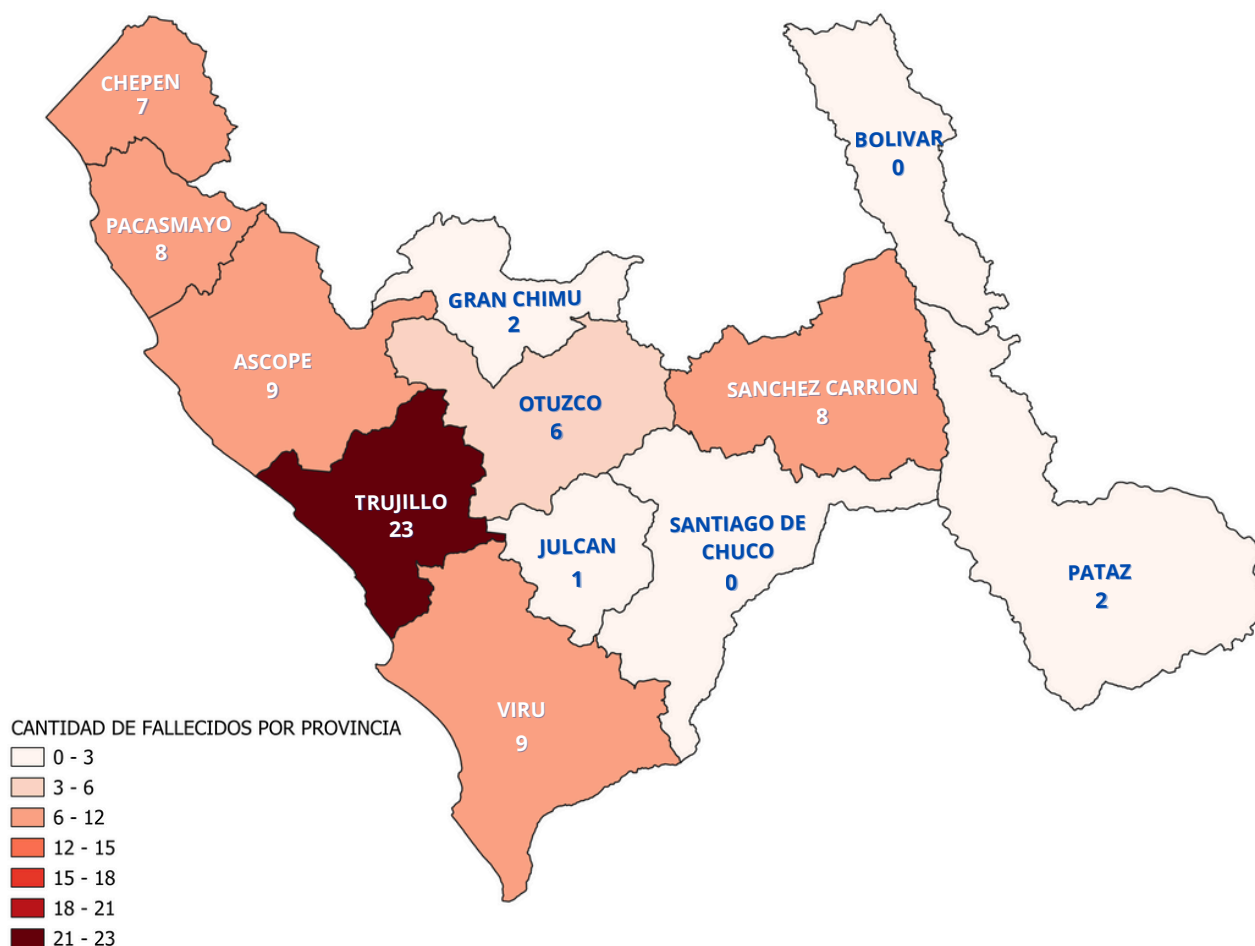
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

ANEXO 2-A : MAPA DE SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGUNDO TRIMESTRE 2025



