



GOBIERNO
REGIONAL
LA LIBERTAD



GERENCIA REGIONAL
DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES



INFORME ESTADÍSTICO DE SINIESTRALIDAD VIAL – REGIÓN LA LIBERTAD

TERCER 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-SETIEMBRE 2025).....	11
V. ANÁLISIS DEL TERCER 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 TIPOLOGICO.....	27
8.1. SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN CLASES DE SINIESTROS.....	28
8.2. CLASES DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	29
8.3. CATEGORÍA DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	30
8.4. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN PROVINCIA.....	31
IX. COMPARATIVA T1 VS T2 VS T3.....	32
9.1. COMPARATIVO DE SINIESTRO DE TRÁNSITO.....	33
9.2. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE SINIESTRO DE TRÁNSITO POR PROVINCIA.....	34
9.3. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE LESIONADOS POR PROVINCIA.....	35
9.4. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE FALLECIDOS POR PROVINCIA.....	36
9.5. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE TASA DE FALLECIDOS POR 100 MIL HABITANTES.....	37
9.6. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE FATALES / NO FATALES.....	39
9.7. COMPARATIVO DE SINIESTROS FATALES Y NO FATALES POR PROVINCIA.....	40
9.8. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN DÍA DE LA SEMANA.....	41
9.9. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PERIODO DEL DÍA.....	42
9.10. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN CLASES DE SINIESTROS.....	43
9.11. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	44
9.12. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE VEHÍCULOS MAYORES Y MENORES INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	46
9.13. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE VEHÍCULOS MAYORES Y MENORES INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	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 de 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

- **Siniestro de tránsito:** Evento inesperado en la vía pública que involucra a uno o más vehículos, peatones o usuarios, pudiendo causar daños materiales, lesiones o muertes.
- **Siniestro fatal:** Siniestro de tránsito en el que al menos una persona fallece.
- **Siniestro 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:** Siniestro 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 remolque y semirremolque.
- **Lesionado:** Persona que resulta herida en un siniestro de tránsito y necesita atención médica.
- **Fallecido:** Persona que pierde la vida como consecuencia de un siniestro 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 siniestros (ejemplo: mañana, tarde, noche, madrugada).
- **Comparativo T1 vs T2 vs T3:** Análisis que contrasta los resultados del primer trimestre del año (enero-marzo), el segundo trimestre (abril-junio) con el tercer trimestre (julio-setiembre).

RESUMEN

Durante el tercer trimestre de 2025 (julio-setiembre) se registraron 505 siniestros de tránsito en la región La Libertad, confirmando una tendencia ascendente sostenida de la siniestralidad vial. Esta cifra representa un incremento significativo respecto al segundo trimestre y evidencia una mayor presión sobre el sistema vial regional.

Como consecuencia directa de estos eventos, se contabilizaron 716 personas lesionadas y 89 fallecidas, consolidando un aumento progresivo del impacto humano. En términos comparativos, el tercer trimestre registra incrementos del 24.7% en siniestros, 16.8% en lesionados y 18.7% en fallecidos respecto al trimestre anterior, lo que confirma un escenario de agravamiento de la problemática vial.

Desde el análisis territorial, las provincias de Chepén, Pacasmayo y Virú concentran más del 70% de los siniestros, mientras que Trujillo, Otuzco y Ascope destacan por el mayor número de víctimas fatales. A nivel proporcional, Otuzco (23.71) y Ascope (14.17) presentan las tasas más altas de fallecidos por cada 100 mil habitantes, configurándose como territorios prioritarios de intervención.

En cuanto a la tipología de los siniestros, los despistes (39.2%) y choques (33.9%) continúan siendo las modalidades predominantes, seguidos por los atropellos (16.8%). Asimismo, los vehículos menores, principalmente motocicletas y trimotos, concentran el 66.1% de los casos, manteniéndose como el principal factor de exposición al riesgo en la región. Desde la perspectiva temporal, los siniestros se concentran los domingos y lunes, y en las franjas horarias de 06:00 a 08:00 horas y, de manera más crítica, entre las 18:00 y 22:00 horas.

En conjunto, el análisis comparativo de los tres primeros trimestres del año evidencia una curva ascendente continua de la siniestralidad vial, identificando a Pacasmayo, Virú, Ascope y Otuzco como provincias con crecimiento acelerado del riesgo. El presente informe, en concordancia con el Decreto Supremo N.º 002-2024-MTC, se constituye en un insumo técnico estratégico para la planificación regional, la toma de decisiones interinstitucionales y la implementación de acciones orientadas a la reducción de muertes y lesiones por siniestros de tránsito.

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 julio, agosto y setiembre; 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, las clases de siniestros y vehículos involucrados, entre otros factores que permiten comprender la magnitud y características del problema; incluyendo un análisis comparativo respecto al primer, segundo trimestre y tercer 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 tercer trimestre del año 2025 (julio - setiembre), 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 y segundo 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 la clase de siniestros, 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 siniestros, 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.
- **Clases de los siniestros:** clase de siniestros y clase de vehículo involucrado.
- **Comparativo trimestral:** evolución de los indicadores entre el primer, segundo y tercer 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

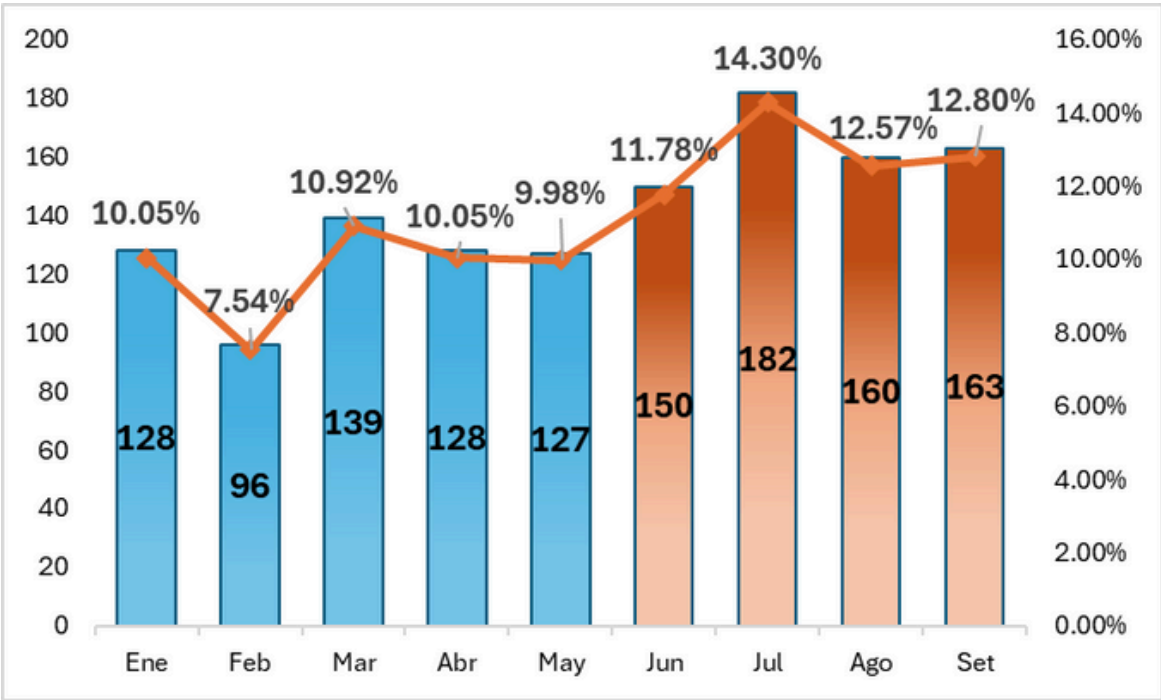
4.1. EVOLUCIÓN MENSUAL DE SINIESTROS DE TRÁNSITO (ENERO-SEPTIEMBRE 2025)

Durante el periodo de enero a setiembre de 2025 se registraron 1,273 siniestros de tránsito en la región La Libertad. Al observar el comportamiento mensual, se aprecia una evolución dinámica, en el que febrero fue el mes con menor número de casos, mientras que julio concentró la mayor cantidad, convirtiéndose en el punto más crítico del periodo.

- En enero se reportaron 128 siniestros (10.05%).
- En febrero, los siniestros descendieron a 96 siniestros (7.54%), lo que representó 32 menos que en enero.
- En marzo, la cifra volvió a incrementarse, registrándose 139 siniestros (10.92%), es decir, 43 más que en febrero.
- En abril, los siniestros se mantuvieron en 128 siniestros (10.05%), exactamente el mismo nivel observado en enero.
- En mayo, se reportaron 127 siniestros (9.98%), apenas uno menos que abril, mostrando aún un escenario de estabilidad.
- En junio, la cifra subió a 150 siniestros (11.78%), lo que significó 23 más respecto a mayo.
- En julio, se alcanzó el valor más alto del periodo con 182 siniestros (14.30%), marcando el pico crítico con un aumento de 32 siniestros frente a junio.
- En agosto, se registraron 160 siniestros (12.57%), lo que representó una disminución de 22 casos respecto a julio.
- En setiembre, la cifra volvió a incrementarse ligeramente a 163 casos (12.80%), es decir, 3 casos más que agosto.

En el periodo analizado se evidencia una disminución de la siniestralidad entre enero y febrero. A partir de marzo, se inicia una tendencia ascendente con fluctuaciones moderadas, la cual se intensifica progresivamente hasta alcanzar su máximo en julio. En los meses de agosto y setiembre, si bien se registra una ligera reducción respecto al pico, los niveles de siniestros se mantienen elevados. Este comportamiento confirma una tendencia general al alza de la siniestralidad de tránsito hacia el tercer trimestre del año.

Gráfica 1: Evolución mensual de siniestros Ene-Set



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 DEL TERCER TRIMESTRE

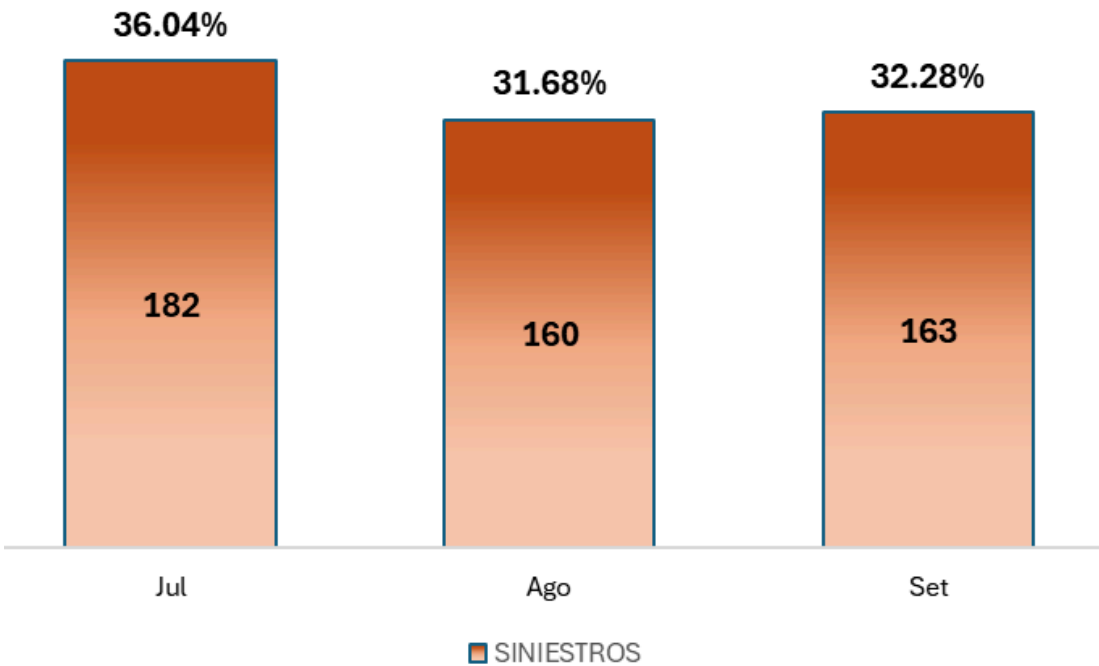
5.1. TOTAL DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Durante el tercer trimestre de 2025, se registraron 505 siniestros de tránsito en la región La Libertad. El análisis mensual evidencia un comportamiento dinámico, en el que julio concentra el mayor número de casos, mientras que agosto y setiembre mantienen niveles elevados con variaciones moderadas.

- En julio se reportaron 182 siniestros (36.04%), marcando el inicio del trimestre con el nivel más alto de siniestralidad.
- En agosto se registraron 160 siniestros (31.68%), una disminución de 22 siniestros respecto a julio, aunque mantiene todavía una carga operativa considerable.
- Finalmente, en setiembre se registraron 163 siniestros (32.28%), lo que representó 3 casos más que agosto, reflejando un ligero repunte.

El comportamiento observado durante el trimestre constituye una señal de alerta para la gestión preventiva, dado que, pese a la reducción registrada en agosto, los niveles de siniestralidad se mantienen elevados. Esta dinámica evidencia la necesidad de reforzar las acciones de control, fiscalización y prevención, a fin de evitar que este nivel sostenido derive en un nuevo incremento durante el siguiente trimestre.

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.

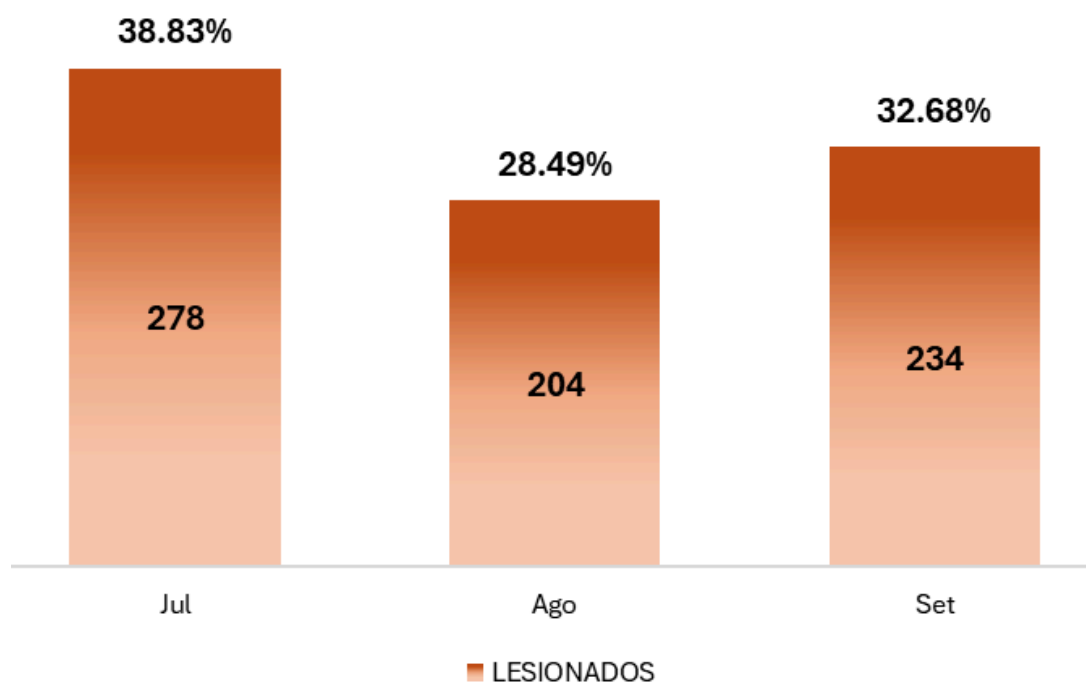
5.2. TOTAL DE LESIONADOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Durante el tercer trimestre de 2025, se registraron 716 personas lesionadas en siniestros de tránsito en la región La Libertad. El análisis mensual muestra un comportamiento marcado por un alto nivel de afectación en julio, seguido de una reducción en agosto y un incremento moderado en setiembre.

- En julio se reportaron 278 lesionados (38.83%), constituyéndose como el mes con la mayor cantidad de afectados del trimestre.
- En agosto, los lesionados disminuyeron a 204 lesionados (28.49%), lo que representó 74 lesionados menos que en julio, indicando una caída significativa pero aún dentro de un nivel crítico.
- En setiembre, la cifra aumentó nuevamente a 234 lesionados (32.68%), es decir, 30 lesionados más que en agosto, lo que evidencia un repunte hacia el cierre del periodo.

El trimestre muestra una caída pronunciada entre julio y agosto, seguida de un incremento en setiembre, lo que refleja un comportamiento fluctuante pero sostenidamente alto. 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, control y respuesta operativa.

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.

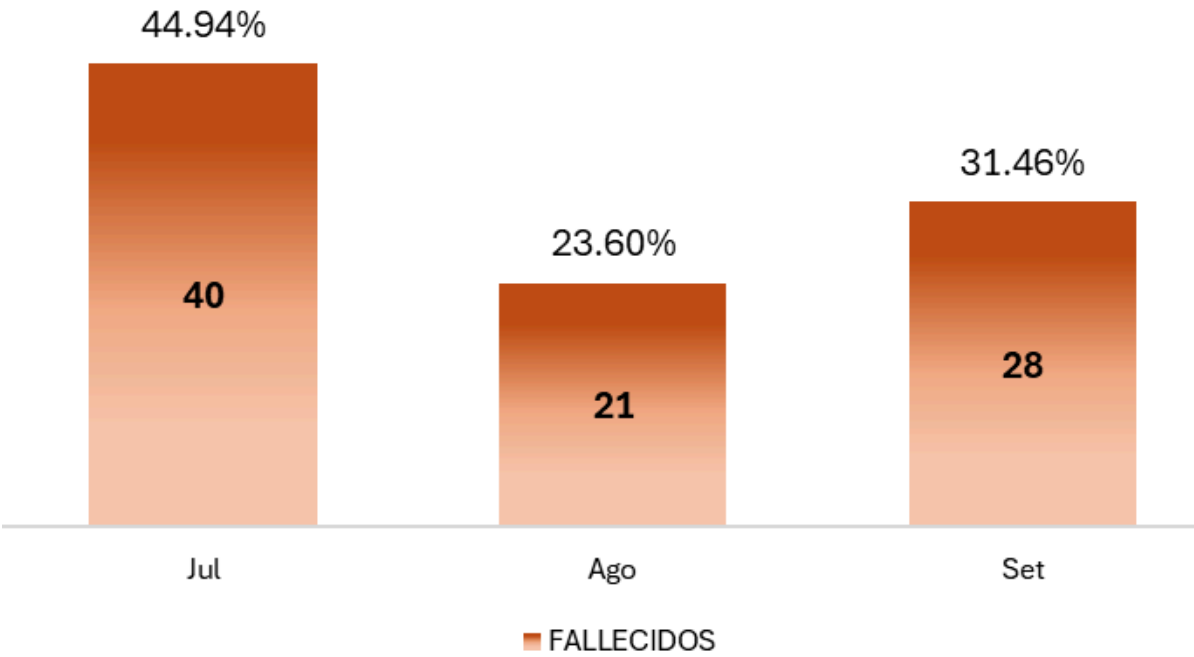
5.3. TOTAL DE FALLECIDOS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Durante el tercer trimestre de 2025, se registraron 89 fallecidos en siniestros de tránsito en la región La Libertad. El análisis mensual evidencia una concentración crítica de muertes en julio, seguida de una fuerte disminución en agosto y un incremento moderado en setiembre.

- En julio se reportaron 40 fallecidos (44.94%), convirtiéndose en el mes más letal del trimestre.
- En agosto, la cifra descendió a 21 fallecidos (23.60%), lo que representó 19 fallecidos menos que en julio, marcando una reducción significativa.
- En setiembre, los fallecidos aumentaron nuevamente a 28 fallecidos (31.46%), es decir, 7 más que en agosto, reflejando un repunte hacia el cierre del periodo.

El trimestre muestra un incremento inicial en julio, seguido de una disminución considerable en agosto y un repunte moderado en setiembre. Este comportamiento refleja una tendencia descendente en la mortalidad respecto al pico de inicio del periodo, lo que constituye un elemento de alerta para reforzar las medidas de prevención y control que permitan evitar nuevos escenarios de alta letalidad.

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:

- Otuzco registra la tasa más alta, con 23.71 fallecidos por cada 100 000 habitantes, consolidándose como la provincia de mayor criticidad proporcional.
- Le sigue Ascope, con 14.17, ubicándose también en un nivel severo de riesgo.
- Virú presenta una tasa de 11.06, mientras que Chepén alcanza 9.54 y Pacasmayo 7.22, configurando un bloque de provincias con una exposición elevada a la mortalidad vial.
- Sánchez Carrión (1.49) y Trujillo (1.63) muestran valores inferiores, aunque en el caso de Trujillo su alta población mantiene un impacto significativo en términos absolutos.
- En cambio, Bolívar, Gran Chimú, Julcán, Pataz y Santiago de Chuco no registran fallecidos en el periodo, lo que refleja un escenario de baja letalidad proporcional.

En conjunto, los resultados muestran que, proporcionalmente, Otuzco, Ascope, Virú, Chepén y Pacasmayo concentran las tasas más altas de mortalidad vial, constituyéndose en territorios prioritarios para la intervención preventiva basada en criterios de riesgo poblacional.

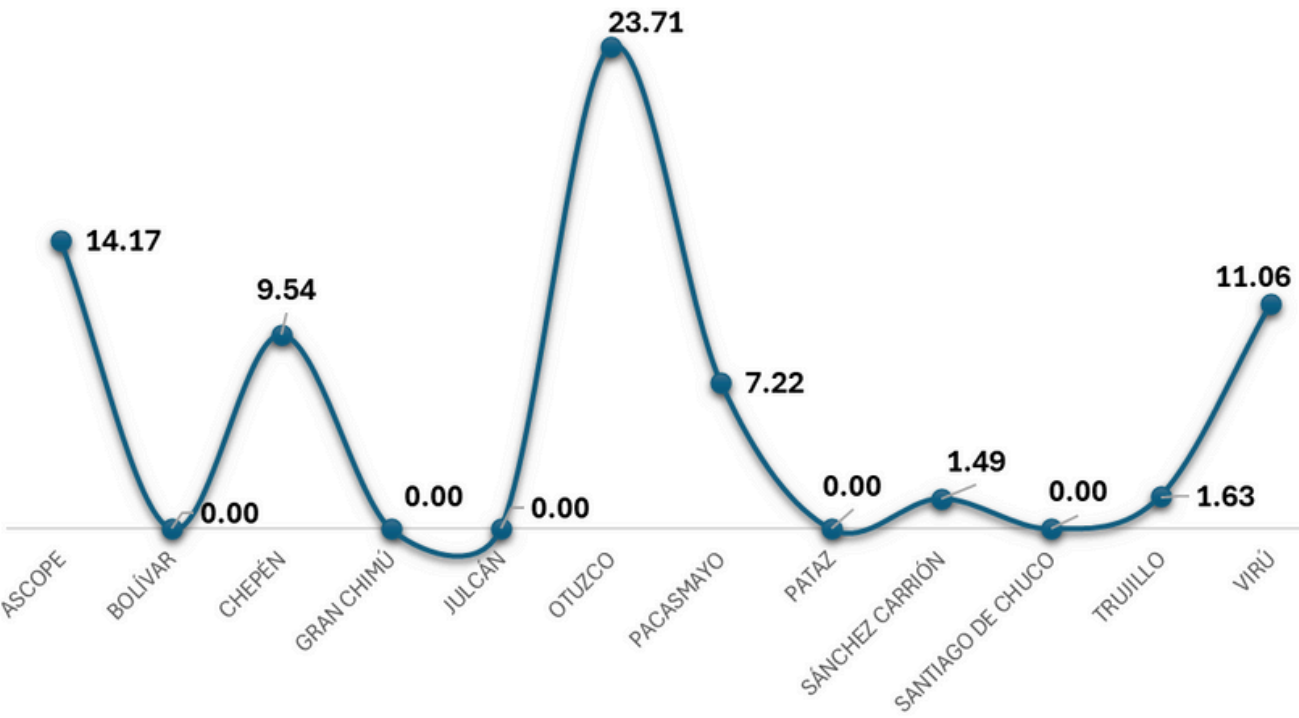
Tabla 1: Cantidad de fallecidos por 100 mil habitantes en cada provincia

PROVINCIA	POBLACIÓN	CANTIDAD DE FALLECIDOS POR CADA 100 000 HABITANTES
BOLÍVAR	15,391	0.00
GRAN CHIMÚ	27,281	0.00
JULCÁN	29,149	0.00
PATAZ	87,444	0.00
SANTIAGO DE CHUCO	51,868	0.00
SÁNCHEZ CARRIÓN	201,747	1.49
TRUJILLO	1,227,770	1.63
PACASMAYO	110,855	7.22
CHEPÉN	83,896	9.54
VIRÚ	126,558	11.06
ASCOPE	120,009	14.17
OTUZCO	80,136	23.71

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

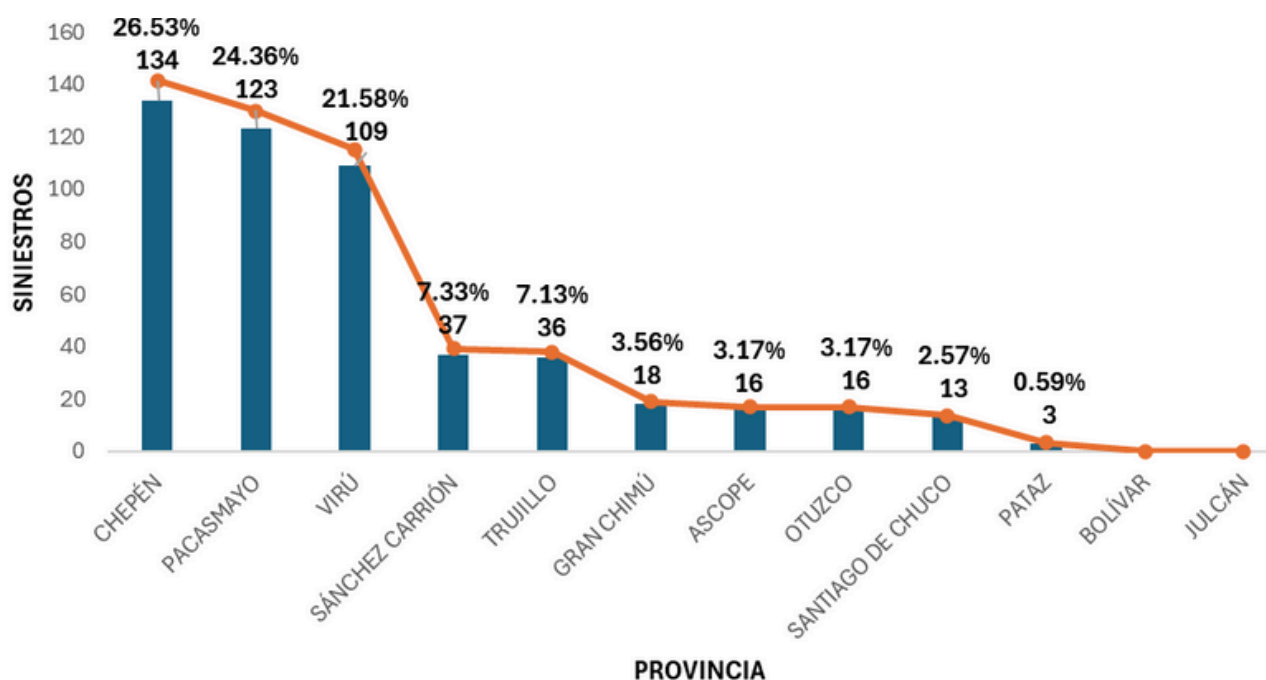
Chepén concentró la mayor proporción con 134 siniestros (26.53%), seguido por Pacasmayo con 123 siniestros (24.36%) y Virú con 109 siniestros (21.58%). Estas tres provincias, en conjunto, acumulan más del 72% de los siniestros del trimestre, consolidándose como las provincias de mayor incidencia.

En un segundo grupo aparecen Sánchez Carrión con 37 siniestros (7.33%) y Trujillo con 36 siniestros (7.13%), 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: Gran Chimú 18 siniestros (3.56%), Ascope 16 siniestros (3.17%), Otuzco 16 siniestros (3.17%), Santiago de Chuco 13 siniestros (2.57%), Pataz 3 siniestros (0.59%), y con menor incidencia Bolívar y Julcán, ambos con 0 siniestros (0.00%).

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

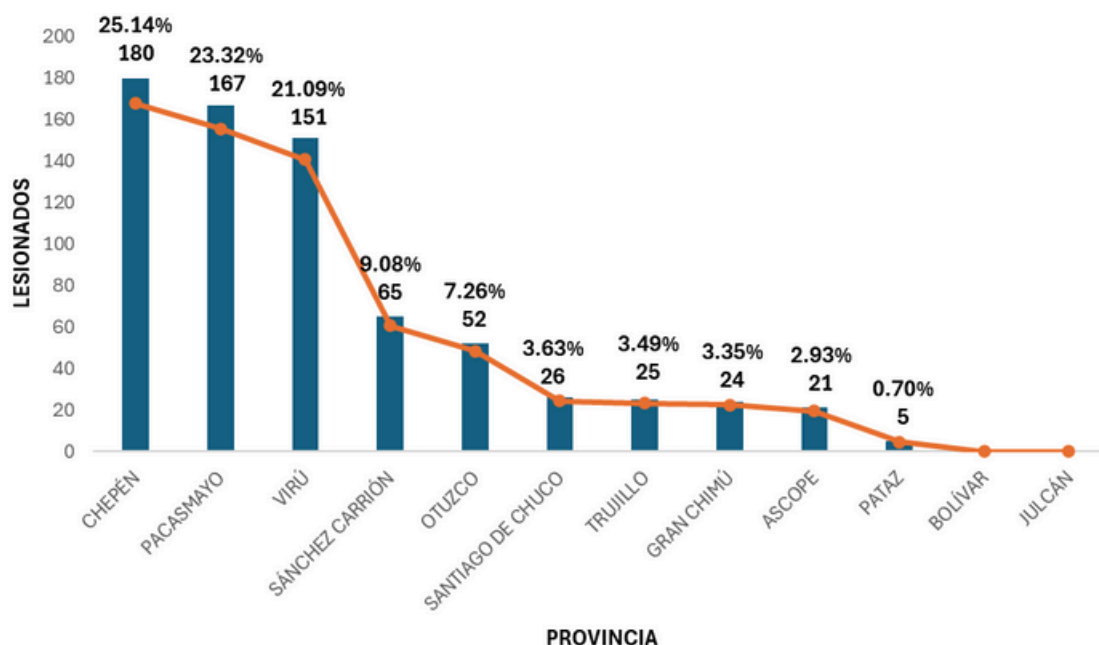
Chepén lidera con 180 lesionados (25.14%), seguido de Pacasmayo con 167 (23.32%) y Virú con 151 (21.09%). En conjunto, estas tres provincias agrupan casi el 70% de los lesionados reportados en el trimestre, reflejando una alta vulnerabilidad en las zonas de mayor flujo interprovincial.

En un segundo grupo se encuentran Sánchez Carrión con 65 lesionados (9.08%), Otuzco con 52 (7.26%), y Santiago de Chuco con 26 (3.63%), provincias que, aunque registran cifras menores, mantienen niveles relevantes de afectados dentro de la región.

Otras provincias muestran valores más reducidos: Trujillo con 25 lesionados (3.49%), Gran Chimú con 24 (3.35%), Ascope con 21 (2.93%), y Pataz con 5 (0.70%). Finalmente, Bolívar y Julcán no registraron lesionados durante este trimestre.

Este comportamiento sugiere que la mayor carga de personas lesionadas podría estar asociada a provincias vinculadas a ejes de mayor circulación regional, lo que plantea la necesidad de reforzar las medidas de prevención y control, así como de profundizar el análisis incorporando información sobre tránsito vehicular.

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.

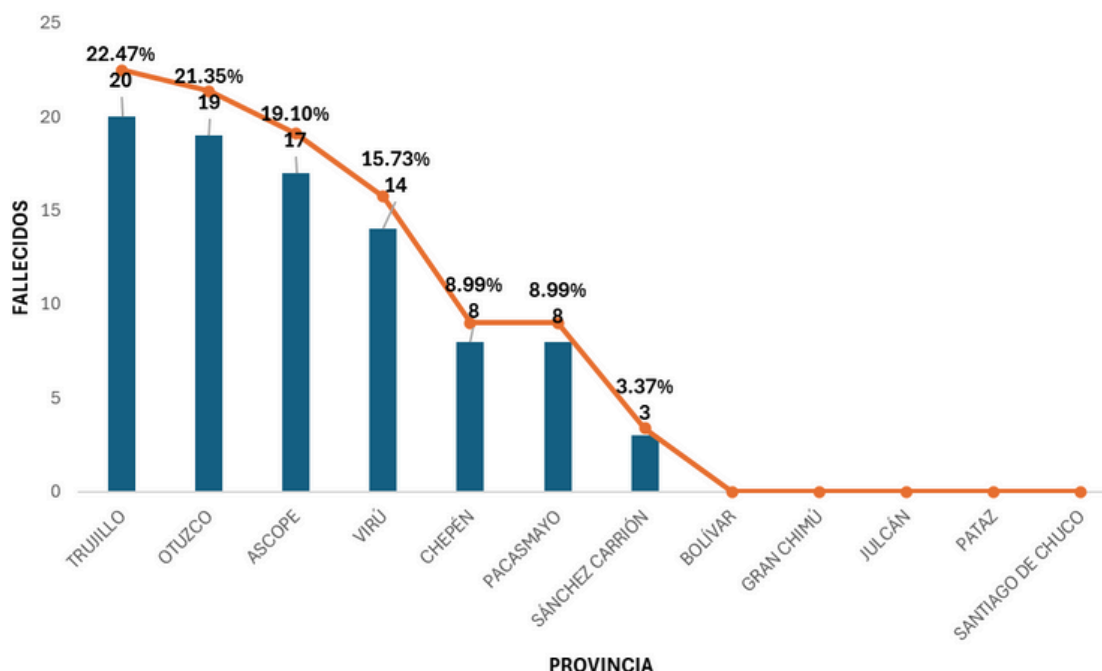
6.3. PERSONAS FALLECIDAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN PROVINCIAS

Durante el tercer trimestre de 2025, la distribución de personas fallecidas en siniestros de tránsito muestra un patrón altamente concentrado en determinadas provincias de la región La Libertad.

- Trujillo encabeza la lista con 20 fallecidos (22.47%), consolidándose como la provincia con mayor letalidad en la región durante este periodo. Su peso relativo evidencia la criticidad del tránsito urbano y periurbano en la capital regional.
- En el segundo bloque se ubican Otuzco con 19 fallecidos (21.35%) y Ascope con 17 casos (19.10%), dos provincias que presentan una incidencia fatal sostenida y que, en conjunto, representan más del 40% de la mortalidad del trimestre. Virú se suma a este grupo con 14 fallecidos (15.73%), reforzando la tendencia de mayor riesgo en corredores de alto flujo vehicular.
- Por debajo de este grupo, se sitúan Chepén y Pacasmayo, ambos con 8 fallecidos (8.99%), y Sánchez Carrión con 3 casos (3.37%), provincias que, aunque presentan menores cifras absolutas, mantienen presencia significativa dentro del total regional.
- Finalmente, Bolívar, Gran Chimú, Julcán, Pataz y Santiago de Chuco no registraron víctimas fatales durante este trimestre, configurando un escenario de mortalidad nula en dichas jurisdicciones.

Este comportamiento sugiere una posible relación entre la concentración de la mortalidad y determinados ejes viales de la región, lo que plantea la necesidad de profundizar el análisis incorporando información sobre volúmenes de tránsito y características de las rutas, a fin de orientar con mayor precisión las acciones de fiscalización y gestión del riesgo.

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.

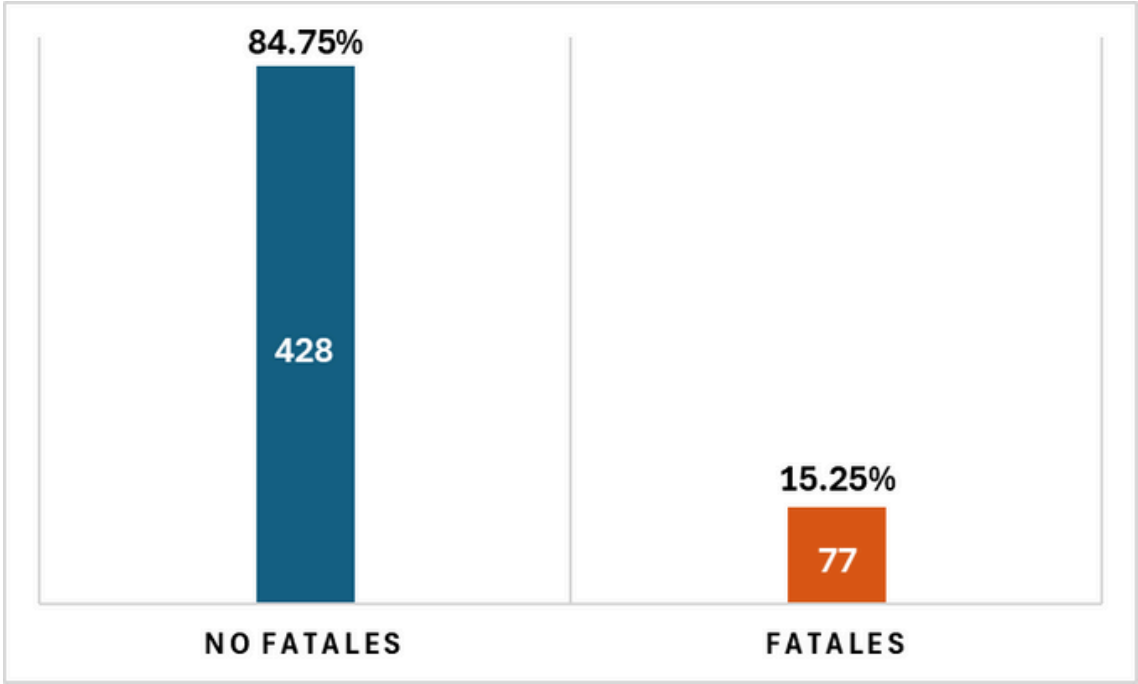
6.4. SINIESTROS DE TRÁNSITO FATALES Y NO FATALES

En el tercer trimestre de 2025, los siniestros de tránsito en la región La Libertad correspondieron mayoritariamente a eventos no fatales, registrándose 428 siniestros (84.75%). Este comportamiento es consistente con la teoría de la seguridad vial, según la cual los siniestros fatales representan la “cima del iceberg” del fenómeno, mientras que la mayor proporción de eventos se concentra en siniestros con lesiones y daños materiales.