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

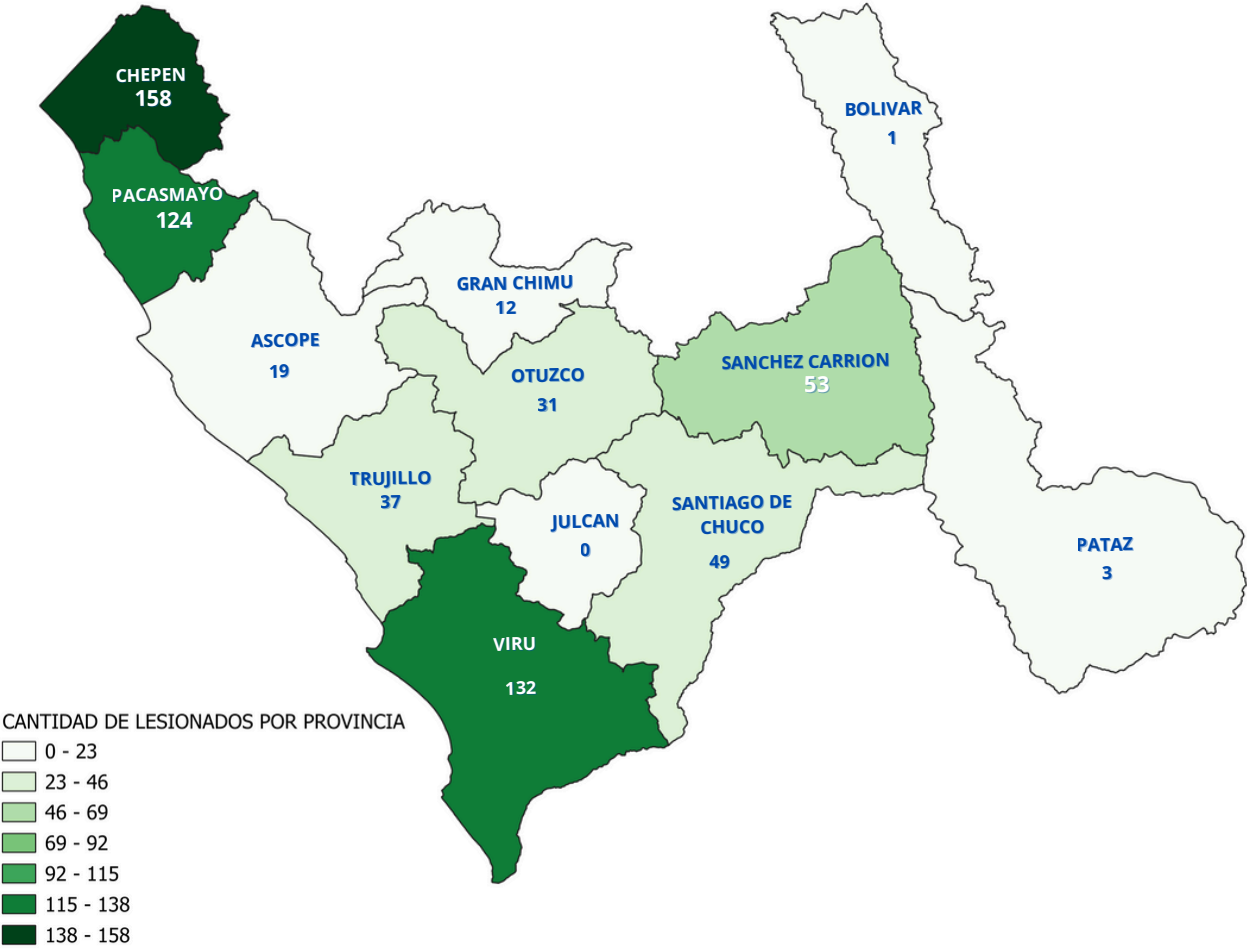
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

ANEXO 2-B: MAPA DE PERSONAS FALLECIDAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGUNDO
TRIMESTRE 2025

Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

ANEXO 2-C : MAPA DE PERSONAS LESIONADAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGUNDO TRIMESTRE 2025 TRIMESTRE 2025



Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

ANEXO 3 : MATRIZ DE SNIESTRALIDAD VIAL , SEGUNDO TRIMESTRE 2025

INVOLUCRADOS	AUTOMÓVIL	BICICLETA	CAMIÓN	CAMIONETA	COMBINADO	MICROBUS	MINIVAN	MOTOCICLETA	ÓMNIBUS	REMOLCADOR	TRIMOTO DE CARGA	TRIMOTO DE PASAJEROS	VOLQUETE	TRICICLO	SIN INFORMACIÓN	ATROPELLO	ATROPELLO Y CHOQUE	ATROPELLO Y FUGA	CAÍDA DE PASAJEROS	CHOQUE	CHOQUE Y VOLCADURA	DESPISTE	VOLCADURA
AUTOMÓVIL	6		5	2	2		2	22	2		1	2	5	1		13	1			53		6	1
BICICLETA			1					2												3			
CAMIÓN				1	2		2	5	1		1	1				2				20		4	3
CAMIONETA							1	17				2			1	3	1	1		21		11	6
COMBINADO					1			5				1								5	1		
MICROBUS								1	1							1					1		
MINIVAN								5	1		1	3	1			1				16		3	1
MOTOCICLETA								32	2		2	8	13			17			4	139	2	116	17
ÓMNIBUS									1							8				7	1	1	
REMOLCADOR																1							
TRIMOTO DE CARGA																2				10		1	
TRIMOTO DE PASAJEROS													8			6			1	43		6	5
VOLQUETE																				1			
TRICICLO																				1			
SIN INFORMACIÓN																1		2				3	

Fuente: UPIAT- PNP/EMED - GERESALL, 2025.

Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.



Contacto



924 478 056



seguridadvial@grtclalibertad.gob.pe



<https://slcp.mtc.gob.pe/>



Av. Moche 452 , Urb. Torres Araujo