Por otro lado, los siniestros fatales alcanzaron 77 siniestros (15.25%), una proporción menor respecto del total, pero de alto impacto debido a las consecuencias irreversibles asociadas a la mortalidad vial.

El contraste entre ambos tipos de siniestros permite identificar dos elementos críticos: primero, la recurrencia de hechos no fatales que afectan de manera continua a la población; y segundo, la existencia de un segmento de casos cuyo desenlace resulta mortal, lo que subraya la necesidad de fortalecer las estrategias de prevención, fiscalización y gestión del riesgo para reducir tanto la frecuencia de los siniestros como 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

Durante el tercer trimestre de 2025, la distribución de los siniestros fatales, definidos como eventos de tránsito con al menos un fallecido, en la región La Libertad evidencia una concentración diferenciada entre provincias.

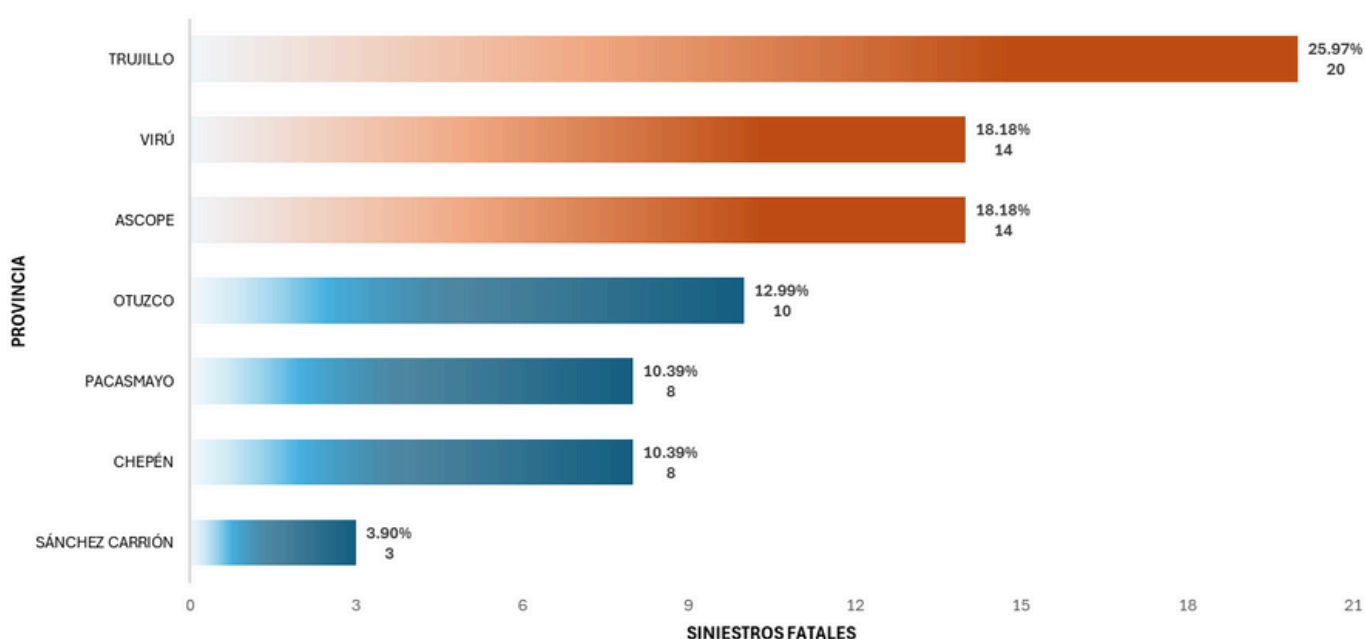
En primer lugar, Trujillo encabeza la lista con 20 siniestros (25.97%), posicionándose como la provincia con mayor incidencia del periodo. Le siguen Ascope y Virú, ambas con 14 casos (18.18% cada una), conformando un bloque de territorios con participación elevada dentro del total registrado.

En un segundo nivel aparecen Otuzco, con 10 siniestros (12.99%), y las provincias de Chepén y Pacasmayo, cada una con 8 casos (10.39%), manteniendo una contribución importante pese a no liderar la distribución.

Más adelante se ubica Sánchez Carrión, con 3 siniestros (3.90%), seguido de Pataz, Santiago de Chuco y Gran Chimú, no registran siniestros (0.00%), reflejando una incidencia nula durante el periodo analizado.

Este panorama evidencia que, aunque los mayores niveles de siniestralidad fatal se concentran en Trujillo, Ascope y Virú, existe una participación relevante en otras provincias del norte y centro de la región, lo que reafirma la necesidad de intervenciones diferenciadas y focalizadas según la dinámica territorial de los siniestros.

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

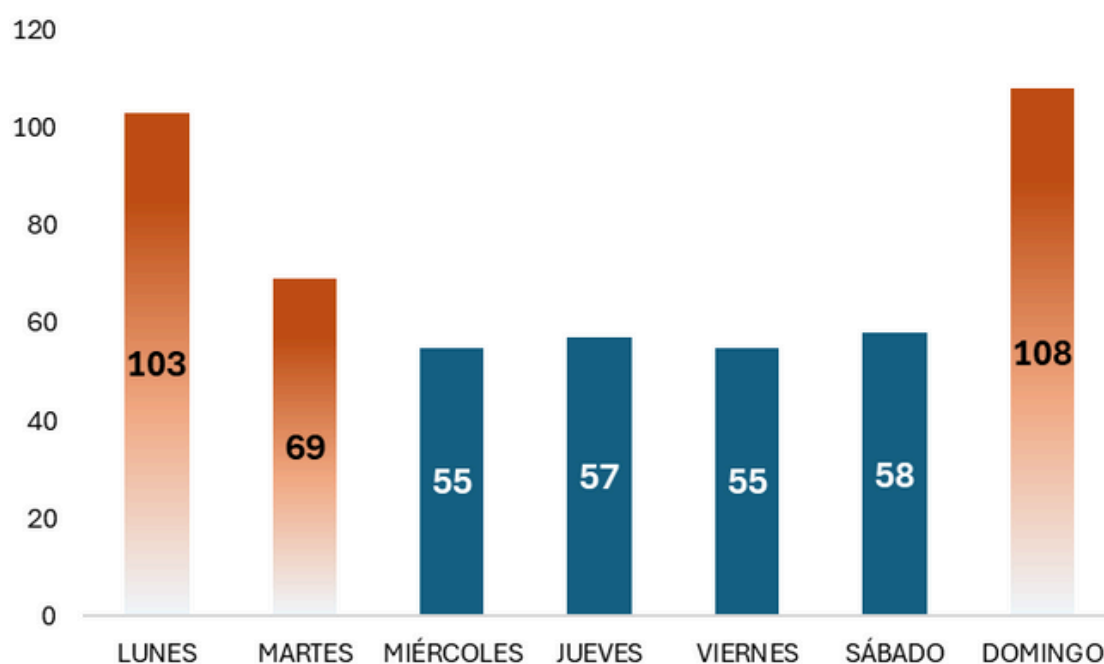
El análisis de la distribución de los siniestros de tránsito según el día de la semana evidencia patrones definidos en la concentración de casos. Los valores más elevados se registran el domingo con 108 siniestros y el lunes con 103, lo que pone en relieve una incidencia crítica al cierre e inicio de la semana. Este comportamiento podría estar asociado a factores de riesgo acumulados durante el fin de semana, como desplazamientos recreativos y conductas de riesgo, cuyos efectos se prolongan hacia el día lunes.

En un segundo bloque se ubican el martes con 69 siniestros, seguido del sábado con 58, jueves con 57, y viernes y miércoles ambos con 55 siniestros. Estas cifras muestran un comportamiento más estable dentro del periodo laboral, con variaciones moderadas entre los días intermedios de la semana.

El nivel más bajo corresponde al miércoles y viernes con 55 siniestros cada uno, lo que sugiere una ligera reducción del flujo crítico en comparación con los demás días de la semana.

En conjunto, los resultados confirman que el domingo concentra el mayor riesgo de siniestralidad, seguido muy de cerca por el lunes, lo que representa una señal de alerta para redirigir esfuerzos preventivos hacia estos días de mayor exposición.

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 tercer trimestre de 2025, la distribución de los 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, con 22 casos entre 00:00-02:00, 16 entre 02:00-04:00 y 22 entre 04:00-06:00, reflejando una movilidad reducida en este periodo.

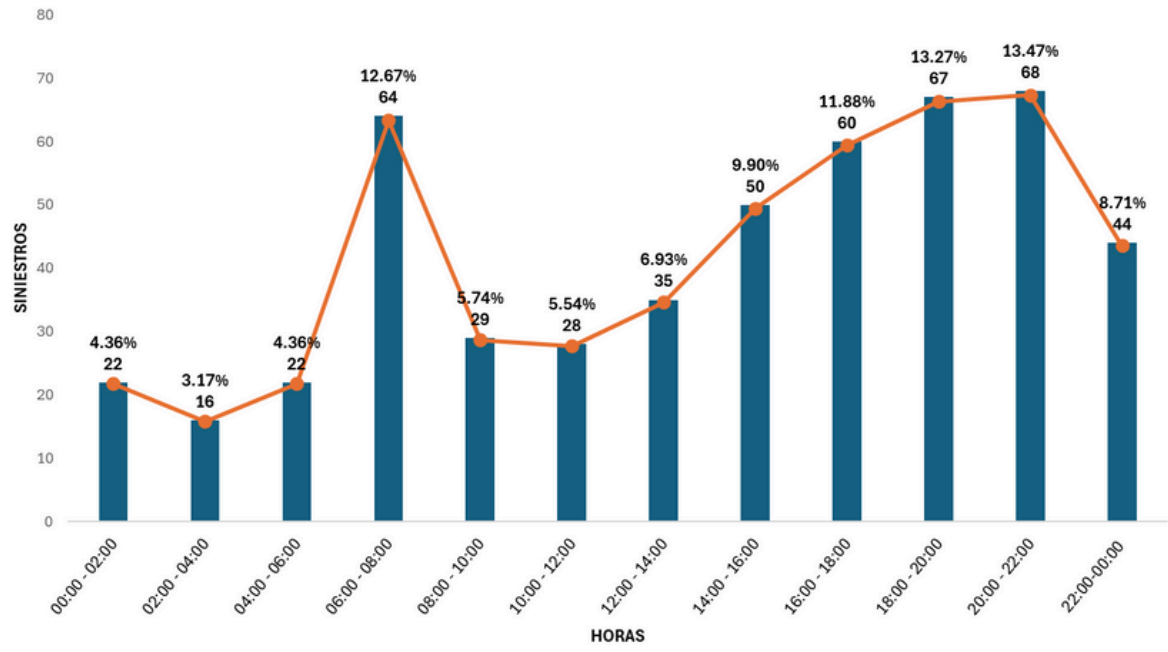
A partir de las 06:00 inicia un incremento notable, alcanzando 64 casos entre 06:00-08:00. Entre las 08:00 y 14:00 los valores se mantienen moderados, con 29 casos entre 08:00-10:00, 28 entre 10:00-12:00 y 35 entre 12:00-14:00.

Entre las 14:00 y 18:00 continúa una tendencia ascendente, registrándose 50 casos entre 14:00-16:00 y 60 entre 16:00-18:00.

Posteriormente, entre las 18:00 y 22:00 se concentra el mayor número de siniestros, con 67 casos entre 18:00-20:00 y 68 entre 20:00-22:00, consolidándose como la franja de mayor riesgo del trimestre. Finalmente, entre las 22:00 y 00:00 se contabilizan 44 casos.

En síntesis, las horas punta de la mañana (06:00-08:00) y especialmente el tramo nocturno entre 18:00 y 22:00 concentran la mayor incidencia, lo que demanda acciones focalizadas para mejorar la seguridad vial en estas franjas críticas.

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 LA CLASE DEL SINIESTRO

El análisis de los siniestros de tránsito por clase de siniestro en el tercer trimestre de 2025 muestra una fuerte concentración en dos categorías principales: despiste y choque, que en conjunto representan la mayor parte de los casos registrados.

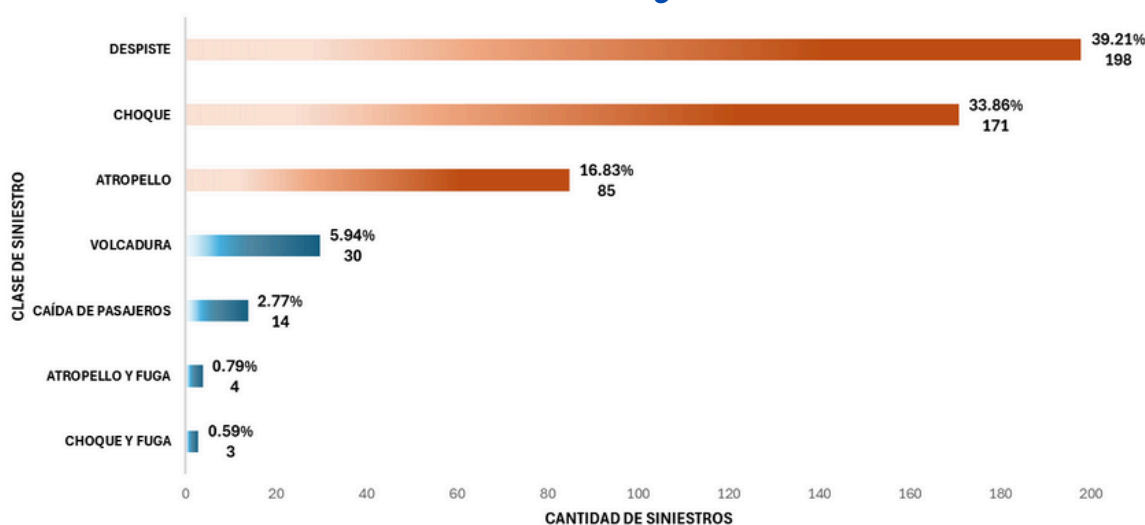
El despiste encabeza la lista con 198 siniestros (39.21%), seguido por el choque con 171 casos (33.86%). Estas dos modalidades constituyen los eventos predominantes de la siniestralidad vial en la región.

En tercer lugar se ubica el atropello, con 85 casos (16.83%), mientras que la volcadura alcanza 30 registros (5.94%), ambos con una presencia relevante dentro del total de incidentes.

Finalmente, otros tipos de accidentes muestran una incidencia menor: caída de pasajeros con 14 casos (2.77%), atropello y fuga con 4 casos (0.79%), y choque y fuga con 3 casos (0.59%), reflejando una participación marginal en el conjunto de siniestros reportados.

En síntesis, la evidencia confirma que los despistes y choques son las modalidades críticas de la siniestralidad vial en el periodo analizado, lo que orienta la necesidad de focalizar medidas preventivas y de mitigación orientadas a reducir su ocurrencia y severidad.

Gráfica 13: Siniestros de tránsito, según la clase del siniestro



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. CLASES DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

Durante el tercer trimestre de 2025, las motocicletas se consolidan como el vehículo con mayor implicancia en los siniestros de tránsito, registrando 335 vehículos (49.34%). Este valor, que representa prácticamente la mitad del total, confirma que los usuarios de este medio de transporte continúan siendo el grupo con mayor nivel de exposición y riesgo en la región, evidenciando una problemática estructural asociada a la movilidad ligera.

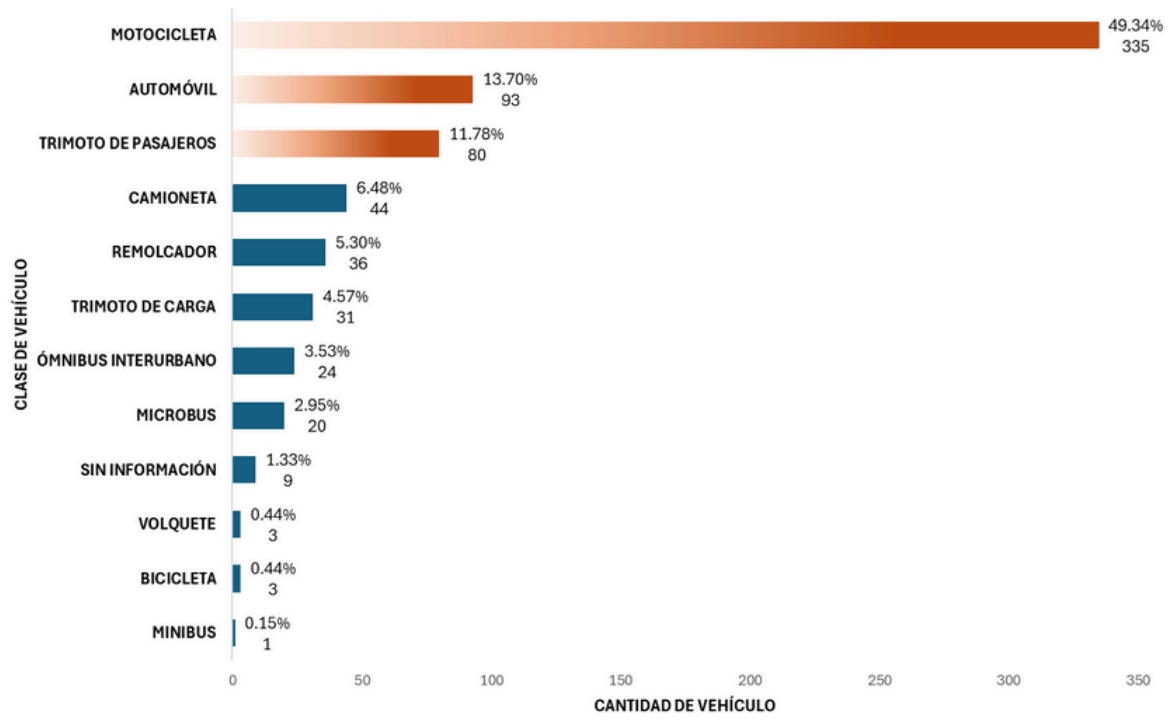
En un segundo nivel de participación se ubican los automóviles, con 93 vehículos (13.70%), y las trimotos de pasajeros, con 80 vehículos (11.78%). En conjunto, estos tres tipos de vehículos concentran más del 74% del total de vehículos involucrados, lo que demuestra que la siniestralidad vial se encuentra fuertemente focalizada en vehículos ligeros de uso masivo.

Otros tipos de vehículos presentan porcentajes menores, aunque aún relevantes: camionetas con 44 vehículos (6.48%), remolcadores con 36 (5.30%), trimotos de carga con 31 (4.57%), ómnibus interurbanos con 24 (3.53%) y microbuses con 20 (2.95%), reflejando la participación tanto del transporte de carga como del transporte público de pasajeros en los eventos registrados.

Finalmente, categorías con incidencia reducida como vehículos sin información (1.33%), bicicletas (0.44%), volquetes (0.44%) y minibuses (0.15%) completan el panorama de vehículos involucrados en los siniestros del trimestre, evidenciando una participación marginal frente a los principales tipos vehiculares.

Este análisis confirma que los vehículos de dos y tres ruedas mantienen la mayor participación en los siniestros viales del trimestre, convirtiéndolos en un segmento prioritario para la intervención en prevención, fiscalización y educación vial.

Gráfica 14: Clases 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. CATEGORÍA DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

En el tercer trimestre de 2025, los datos muestran que los vehículos menores concentran la mayor proporción de participación en los siniestros de tránsito, registrando 449 vehículos (66.13%). Este grupo incluye principalmente motocicletas y trimotos, cuya alta presencia en la dinámica diaria de movilidad explica su peso predominante en la siniestralidad vial.

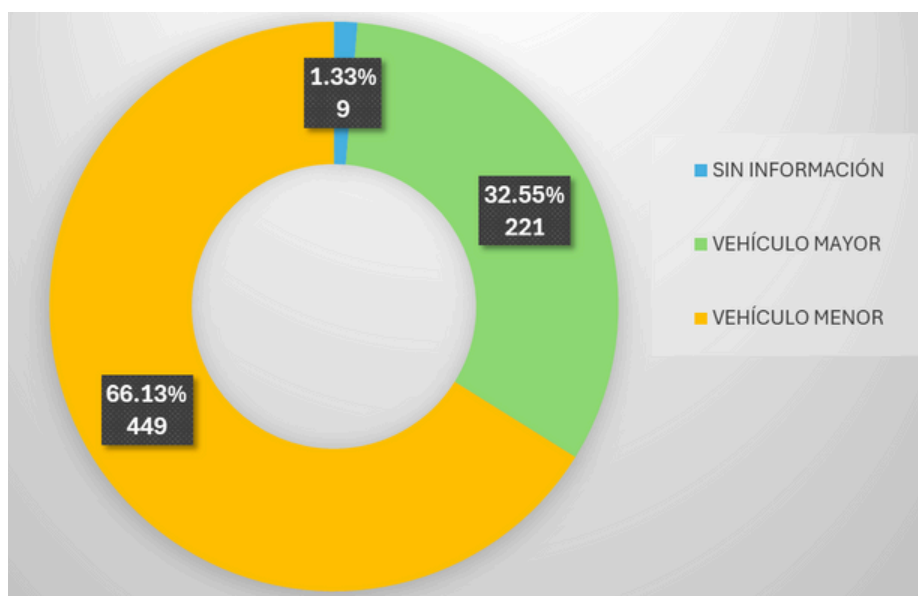
Por su parte, los vehículos mayores, como camiones, ómnibus y buses, alcanzaron 221 vehículos (32.55%), lo que equivale a casi uno de cada tres siniestros reportados en el periodo.

Si bien su participación es menor frente a los vehículos ligeros, este grupo continúa representando un riesgo significativo debido a su volumen, peso y capacidad de transporte, factores que incrementan la severidad potencial de los incidentes.

Finalmente, el grupo sin información registró 9 vehículos (1.33%), correspondiente a reportes que no pudieron ser clasificados por tipo de vehículo.

En síntesis, los resultados del trimestre confirman que los vehículos menores dominan la siniestralidad de tránsito en la región, mientras que los vehículos mayores mantienen un rol crítico por la magnitud del riesgo que representan en las vías.

Gráfica 15: Categoría 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.

8.4. VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN PROVINCIA

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

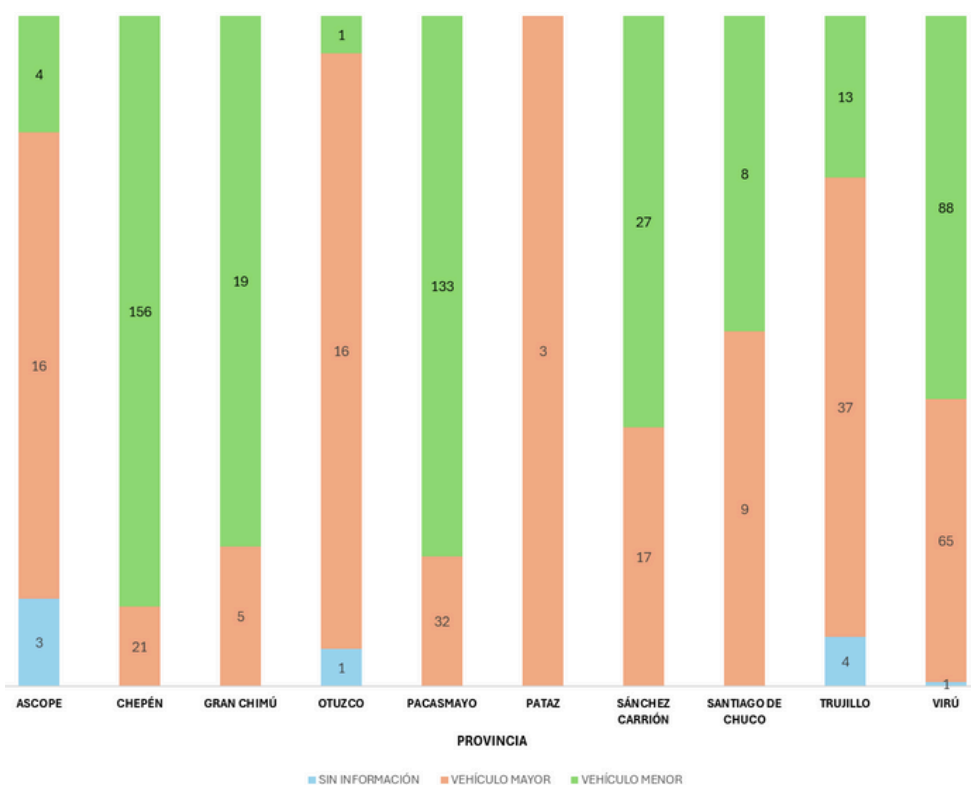
En primer lugar, los vehículos menores motocicletas, trimotos de pasajeros, trimotos de carga, bicicletas y triciclos representan la mayor parte de los vehículos, con 449 vehículos, equivalentes al 66.13% del total. Destacan provincias como Chepén (156 vehículos), Pacasmayo (133 vehículos), Virú (88 vehículos) y Sánchez Carrión (27 vehículos), donde la presencia de vehículos ligeros domina ampliamente la siniestralidad registrada.

Por otro lado, los vehículos mayores automóviles, camionetas, camiones, ómnibus, minivanes, tráileres, volquetes y microbuses concentran 221 vehículos, lo que corresponde al 32.55% del total. Su participación es más visible en provincias como Virú (65 vehículos), Trujillo (37 vehículos) y Pacasmayo (32 vehículos), lo que evidencia territorios donde este tipo de unidades mantiene una presencia relevante dentro de la dinámica de siniestros.

Finalmente, los vehículos sin información ascienden a 9 vehículos (1.33%), presentándose en provincias como Ascope (3 vehículos), Trujillo (4 vehículos) y Virú (1 vehículo), reflejando brechas puntuales en la disponibilidad de datos.

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

Gráfica 16: Vehículos involucrados en 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.

IX. COMPARATIVA T1 VS T2 VS T3

9.1. COMPARATIVO DE SINIESTRO DE TRÁNSITO

El análisis de los tres primeros trimestres del año 2025 evidencia una tendencia ascendente sostenida en los principales indicadores de siniestralidad vial en la región La Libertad.

Durante el primer trimestre, se registraron 363 siniestros, 564 lesionados y 65 fallecidos.

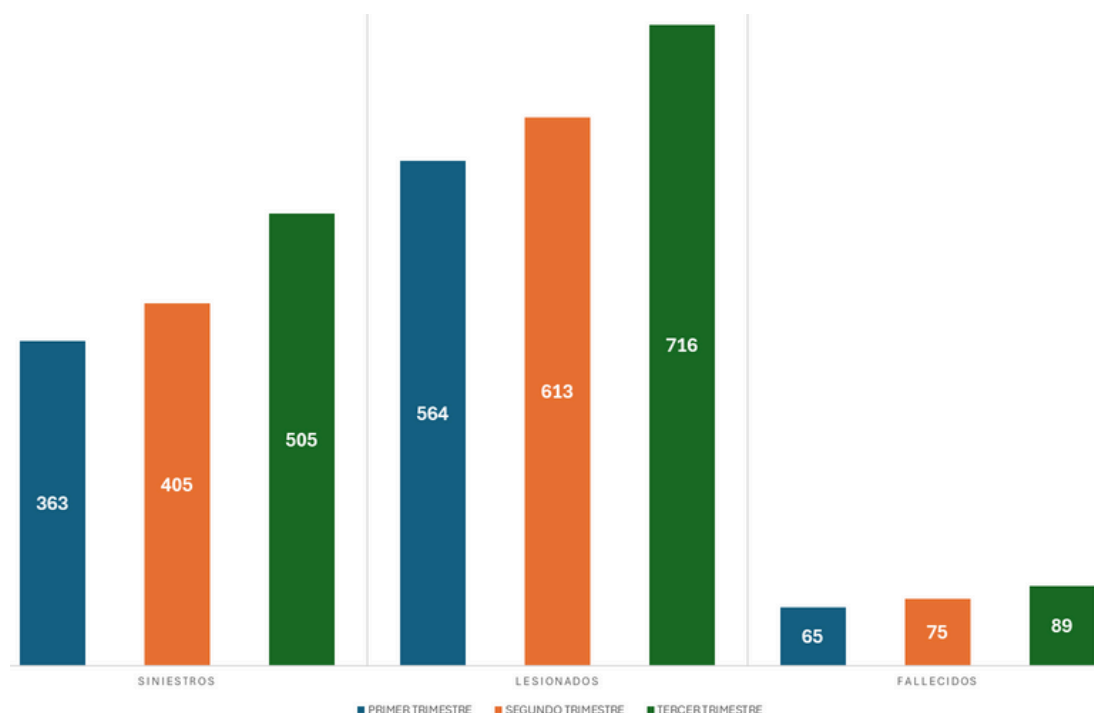
En el segundo trimestre, las cifras se incrementaron a 405 siniestros, 613 lesionados y 75 fallecidos, reflejando un crecimiento promedio del 11.6% en siniestros, 8.7% en lesionados y 15.4% en fallecidos respecto al trimestre anterior.

El tercer trimestre mantuvo la tendencia al alza, alcanzando 505 siniestros, 716 lesionados y 89 fallecidos, lo que representa un incremento del 24.7% en siniestros, 16.8% en lesionados y 18.7% en fallecidos en comparación con el segundo trimestre.

En conjunto, el comportamiento observado muestra una tendencia ascendente en los tres indicadores, evidenciando un agravamiento progresivo del problema de seguridad vial en la región.

Este patrón confirma la necesidad de fortalecer las estrategias de prevención, control operativo y educación vial, priorizando los distritos y vías con mayor concentración de siniestros y víctimas.

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 VS T3 DE SINIESTRO DE TRÁNSITO POR PROVINCIA

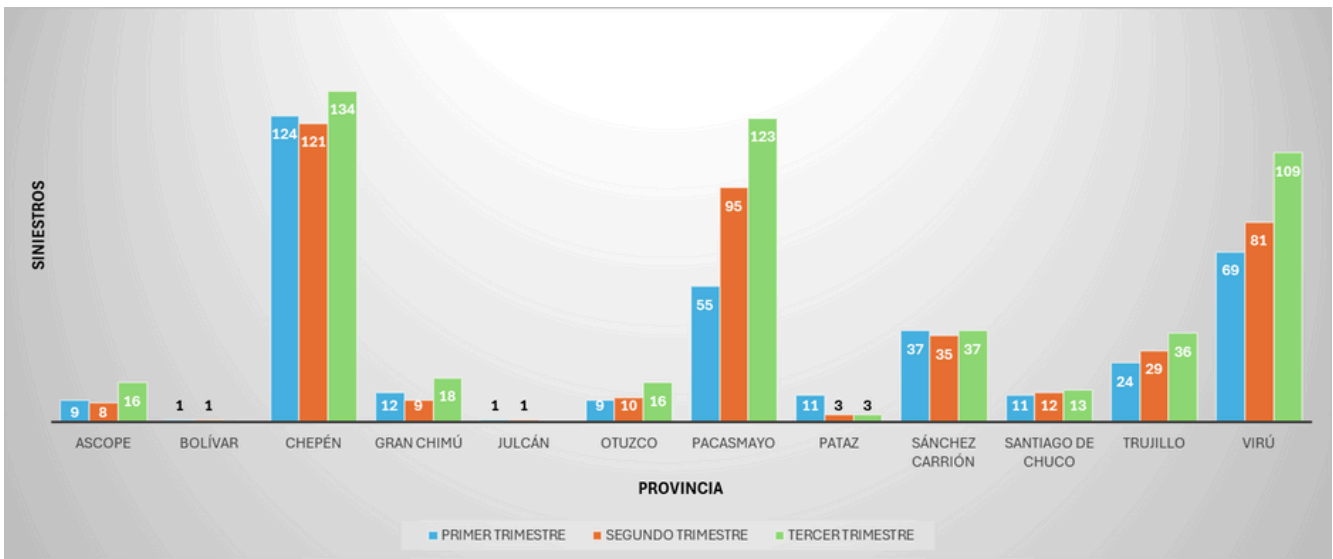
El comportamiento trimestral de los siniestros de tránsito por provincia en la región La Libertad evidencia diferencias significativas en el nivel de riesgo y en la evolución temporal de cada jurisdicción.

- Chepén se mantiene como la provincia con mayor número de siniestros en los tres trimestres, registrando 124 casos en el primer trimestre, 121 en el segundo y un ligero incremento a 134 en el tercero. Esta variación, aunque moderada, ratifica la persistencia de Chepén como el principal punto crítico de siniestralidad en la región.
- Pacasmayo presenta una tendencia ascendente continua: 55 siniestros en T1, 95 en T2 y 123 en T3, lo que representa un crecimiento acumulado superior al 120% entre el primer y tercer trimestre. Este comportamiento lo posiciona como el territorio con mayor aceleración del riesgo vial, requiriendo intervenciones estratégicas inmediatas.
- En Virú, los siniestros aumentan de 69 en T1 a 81 en T2, alcanzando 109 en T3, configurando una progresión sostenida. La provincia pasa a ubicarse entre las de mayor concentración de siniestros durante el tercer trimestre.
- Trujillo también muestra un incremento progresivo: 24 siniestros en T1, 29 en T2 y 36 en T3. Si bien su magnitud es menor en comparación con Chepén o Pacasmayo, la tendencia al alza resulta relevante por las características urbanas y el alto flujo vehicular de la capital regional.
- En contraste, provincias como Sánchez Carrión (37, 35, 37) y Santiago de Chuco (11, 12, 13) mantienen variaciones marginales, con oscilaciones propias de un comportamiento relativamente estable.

Asimismo, Ascope, Bolívar, Julcán, Gran Chimú, Otuzco y Pataz registran volúmenes bajos de siniestros, con fluctuaciones mínimas entre trimestres; lo que sugiere comportamientos irregulares vinculados a eventos específicos o variaciones en el flujo vehicular.

En conjunto, los resultados muestran que mientras Chepén mantiene el mayor número absoluto de siniestros, las provincias de Pacasmayo y Virú registran el crecimiento más acelerado entre trimestres. Este patrón refuerza la necesidad de priorizar acciones de seguridad vial focalizadas, especialmente en corredores de alto tránsito y zonas con incremento sostenido de eventos.

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.

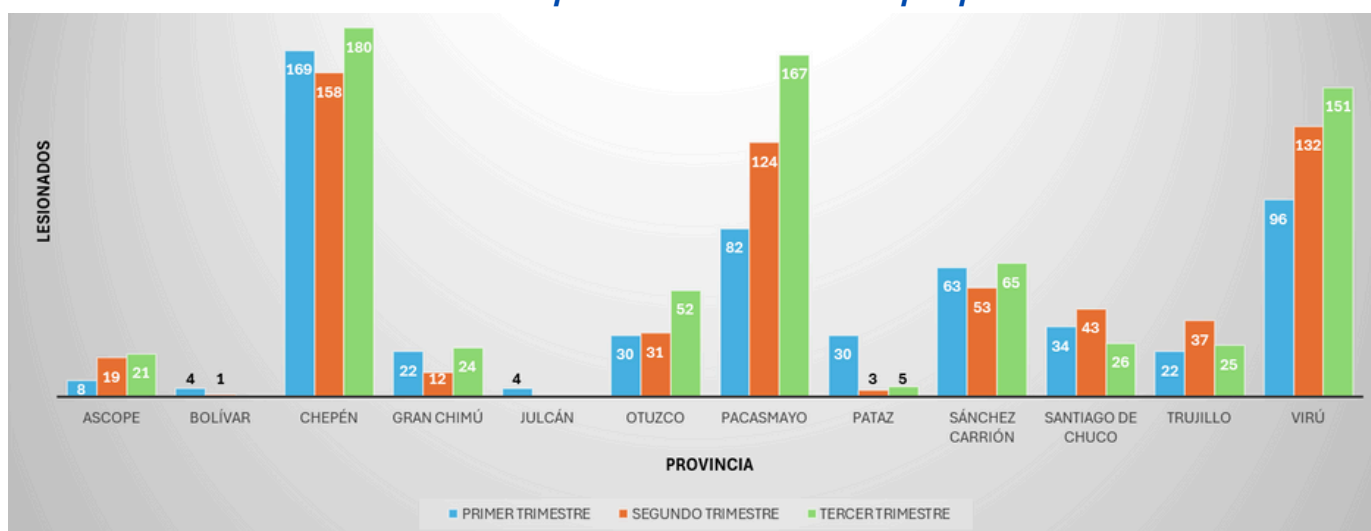
9.3. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE LESIONADOS POR PROVINCIA

El comportamiento provincial de los lesionados por siniestros de tránsito en la región La Libertad presenta variaciones importantes entre los tres trimestres analizados, reflejando dinámicas diferenciadas de exposición y riesgo vial.

- Chepén se mantiene como la provincia con mayor número de lesionados en los tres trimestres, registrando 169 lesionados en T1, 158 en T2 y un incremento a 180 en T3. Si bien presenta una leve disminución entre el primer y segundo trimestre, el incremento en el tercero confirma la persistencia de un alto nivel de riesgo.
- Pacasmayo evidencia un comportamiento ascendente marcado: 82 lesionados en T1, 124 en T2 y 167 en T3, convirtiéndose en la provincia con el incremento más acelerado y sostenido. Su evolución confirma lo ya observado en los siniestros totales, posicionándola como uno de los territorios más críticos hacia el tercer trimestre.
- Virú también mantiene una tendencia creciente, pasando de 96 lesionados en T1 a 132 en T2 y alcanzando 151 en T3. El aumento constante la ubica como una de las provincias de mayor intensificación del riesgo asociada a siniestros de tránsito.
- En Otuzco, los lesionados aumentan de 30 en T1 a 31 en T2, alcanzando 52 en T3. Este crecimiento sostenido está asociado a la complejidad urbana, el elevado flujo vehicular y la interacción peatonal.
- Por otro lado, provincias como Sánchez Carrión (63, 53 y 65) y Santiago de Chuco (34, 43 y 26) muestran fluctuaciones irregulares, con descensos en el tercer trimestre que podrían estar vinculados a variaciones en el tránsito o a intervenciones locales. Sin embargo, ambas mantienen niveles intermedios de riesgo.
- Ascope presenta un aumento significativo entre el primer y segundo trimestre (8 a 19), pero reduce a 21 lesionados en T3, manteniendo un comportamiento ascendente en el acumulado del año.
- Provincias como Gran Chimú (22, 12, 24), Julcán (4, 0, 0), Bolívar (4, 1, 0), Otuzco (30, 31, 52) y Pataz (30, 3, 5) registran volúmenes menores de siniestros. Las variaciones intertrimestrales observadas podrían estar vinculadas a eventos puntuales o a fluctuaciones temporales del flujo vehicular; no obstante, esta relación requiere ser validada mediante información complementaria de tránsito y movilidad, actualmente no integrada al sistema de registro.

En conjunto, si bien Chepén continúa siendo el principal núcleo de lesionados en términos absolutos, el crecimiento acelerado observado en Pacasmayo y Virú, junto al incremento sostenido en Ascope y Otuzco, identifica a estas provincias como prioritarias para el diseño e implementación de estrategias de seguridad vial orientadas a reducir el impacto humano de los siniestros.

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.

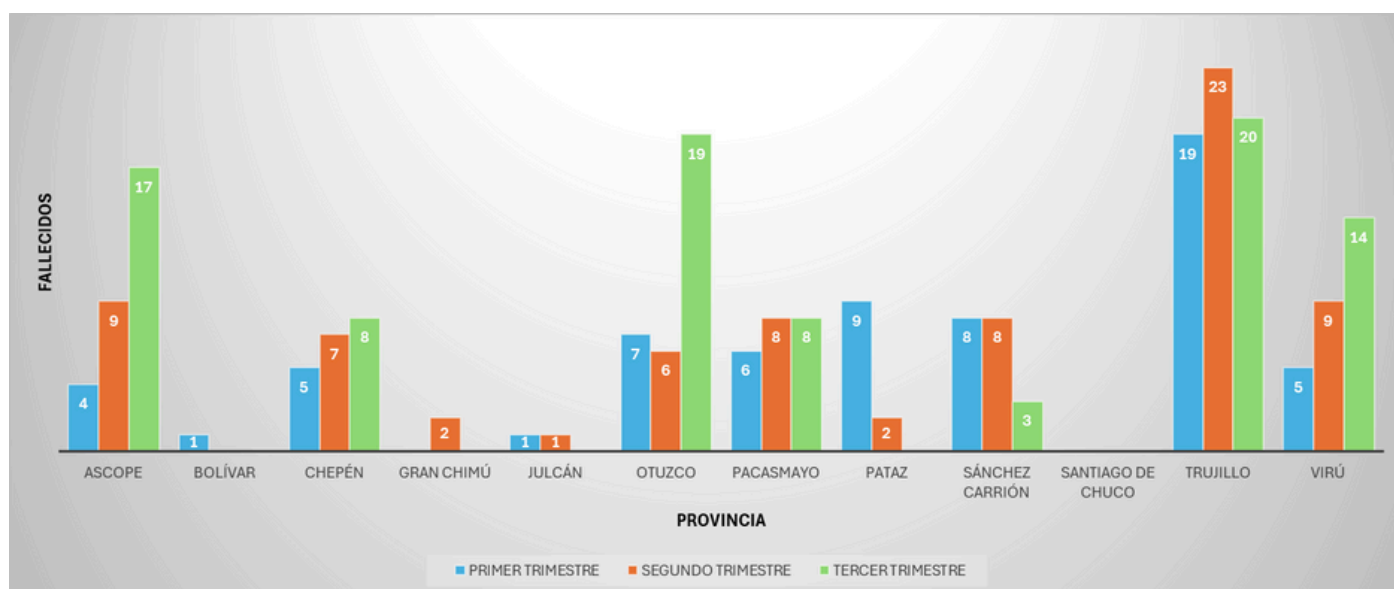
9.4. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE FALLECIDOS POR PROVINCIA

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

- Trujillo se mantiene 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. Aunque en el tercer trimestre registra 20 casos (-13%), continúa liderando el volumen regional.
- Ascope muestra un aumento importante, pasando de 4 a 9 fallecidos (+125%), situándose como un nuevo punto crítico de atención. Para el tercer trimestre, la cifra asciende a 17 casos (+88.9%), consolidando una tendencia ascendente sostenida.
- Virú registra un incremento de 5 a 9 fallecidos (+80%), confirmando la escalada ya observada en otros indicadores. En T3 alcanza 14 casos (+55.6%), posicionándose como una provincia de alta prioridad en la gestión del riesgo.
- Chepén eleva sus cifras de 5 a 7 fallecidos (+40%), manteniéndose entre las provincias con mayor criticidad. En T3 presenta 8 casos (+14.3%), lo que refleja una progresión moderada pero persistente.
- Sánchez Carrión mantiene un comportamiento estable entre T1 y T2 (8 y 8 casos; 0%), pero en el tercer trimestre desciende a 3 fallecidos (-62.5%), lo que indica una reducción significativa en la severidad de los siniestros.
- Santiago de Chuco permanece sin registro de fallecidos en los tres trimestres (0 → 0 → 0), aunque este valor debe interpretarse con cautela dada la variabilidad y baja exposición en zonas rurales.
- En contraste, provincias como Otuzco (de 7 a 6; -14.3%) muestran un leve descenso en el segundo trimestre, seguido de un incremento abrupto hacia 19 fallecidos en T3 (+216.7%), lo que sugiere un repunte crítico que requiere intervención prioritaria. Por su parte, Pataz desciende de 9 a 2 (-77.8%) y finalmente a 0 (-100%), un comportamiento drástico que amerita seguimiento para determinar su sostenibilidad.
- Finalmente, provincias con cifras menores como Bolívar (1 → 0 → 0) y Julcán (1 → 1 → 0) permanecen en niveles bajos, aunque no exentas de vulnerabilidad por la complejidad de sus vías de acceso. Gran Chimú registra un comportamiento atípico, pasando de 0 a 2 y luego regresando a 0 (-100%), reflejando variaciones aisladas de baja magnitud.

En conjunto, el segundo trimestre revela un incremento generalizado de fallecidos en varias provincias, destacando Trujillo, Ascope, Virú, Chepén y Otuzco como los principales focos de mortalidad vial en la región, a los que se suman cambios significativos en el tercer trimestre que redefinen el mapa de riesgo territorial.

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 VS T3 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 (-77.8%), sigue siendo un referente de riesgo estructural en la región debido a la peligrosidad de sus vías. En T3 desciende a 0.00 (-100%), lo que refleja una caída completa, aunque su sostenibilidad aún debe evaluarse.
- 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. Sin embargo, en T3 la tasa se incrementa abruptamente a 23.71 (+216.7%), convirtiéndose en uno de los puntos más críticos del periodo.
- 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. En T3 la tasa se eleva a 9.54 (+14.4%), manteniendo una tendencia ascendente.
- 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. En T3 vuelve a crecer hasta 11.06 (+55.6%), reforzando su posición como zona crítica.
- Pacasmayo presenta un comportamiento más estable, con 5.41 en T1 y 7.22 en T2 (+33.4%), aunque se mantiene en un rango alto dentro de la región. En T3 la tasa permanece en 7.22 (0%), lo que indica una estabilización.
- 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. En T3 su tasa asciende a 14.17 (+88.9%), consolidándose como una de las provincias con crecimiento más agresivo.
- Santiago de Chuco se mantiene sin registro de fallecidos en los tres trimestres (0.00 → 0.00 → 0.00), lo que lo mantiene fuera de las zonas críticas, aunque con la cautela correspondiente al bajo volumen poblacional.
- Sánchez Carrión desciende de 3.97 en T1 a 3.97 en T2 (0%), pero cae a 1.49 en T3 (-62.5%), mostrando una reducción significativa en su mortalidad proporcional.
- Trujillo presenta una ligera variación de 1.55 en T1 a 1.87 en T2 (+20.6%), mientras que en T3 disminuye a 1.63 (-12.8%), lo que evidencia estabilidad relativa pese a su gran tamaño poblacional.
- En contraste, Gran Chimú muestra un aumento de 0.00 a 7.33 en T2, seguido de un descenso a 0.00 en T3 (-100%), lo que indica una variabilidad alta en eventos de baja frecuencia.
- Bolívar reduce su tasa de 6.50 en T1 a 0.00 en T2 (-100%), manteniéndose igualmente en 0.00 en T3 (0%), ubicándose entre las provincias de mortalidad nula en el periodo reciente.
- Julcán presenta una tasa de 3.43 en T1, que se mantiene en 3.43 en T2 (0%), y cae a 0.00 en T3 (-100%), mostrando un descenso absoluto.

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

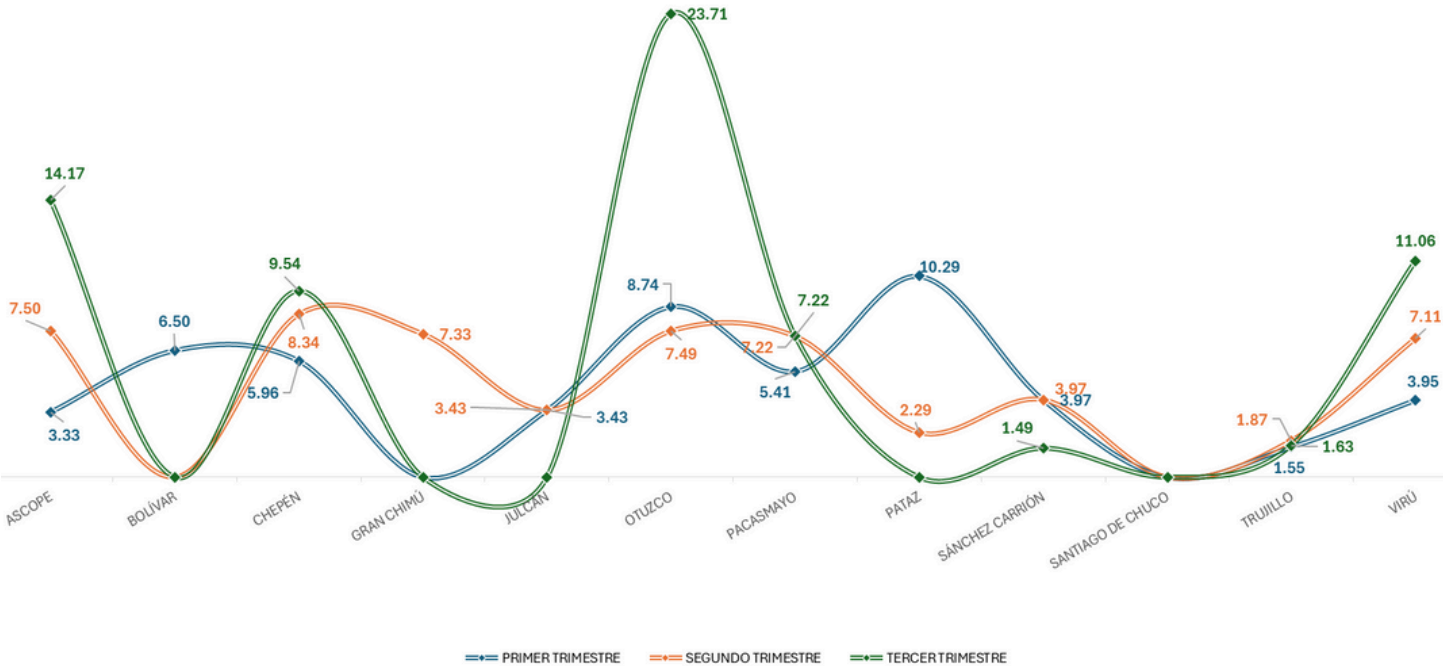
Tabla 2: Comparativa cantidad de fallecidos por 100 mil habitantes en cada provincia

PROVINCIA	POBLACIÓN	CANTIDAD DE FALLECIDOS POR CADA 100 000 HABITANTES			
		PRIMER TRIMESTRE	SEGUNDO TRIMESTRE	TERCER TRIMESTRE	VARIACIÓN (T3-T2)
ASCOPE	120,009	3.33	7.50	14.17	6.67
BOLÍVAR	15,391	6.50	0.00	0.00	0.00
CHEPÉN	83,896	5.96	8.34	9.54	1.19
GRAN CHIMÚ	27,281	0.00	7.33	0.00	-7.33
JULCÁN	29,149	3.43	3.43	0.00	-3.43
OTUZCO	80,136	8.74	7.49	23.71	16.22
PACASMAYO	110,855	5.41	7.22	7.22	0.00
PATAZ	87,444	10.29	2.29	0.00	-2.29
SÁNCHEZ CARRIÓN	201,747	3.97	3.97	1.49	-2.48
SANTIAGO DE CHUCO	51,868	0.00	0.00	0.00	0.00
TRUJILLO	1,227,770	1.55	1.87	1.63	-0.24
VIRÚ	126,558	3.95	7.11	11.06	3.95
LA LIBERTAD	2,162,104	3.01	3.47	4.12	0.65

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 VS T3 DE FATALES / NO FATALES

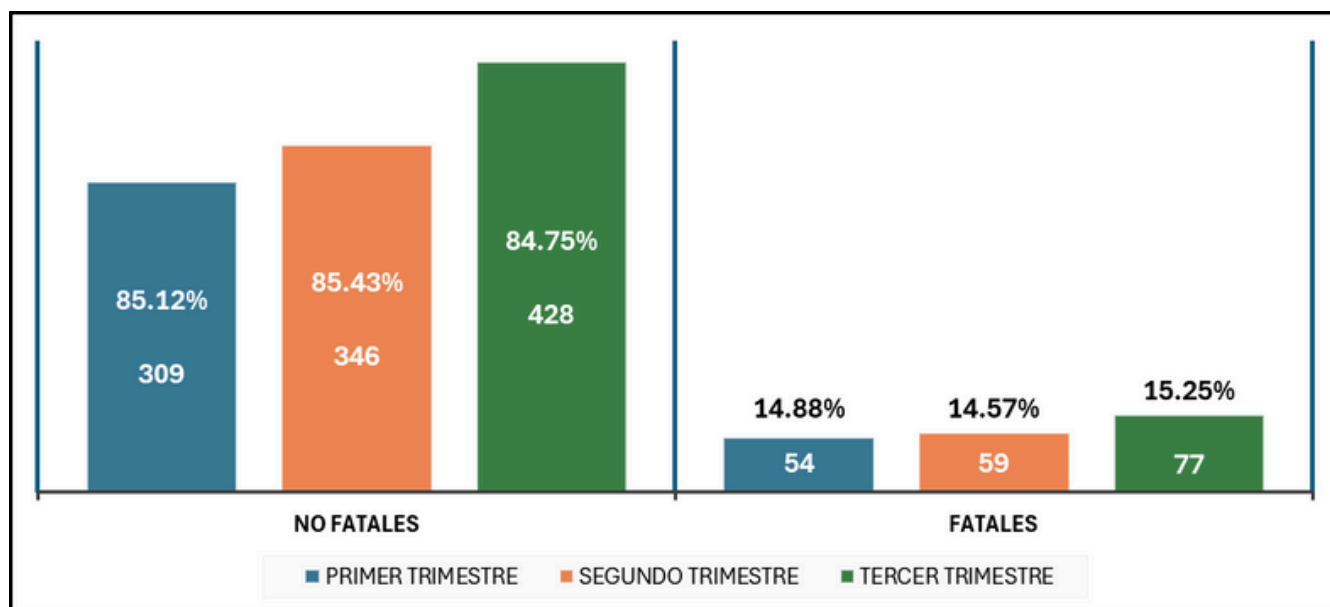
El análisis comparativo de la naturaleza de los siniestros evidencia la proporción entre los casos fatales y no fatales en los tres primeros trimestres de 2025.

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.

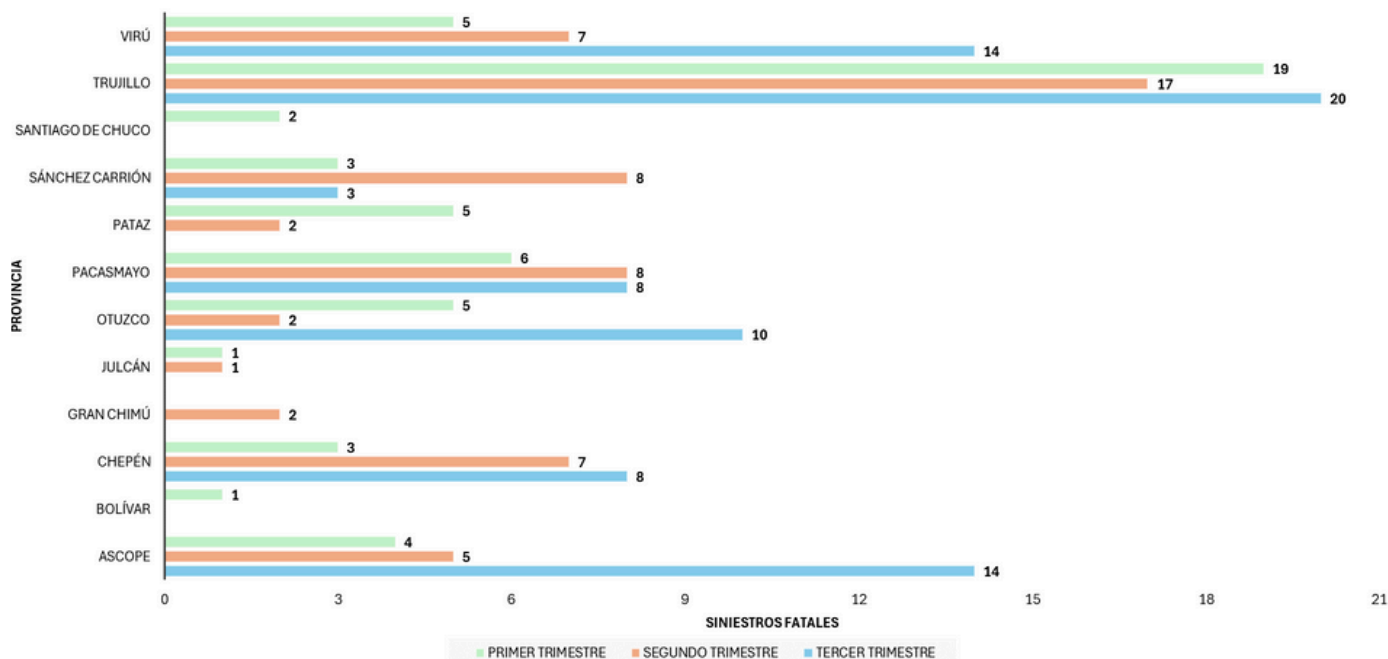
9.7. COMPARATIVO DE SINIESTROS FATALES POR PROVINCIA

El análisis comparativo de siniestros fatales entre los tres trimestres de 2025 muestra dinámicas diferenciadas por provincia, permitiendo identificar patrones de incremento, estabilidad y disminución en la mortalidad vial.

- Trujillo se mantiene como la provincia con mayor número de siniestros fatales en la región, registrando 19 casos en el primer trimestre (T1), 17 en el segundo (T2) y un incremento a 20 en el tercer trimestre (T3).
- Ascope presenta una tendencia ascendente significativa: 4 casos en T1, 5 en T2 y un salto notable a 14 en T3.
- Chepén refleja una evolución moderada pero persistente, pasando de 3 casos en T1 a 7 en T2 y manteniéndose en 8 casos en T3.
- Pacasmayo mantiene una línea de estabilidad relativa, registrando 6 casos en T1, 8 en T2 y 8 en T3.
- Otuzco muestra una trayectoria fluctuante: desciende de 5 casos en T1 a 2 en T2, pero luego presenta un incremento abrupto hasta 10 casos en T3.
- Virú evidencia un comportamiento claramente ascendente, con 5 casos en T1, 7 en T2 y un importante incremento a 14 en T3.
- Sánchez Carrión presenta una evolución irregular: 3 casos en T1, un aumento marcado a 8 en T2 y posteriormente una reducción nuevamente a 3 en T3.
- Pataz registra un descenso progresivo al pasar de 5 casos en T1 a 2 en T2 y finalmente 0 casos en T3.
- Gran Chimú expone una fluctuación puntual con 0 casos en T1, 2 en T2 y nuevamente 0 en T3, sin un patrón definido. De forma similar, Santiago de Chuco reporta 2 casos en T1 y 0 casos tanto en T2 como en T3.
- Finalmente, Bolívar registró 1 caso en el T1, 0 en el T2 y 0 en el T3, manteniéndose como una de las provincias con menor carga anual. Por su parte, Julcán reportó 1 siniestro fatal en el T1, 1 en el T2 y 0 en el T3, sosteniendo también un volumen reducido, aunque permaneciendo dentro del mapa de riesgo territorial.

En conjunto, si bien Trujillo concentra la mayor carga de mortalidad, el tercer trimestre revela incrementos significativos en Ascope, Virú y Otuzco, configurando un escenario de expansión territorial que exige reforzar intervenciones diferenciales y mecanismos de control focalizados en provincias emergentes de alta criticidad.

Gráfica 22: Comparativo 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.

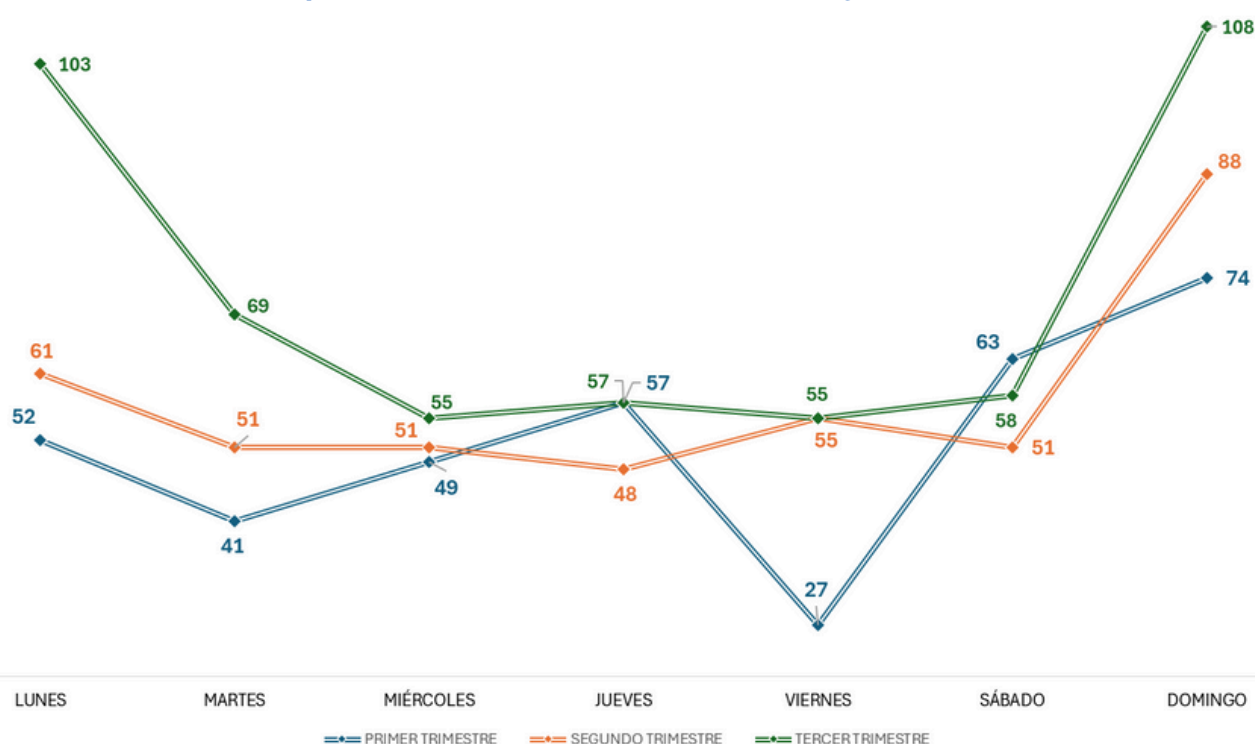
9.8. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN DÍA DE LA SEMANA

La distribución semanal de los siniestros evidencia variaciones relevantes entre el primer (T1), segundo (T2) y tercer trimestre (T3) del 2025:

- Días laborales (lunes a viernes): se observa una tendencia ascendente a lo largo del año. El lunes pasa de 52 siniestros en T1 a 61 en T2 y luego a 103 en T3. El martes también crece progresivamente, con 41 en T1, 51 en T2 y 69 en T3. El miércoles mantiene una variación moderada, con 49 en T1, 51 en T2 y 55 en T3. El jueves presenta un leve descenso entre T1 (57) y T2 (48), pero se recupera en T3 (57), alcanzando nuevamente el mismo nivel del primer trimestre.
- Viernes: destaca por un incremento sostenido. Pasa de 27 siniestros en T1 a 55 en T2, y se mantiene en 55 durante T3, consolidándose como un día crítico dentro del tránsito laboral.
- Fines de semana (sábado y domingo): se mantiene el patrón histórico de alta concentración. El sábado evoluciona de 63 siniestros en T1 a 51 en T2, para luego aumentar a 58 en T3. El domingo continúa siendo el día de mayor riesgo, con 74 siniestros en T1, 88 en T2 y un ascenso marcado a 108 en T3, convirtiéndose en el punto más alto de la siniestralidad semanal en todo el año.

En conclusión, aunque algunos días laborales registran oscilaciones puntuales, el comportamiento general del trimestre muestra un incremento claro hacia T3, especialmente los lunes y domingos, que concentran los mayores niveles de riesgo y configuran focos prioritarios para las estrategias de prevención regional.

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.

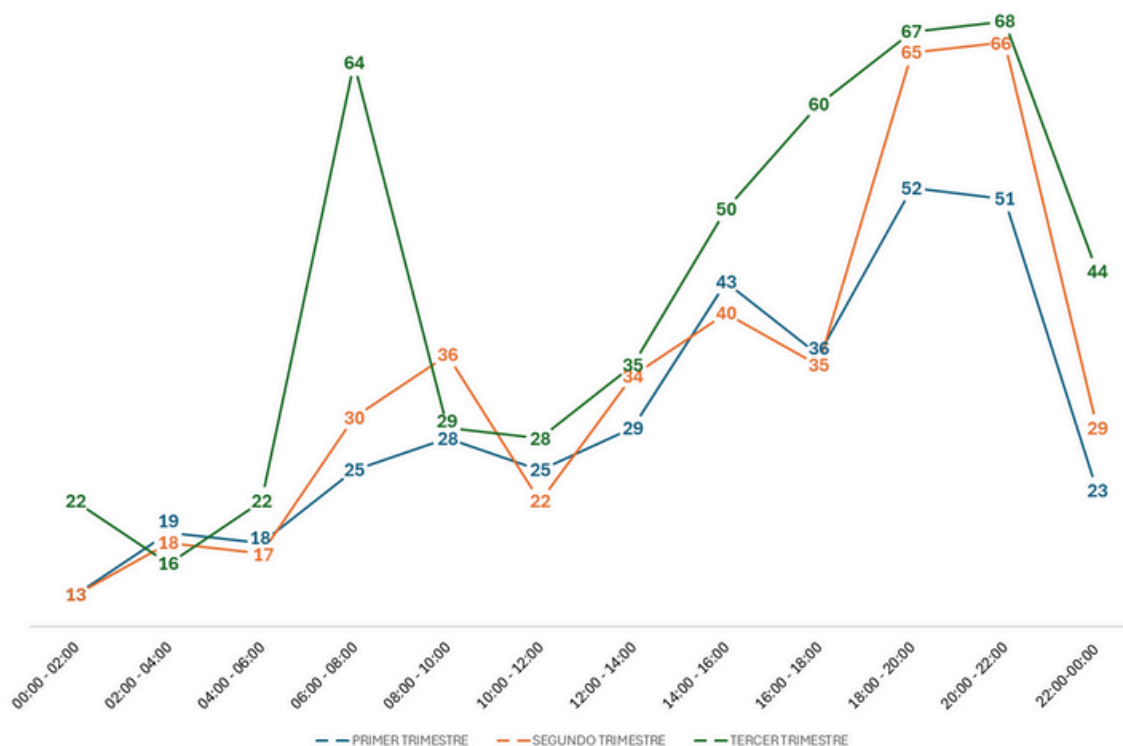
9.9. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN HORAS DEL DÍA

La distribución horaria de los siniestros de tránsito permite identificar diferencias relevantes entre el primer (T1), segundo (T2) y tercer trimestre (T3):

- Madrugada (12:00 am - 06:00 am): los valores se mantienen en niveles bajos, aunque con variaciones entre trimestres. Entre las 12:00 am-02:00 am se registran 13 casos en T1, 13 en T2 y un incremento a 22 en T3. En el tramo 02:00 am-04:00 am la tendencia es decreciente, pasando de 19 (T1) a 18 (T2) y 16 (T3). Entre las 04:00 am-06:00 am, los registros suben nuevamente en T3, con 18 en T1, 17 en T2 y 22 en T3.
- Mañana (06:00 am - 12:00 pm): se observa un ascenso más marcado al llegar al tercer trimestre. En el periodo 06:00 am-08:00 am los siniestros aumentan de 25 en T1 y 30 en T2 a 64 en T3. En la franja 08:00 am-10:00 am se registran 28 casos en T1, 36 en T2 y un descenso a 29 casos en T3. Entre las 10:00 am-12:00 pm los valores se mantienen estables, con 25 en T1, 22 en T2 y un ligero incremento a 28 en T3.
- Mediodía y tarde (12:00 pm - 06:00 pm): los niveles muestran una tendencia creciente hacia T3. En el bloque 12:00 pm-02:00 pm se presentan 29 siniestros en T1, 34 en T2 y 35 en T3. Entre las 02:00 pm-04:00 pm los valores ascienden de 43 (T1) a 40 (T2) y luego a 50 en T3. En la franja 04:00 pm-06:00 pm los siniestros pasan de 36 en T1 a 35 en T2 y experimentan un aumento considerable en T3, alcanzando 60 casos.
- Noche (06:00 pm - 12:00 am): continúa siendo el periodo más crítico de la siniestralidad vial. Entre las 06:00 pm-08:00 pm se registran 52 siniestros en T1, 65 en T2 y 67 en T3. En el tramo 08:00 pm-10:00 pm se mantiene la tendencia ascendente, pasando de 51 (T1) a 66 (T2) y 68 (T3). Finalmente, entre las 10:00 pm-12:00 am se observan 23 casos en T1, 29 en T2 y un incremento notable a 44 en T3.

En síntesis, aunque en la madrugada y primeras horas de la mañana los niveles se mantienen moderados, el tercer trimestre evidencia un repunte en casi todas las franjas, especialmente durante la noche. Entre las 06:00 pm y 10:00 pm se concentra el mayor volumen de siniestros, consolidándose este horario como el principal foco de riesgo para la región a lo largo del año.

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.

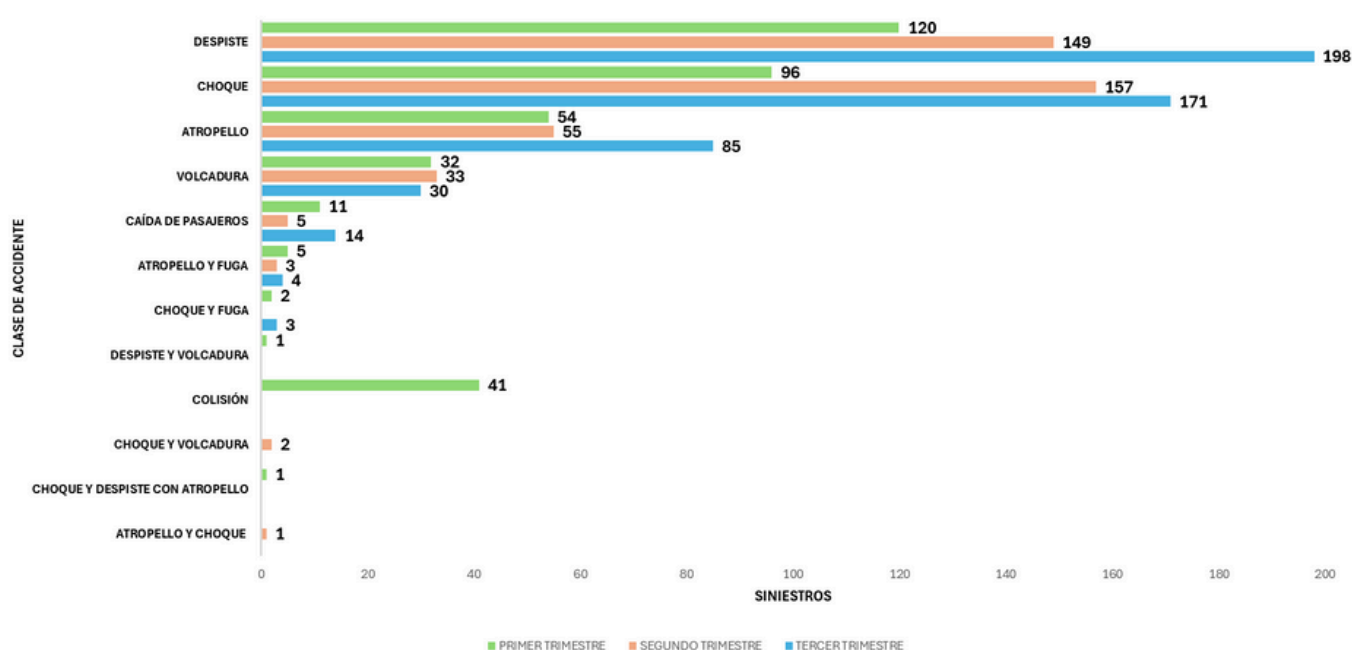
9.10. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 FRENTE A SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN CLASES DE SINIESTROS

El análisis comparativo por tipo de accidente entre el primer trimestre (T1), segundo trimestre (T2) y tercer trimestre (T3) evidencia variaciones significativas en la dinámica de la siniestralidad regional:

- Choque: continúa siendo el tipo de accidente más frecuente en los tres trimestres. En T1 se reportaron 96 casos, aumentando a 157 en T2 y alcanzando 171 en T3. La tendencia es claramente ascendente, consolidándose como el principal aporte al total de siniestros.
- Despiste: se mantiene como el segundo tipo de accidente de mayor ocurrencia. Los registros pasan de 120 casos en T1 a 149 en T2 y aumentan nuevamente en T3 hasta 198, mostrando un crecimiento sostenido y relevante.
- Atropello: presenta una evolución moderada. En T1 se registraron 54 casos, cifra similar en T2 con 55, pero en T3 se produce un incremento considerable, alcanzando 85 accidentes.
- Volcadura: mantiene una estabilidad relativa entre T1 (32) y T2 (33), pero en T3 aumenta a 30 accidentes, sin mostrar variaciones bruscas respecto a su comportamiento histórico.
- Caída de pasajeros: experimenta un comportamiento fluctuante. Desciende de 11 casos en T1 a 5 en T2, pero en T3 presenta un incremento notable alcanzando 14 accidentes.
- Atropello y fuga: muestra variaciones leves: 5 casos en T1, 3 en T2 y un aumento en T3 con 4 registros.
- Choque y fuga: se reporta únicamente en T1 (2 casos) y reaparece en T3 con 3 accidentes, sin registros en T2.
- Colisión: presenta un comportamiento atípico. En T1 registra 41 casos, pero en T2 y T3 no se reportan incidentes bajo esta categoría.
- Otros tipos menos recurrentes como choque y despiste con atropello, despiste y volcadura, atropello y choque, choque y volcadura muestran apariciones puntuales y de baja incidencia. "Choque y despiste con atropello" registra 1 caso en T1; "despiste y volcadura", 1 caso en T1; "atropello y choque", 1 caso en T2; "choque y volcadura", 2 casos en T2; mientras que en T3 no se reportan nuevos casos en estas subcategorías.

En resumen, los siniestros de clase choque y despiste concentran la mayor parte de la carga siniestral en los tres trimestres, con incrementos marcados hacia el T3. Tipos como atropello y caída de pasajeros experimentan variaciones importantes en el último trimestre, mientras que categorías menos frecuentes mantienen comportamientos marginales, aunque continúan aportando casos que deben ser considerados dentro del análisis integral de la siniestralidad regional.

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.

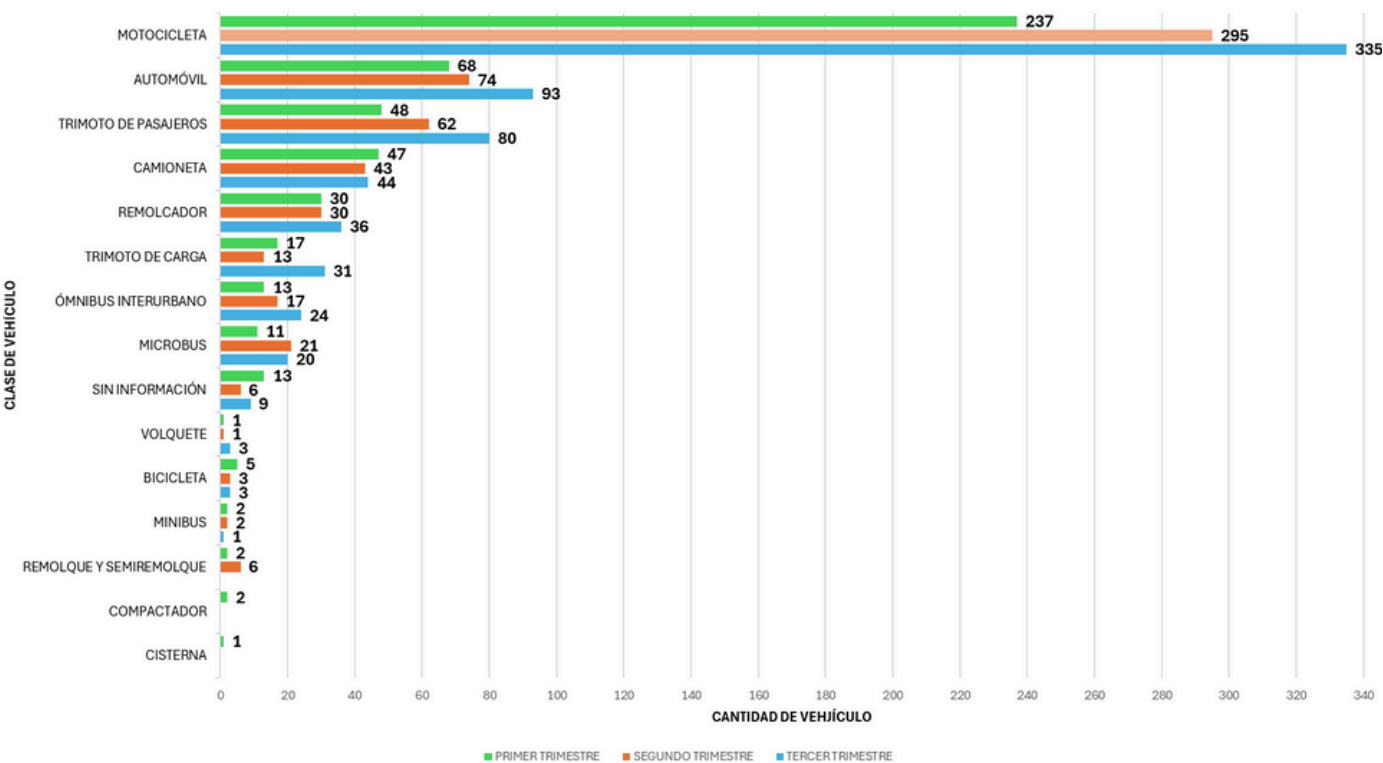
9.11. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

El análisis de los vehículos involucrados en los siniestros de tránsito evidencia los siguientes resultados comparativos entre el primer trimestre (T1), segundo trimestre (T2) y tercer trimestre (T3):

- **Motocicleta:** se mantiene como el vehículo con mayor participación en los tres trimestres analizados. En el T1 registró 237 vehículos, en el T2 aumentó a 295 y en el T3 alcanzó 335 vehículos, consolidándose de manera sostenida como el principal actor vehicular de la siniestralidad regional.
- **Automóvil:** ocupa consistentemente el segundo lugar. Pasa de 68 vehículos en el T1 a 74 en el T2 y luego a 93 en el T3, evidenciando una tendencia de crecimiento progresivo a lo largo del periodo.
- **Trimoto de pasajeros:** muestra una evolución ascendente relevante. En el T1 registró 48 vehículos, en el T2 aumentó a 62 y en el T3 continuó al alza con 80 vehículos, posicionándose como uno de los vehículos de mayor incremento relativo.
- **Camioneta:** presenta un comportamiento relativamente estable con ligeras variaciones. Registra 47 vehículos en el T1, desciende a 43 en el T2 y presenta un leve incremento a 44 vehículos en el T3.
- **Remolcador:** mantiene una presencia constante con variaciones moderadas. Registra 30 vehículos tanto en el T1 como en el T2, y aumenta a 36 vehículos en el T3, reflejando un incremento hacia el cierre del periodo analizado.
- **Ómnibus interurbano:** muestra una tendencia creciente moderada. Pasa de 13 vehículos en el T1 a 17 en el T2 y alcanza 24 vehículos en el T3, evidenciando un incremento sostenido.
- **Microbús:** presenta valores relativamente bajos pero con variaciones relevantes. Registra 11 vehículos en el T1, aumenta a 21 en el T2 y se mantiene cercano en el T3 con 20 vehículos.
- **Trimoto de carga:** experimenta variaciones significativas. Pasa de 17 vehículos en el T1 a 13 en el T2, pero en el T3 asciende a 31 vehículos, duplicando ampliamente sus registros previos.
- **Bicicleta:** presenta una variación moderada. En el T1 se registraron 5 vehículos, en el T2 disminuyó a 3 y en el T3 se mantuvo en 3 vehículos.
- **Minibús:** registra valores bajos y estables, con 2 vehículos tanto en el T1 como en el T2 y 1 vehículo en el T3.
- **Volquete:** mantiene cifras reducidas, con 1 vehículo en el T1, 1 en el T2 y un incremento leve a 3 vehículos en el T3.
- **Remolque y semirremolque:** presenta participación únicamente en el T1 y T2, con 2 vehículos en el T1 y un aumento a 6 en el T2, sin registros en el T3.
- **Cisterna y compactador:** registran participación únicamente en el T1, con 1 y 2 vehículos respectivamente, sin eventos reportados en el T2 ni en el T3.
- **Sin información:** pasa de 13 vehículos en el T1 a 6 en el T2 y luego a 9 en el T3, mostrando fluctuaciones pero manteniéndose en un rango bajo respecto al total.

En resumen, la motocicleta continúa siendo, con amplio margen, el vehículo más involucrado en los siniestros de tránsito durante los tres trimestres analizados, seguida por automóviles y trimotos de pasajeros. Camionetas, remolcadores y ómnibus interurbanos mantienen una presencia constante, mientras que las trimotos de pasajeros y de carga destacan por sus incrementos significativos hacia el T3. Las demás categorías presentan una participación marginal, aunque contribuyen al mapa general de la siniestralidad vehicular regional.

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.

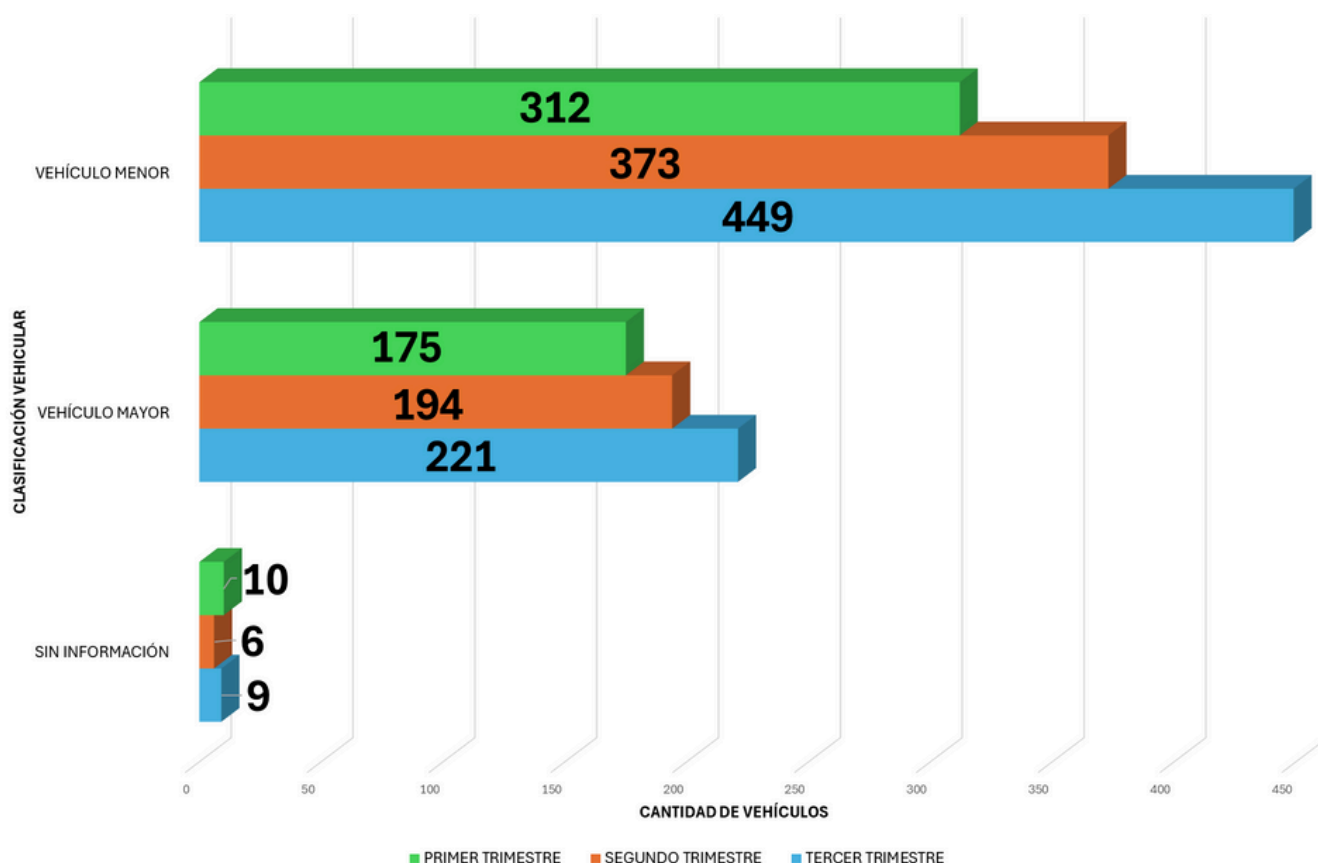
9.12. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE VEHÍCULOS MAYORES Y MENORES INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

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

- Vehículos menores: concentran la mayor participación en los siniestros en los tres trimestres. En T1 registraron 312 casos, en T2 aumentaron a 373 y en T3 alcanzaron 449, mostrando un crecimiento sostenido y significativo trimestre a trimestre.
- Vehículos mayores: también presentan una tendencia ascendente. Pasan de 175 casos en T1 a 194 en T2, y posteriormente a 221 en T3, con incrementos progresivos que reflejan una mayor exposición al riesgo.
- Casos sin información: muestran fluctuaciones moderadas. En T1 se reportaron 10 registros, en T2 descendieron a 6 y en T3 aumentaron ligeramente a 9, manteniéndose en niveles bajos frente al total.

En conclusión, los vehículos menores representan el principal grupo de riesgo durante los tres trimestres, con un incremento continuo que los posiciona como el actor vehicular más crítico. Los vehículos mayores también evidencian crecimiento, aunque en menor magnitud. La variación en los casos sin información se mantiene acotada, conservando la calidad estadística del registro.

Gráfica 28: Comparativo T1 vs T2 vs T3 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.

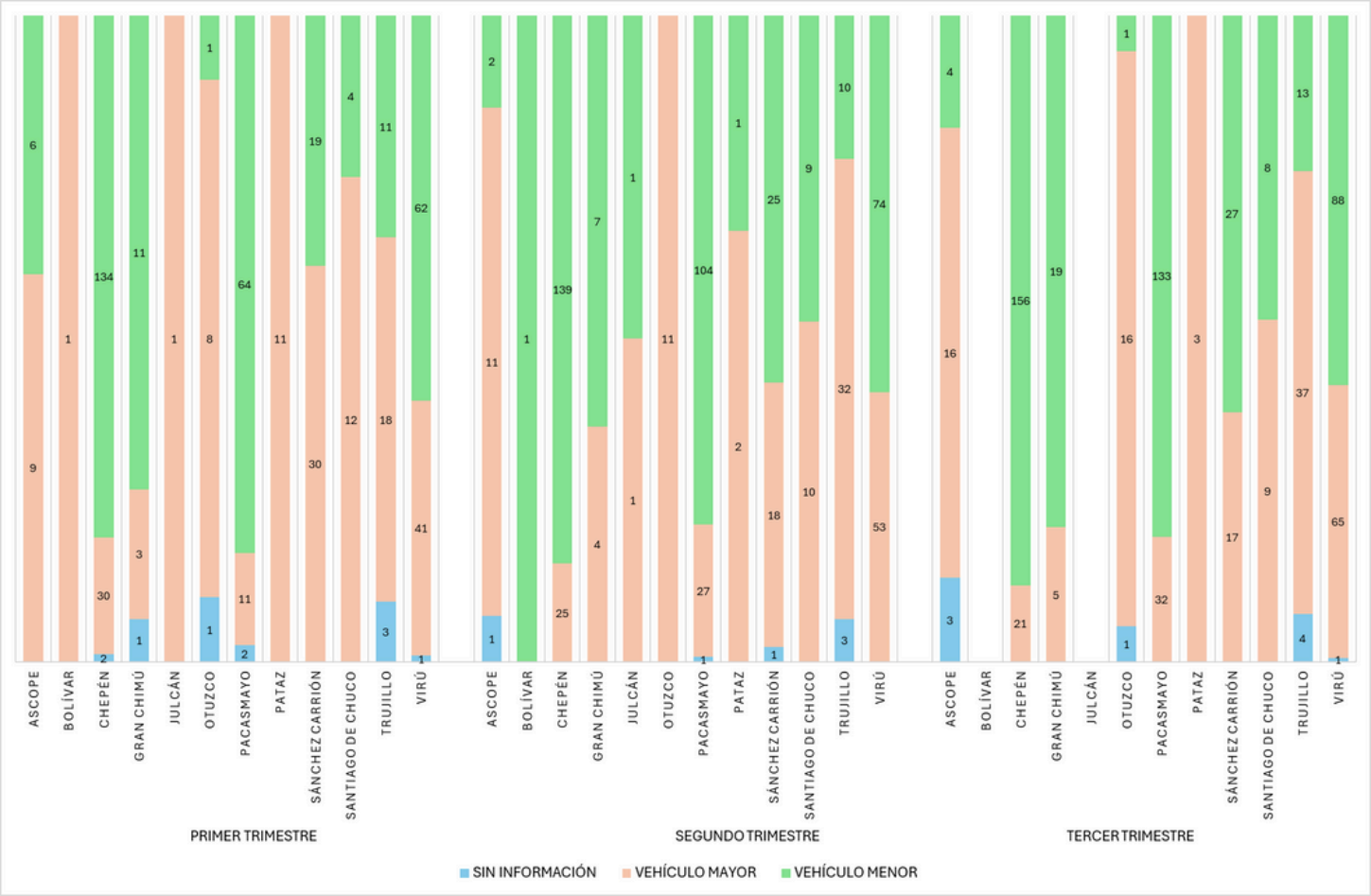
9.13. COMPARATIVO T1 VS T2 VS T3 DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN PROVINCIA

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

- Ascope: los siniestros con vehículos mayores muestran un incremento sostenido: 9 en T1, 11 en T2 y 16 en T3. En vehículos menores, la tendencia es fluctuante: descienden de 6 en T1 a 2 en T2, pero suben ligeramente a 4 en T3. Los casos sin información pasan de 0 en T1 a 1 en T2 y luego a 3 en T3.
- Bolívar: mantiene niveles mínimos en todas las categorías. Vehículos mayores se mantienen en 1 en T1 y 0 en T2 y T3. En vehículos menores solo se registra 1 caso en T2. Casos sin información permanecen en 0 durante los tres trimestres. Continúa siendo la provincia con menor variación y baja incidencia.
- Chepén: presenta un comportamiento mixto. Los vehículos menores aumentan progresivamente: 134 en T1, 139 en T2 y 156 en T3. En vehículos mayores, la tendencia es descendente: 30 en T1, 25 en T2 y 21 en T3. Los casos sin información pasan de 2 en T1 a 0 en T2 y permanecen en 0 en T3.
- Gran Chimú: en vehículos mayores se observa un ascenso gradual: 3 en T1, 4 en T2 y 5 en T3. Los vehículos menores muestran una reducción inicial de 11 en T1 a 7 en T2, pero luego suben a 19 en T3. Los casos sin información bajan de 1 en T1 a 0 en T2 y se mantienen en 0 en T3.
- Julcán: continúa con valores mínimos. En vehículos mayores se mantiene en 1 caso tanto en T1 como en T2, y desciende a 0 en T3. En menores no registra casos en T1 ni en T3, y solo aparece 1 caso en T2. Los casos sin información permanecen en 0.
- Otuzco: registra incrementos en vehículos mayores: 8 en T1, 11 en T2 y 16 en T3. En menores, la cifra se mantiene estable en niveles bajos (1 en T1, 0 en T2 y 1 en T3). En casos sin información se mantiene en 1 en T1, pasa a 0 en T2 y vuelve a 1 en T3.
- Pacasmayo: evidencia un crecimiento considerable. Vehículos mayores pasan de 11 en T1 a 27 en T2 y 32 en T3. En vehículos menores, la tendencia es igualmente ascendente: 64 en T1, 104 en T2 y 133 en T3. Los casos sin información oscilan: 2 en T1, 1 en T2 y 0 en T3.
- Patate: refleja una caída marcada en vehículos mayores: 11 en T1, 2 en T2 y 3 en T3. En menores, se mantienen en cifras mínimas y estables: 0 en T1, 1 en T2 y 0 en T3. En casos sin información continúa con 0.
- Sánchez Carrión: muestra disminución en vehículos mayores: 30 en T1, 18 en T2 y 17 en T3. En menores se observa un aumento continuo, de 19 en T1 a 25 en T2 y 27 en T3. Los casos sin información permanecen bajos: 0 en T1, 1 en T2 y 0 en T3.
- Santiago de Chuco: presenta una ligera reducción en vehículos mayores: 12 en T1, 10 en T2 y 9 en T3. En menores, la tendencia es ascendente: 4 en T1, 9 en T2 y 8 en T3. Los casos sin información se mantienen en 0 en los tres trimestres.
- Trujillo: registra incrementos sostenidos en vehículos mayores: 18 en T1, 32 en T2 y 37 en T3. En vehículos menores las cifras permanecen estables: 11 en T1, 10 en T2 y 13 en T3. Los casos sin información se mantienen en 3 en T1 y T2, aumentando a 4 en T3.
- Virú: continúa como una de las provincias de mayor volumen. En vehículos mayores sube de 41 en T1 a 53 en T2 y 65 en T3. En menores también se incrementa progresivamente: 62 en T1, 74 en T2 y 88 en T3. En casos sin información se mantiene en niveles muy bajos: 1 en T1, 0 en T2 y 1 en T3.

En resumen, la distribución evidencia que los vehículos menores concentran la mayoría de siniestros en provincias como Chepén, Pacasmayo y Virú, con una tendencia claramente ascendente hacia T3. En provincias como Trujillo, Otuzco y Sánchez Carrión se mantiene el predominio del impacto de los vehículos mayores. El comportamiento trimestral ratifica una expansión progresiva del riesgo vehicular en casi todas las provincias, con mayor fuerza en el tercer trimestre del año.

Gráfica 29: Comparativo T1 vs T2 vs T3 de vehículos involucrados en 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.

X. CONCLUSIONES

- Durante el tercer trimestre de 2025 se evidencia un incremento sostenido de la siniestralidad vial en la región La Libertad, tanto en la frecuencia de siniestros como en su nivel de severidad, respecto a los trimestres anteriores.
- Las provincias de Chepén, Pacasmayo y Virú concentran la mayor proporción de siniestros de tránsito registrados en el trimestre, lo que evidencia la necesidad de intervenciones focalizadas, especialmente en tramos de vía nacional.
- Las provincias de Trujillo, Otuzco y Ascope registran el mayor número de víctimas fatales, mientras que Otuzco y Ascope presentan las tasas más altas de mortalidad por cada 100 mil habitantes, lo que revela un riesgo proporcional elevado, tanto en ámbitos urbanos como interprovinciales.
- Los choques y despistes continúan constituyendo las principales clases de siniestros, concentrando más del 70% del total, seguidos por los atropellos.
- Las motocicletas y vehículos menores presentan la mayor participación en los siniestros de tránsito, superando el 60% de los casos, lo que confirma su rol como principal factor de riesgo vial en la región.
- El análisis temporal evidencia que los siniestros se concentran principalmente los domingos y lunes, así como en las franjas horarias de 18:00 a 22:00 horas y 06:00 a 08:00 horas, periodos asociados a una mayor intensidad de movilidad laboral, recreativa y nocturna.
- El número de personas fallecidas y lesionadas muestra una tendencia ascendente sostenida a lo largo de los tres primeros trimestres del año, lo que constituye una alerta estadística regional y refuerza la urgencia de implementar medidas inmediatas y focalizadas de prevención, control y gestión del riesgo vial.

XI. RECOMENDACIONES

- Fortalecer la fiscalización del tránsito y transporte terrestre en las provincias con mayor concentración de siniestros, priorizando controles en horario nocturno y en intersecciones urbanas y tramos de alto flujo vehicular, con énfasis en la verificación de licencias de conducir, vigencia del SOAT y condiciones de visibilidad de los vehículos, especialmente en motocicletas (luces encendidas y elementos reflectivos).
- 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 siniestros 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, priorizando la fiscalización de motocicletas y el cumplimiento de condiciones mínimas de circulación segura.
- 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, 2025, 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 (EMED-GERESA-LL), tercer trimestre 2025.
- Asociación Automotriz del Perú (AAP). Clasificación vehicular y estandarización de características registrables vehiculares. Directiva N.º 002-2006-MTC/15, aprobada mediante R.D. N.º 4848-2006-MTC (16 de julio de 2018).

XIII. ANEXOS

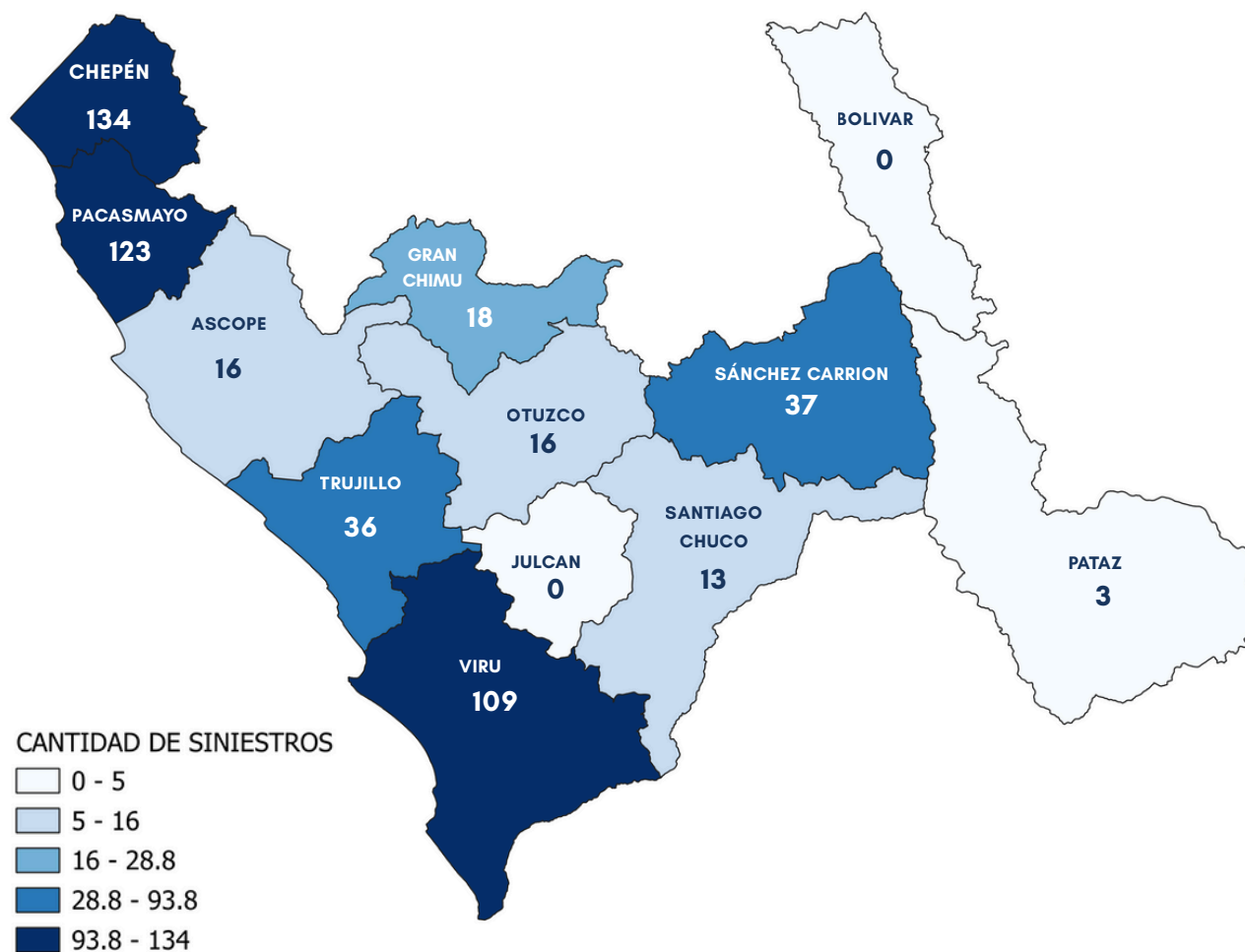
ANEXO 1 : TABLA DE NÚMERO DE SINIESTROS DE TRANSITO ,PERSONAS FALLECIDAS Y
LESIONADAS, TERCER TRIMETRE 2025

PROVINCIA	SINIESTROS	LESIONADOS	FALLECIDOS
ASCOPE	16	21	17
BOLÍVAR	0	0	0
CHEPÉN	134	180	8
GRAN CHIMÚ	18	24	0
JULCÁN	0	0	0
OTUZCO	16	52	19
PACASMAYO	123	167	8
PATAZ	3	5	0
SÁNCHEZ CARRIÓN	37	65	3
SANTIAGO DE CHUCO	13	26	0
TRUJILLO	36	25	20
VIRÚ	109	151	14
TOTAL	505	716	89

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.

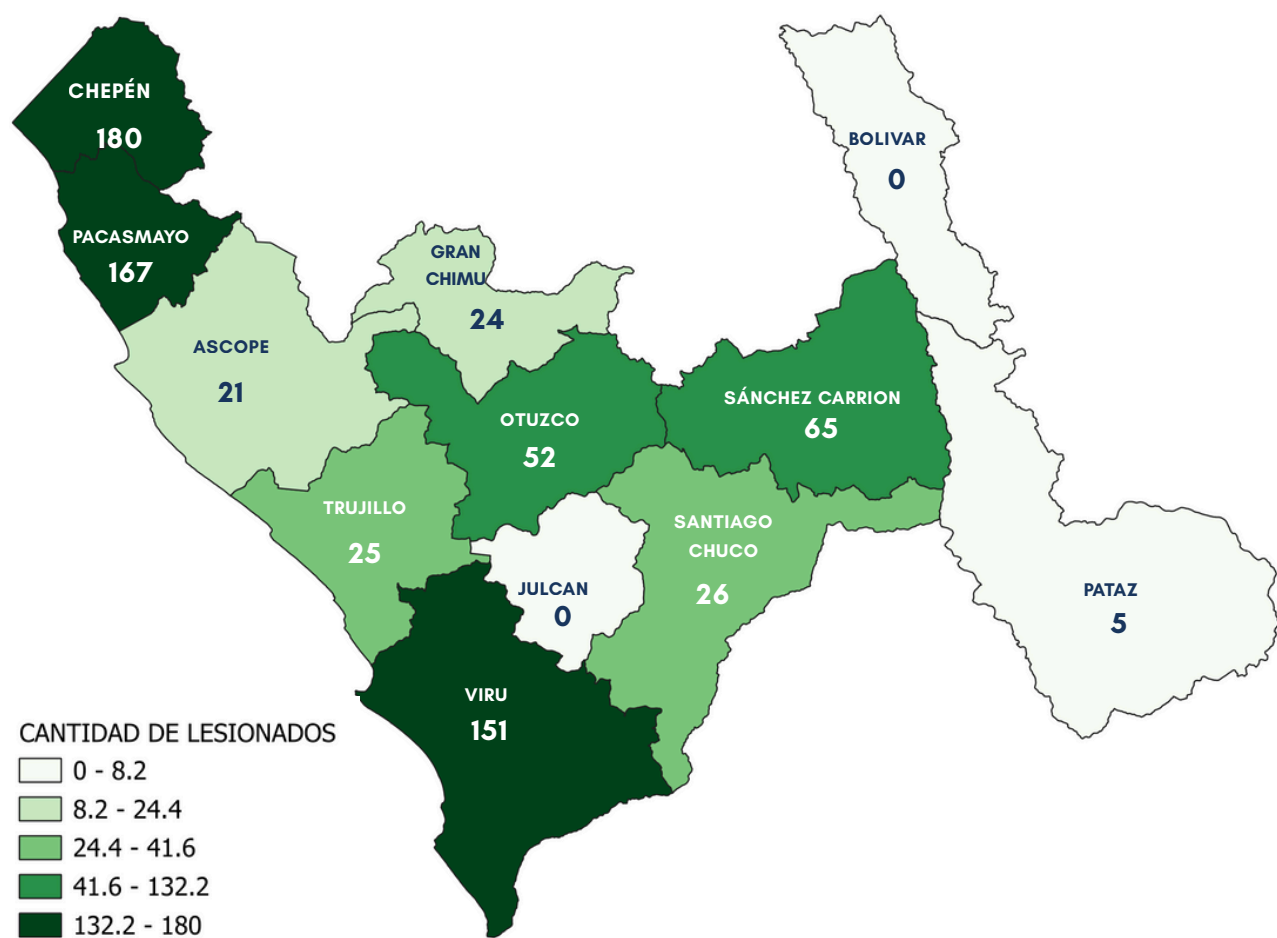
ANEXO 2-A : MAPA DE SINIESTROS DE TRÁNSITO, TERCER TRIMESTRE 2025



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

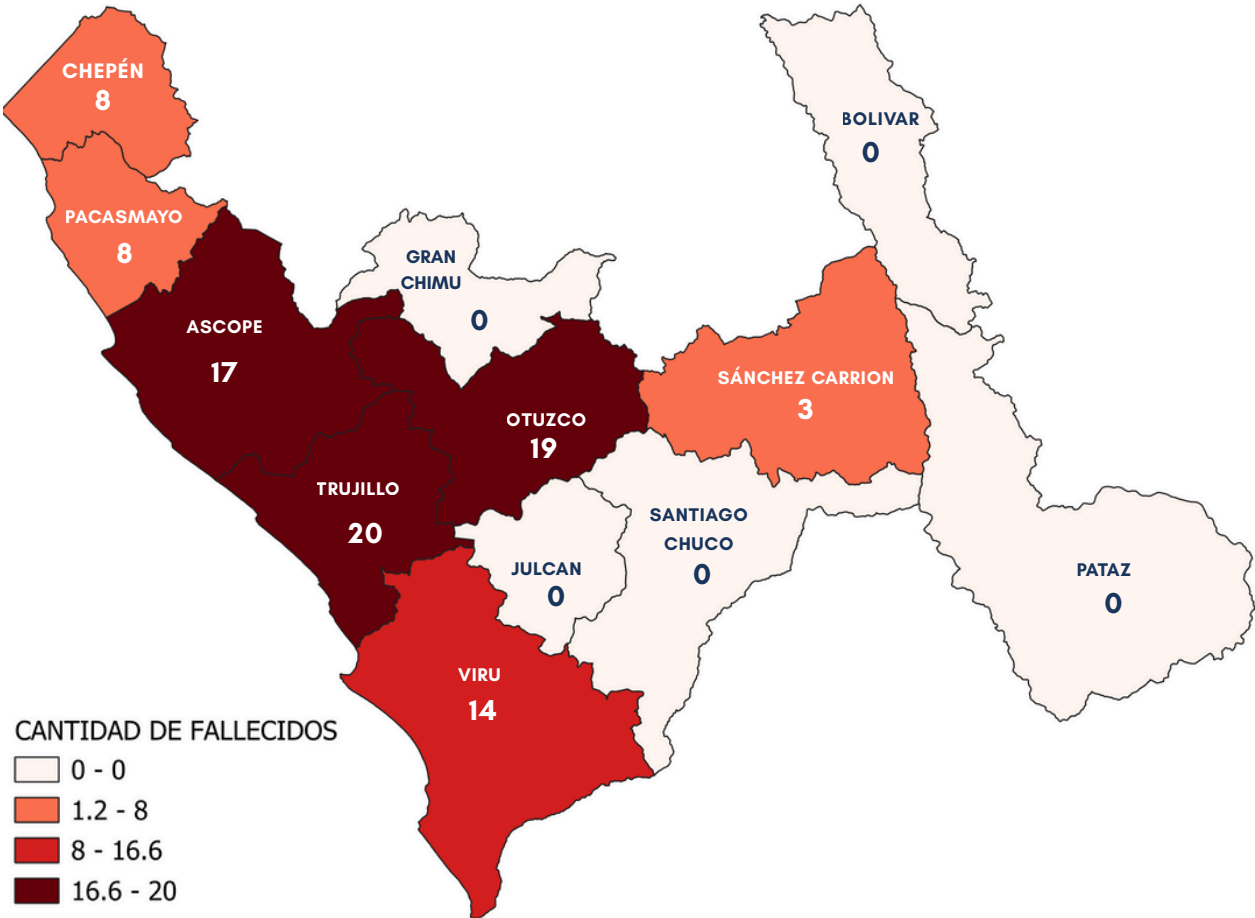
Elaboración: Área Técnica Funcional de Educación y Seguridad Vial de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad.

ANEXO 2-B: MAPA DE PERSONAS LESIONADAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, TERCER 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 FALLECIDAS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, TERCER 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, ENERO-SETIEMBRE 2025

INVOLUCRADOS	AUTOMÓVIL	BICICLETA	REMOLCADOR	CAMIONETA	REMOLQUE Y SEMIREMOLQUE	MINIBUS	MICROBUS	MOTOCICLETA	ÓMNIBUS INTERURBANO	TRIMOTO DE CARGA	TRIMOTO DE PASAJEROS	VOLQUETE	SIN INFORMACIÓN	ATROPELLO	ATROPELLO Y CHOQUE	CHOQUE Y DESPISTE CON ATROPELLO	CHOQUE Y VOLCADURA	COLISIÓN	DESPISTE Y VOLCADURA	CHOQUE Y FUGA	ATROPELLO Y FUGA	CAÍDA DE PASAJEROS	VOLCADURA	ATROPELLO	CHOQUE	DESPISTE
AUTOMÓVIL	23	2	12	9	2		5	63	4	6	13	3		41	1	2		17		2		1	7	41	137	27
BICICLETA			1	1				5			1			2										2	9	
REMOLCADOR			4	3	2	1	6	15	3	6	1	2		16				3		1			12	16	53	11
CAMIONETA				2		1	1	27	3	2	8		2	17	1			6		2	1		23	17	52	32
REMOLQUE Y SEMIREMOLQUE					1			6			1			1			1							1	6	
MINIBUS								1	1					4			1							4		
MICROBUS							1	13	1	2	4			7				3					4	7	29	9
MOTOCICLETA								84	11	27	63	1	2	58			2	34		1		23	30	58	365	354
ÓMNIBUS INTERURBANO									2	2	2			18			1	3		1			2	18	25	4
TRIMOTO DE CARGA														6				2	1				4	6	41	7
TRIMOTO DE PASAJEROS											21			24				10		1		5	10	24	122	18
VOLQUETE														0				1							2	2
SIN INFORMACIÓN														4						1	11	1	2	4	2	7

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://www.gob.pe/regionlalibertad-grtc>



Av. Moche 452 , Urb. Torres Araujo

