

INSTITUTO DE TRÁNSITO DE BOYACÁ
ITBOY

INFORME DE
ACCIDENTALIDAD
AGOSTO DE 2014

Observatorio de Seguridad Vial

Subgerencia Operativa

15/09/2014



Este informe incluye el análisis de los principales indicadores de accidentalidad registrados en áreas de los municipios que son jurisdicción del Itboy.



INTRODUCCIÓN

El Instituto de Tránsito de Boyacá – Itboy en ejecución de la política de seguridad vial en el Departamento de Boyacá y como parte de ésta de las actividades referentes a la gestión y análisis de información de accidentalidad a través del Observatorio de Seguridad vial en los municipios que son de su jurisdicción; incluidos sus tramos de vías Nacionales, los cuales excluyen a Tunja, Duitama, Sogamoso, Chiquinquirá, Paipa y Puerto Boyacá, a fin de identificar los lineamientos generales del presente informe y aportar elementos nuevos de análisis presenta a continuación una síntesis del Informe mundial de seguridad vial 2013 elaborado por la organización mundial de la Salud el cual señala:

Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte.

En este informe, se presenta una síntesis de las medidas que según el informe mundial han tomado 182 países de todo el mundo y orientadas a alcanzar dicho objetivo:

El informe mundial señala: cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, situación que ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, ha habido una estabilización la cual debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes.

“En 2010, gobiernos de todo el mundo proclamaron el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011–2020), cuyo objetivo consiste en estabilizar, y después reducir, la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito, con lo que se calcula que se salvarían 5 millones de vidas en esos 10 años. Se elaboró un *Plan de Acción Mundial* para orientar a los países sobre las medidas necesarias para reducir esas muertes y alcanzar así el objetivo del Decenio”.

Ochenta y ocho países, en los que viven cerca de 1600 millones de personas, han logrado reducir el número de muertos en sus carreteras entre 2007 y 2010, lo cual demuestra que se puede mejorar y que se conseguirán salvar muchas más vidas si los países adoptan nuevas medidas. Sin embargo, es preocupante que en el mismo periodo haya habido en 87 países un aumento del número de muertes por accidentes de tránsito.

Los países de ingresos medios son los más afectados

Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, es decir, 20,1 por 100 000, en comparación con 8,7 en los de ingresos elevados y 18,3 en los de ingresos bajos. El 80% de las muertes por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial pero solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo. Esos países sufren mortalidad desproporcionada por accidentes de tránsito en comparación con su nivel de motorización.

La mitad de los fallecidos por accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas

Organización mundial de la salud, informe sobre la situación Mundial de seguridad vial 2013,



La mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados “usuarios vulnerables de la vía pública”.

Progresos mundiales en materia de legislación sobre seguridad vial

Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. Las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir esas normas son esenciales para que estas resulten eficaces.

Reducción de la velocidad en zonas urbanas protege a peatones y ciclistas

La velocidad aumenta la probabilidad de que se produzcan accidentes y la gravedad de sus consecuencias. La limitación legal de la velocidad y su observancia pueden reducir de forma significativa las lesiones causadas por el tránsito. Se considera que la práctica óptima es la limitación de la velocidad en las zonas urbanas a un máximo de 50 km/h, sin embargo; solo 59 países, que no representan más del 39% de la población mundial (2670 millones de personas), tienen un límite de velocidad nacional en zonas urbanas de 50 km/h, o menos, y permiten que las autoridades locales lo reduzcan aún más.

Control a la conducción bajo efectos del alcohol

La conducción bajo los efectos del alcohol aumenta el riesgo de accidente y la gravedad de las lesiones. El establecimiento y la observancia de leyes que limiten la alcoholemia permitida a 0,05 g/dl pueden reducir significativamente los accidentes relacionados con el alcohol.

En 89 países, que representan un 66% de la población mundial (4600 millones de personas), hay leyes integrales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol que limitan la alcoholemia permitida a 0,05 g/dl o menos; sin embargo cita el informe: “los conductores jóvenes con una alcoholemia de 0,05 g/dl tienen el doble de probabilidades de sufrir un accidente de tránsito que conductores con más experiencia. La reducción del nivel de alcoholemia permitido (0,02 g/dl o menos) es una forma eficaz de reducir los accidentes relacionados con el alcohol en conductores jóvenes”.

Hay que seguir endureciendo las leyes sobre el uso del casco por los motociclistas y fomentar la normalización de los cascos.

El crecimiento rápido del uso de vehículos motorizados de dos ruedas en muchos países se ha acompañado de un aumento de las lesiones y las muertes entre sus usuarios. El uso de cascos de buena calidad puede reducir el riesgo de muerte en un 40%, y el riesgo de lesiones graves en más de un 70%. La introducción de leyes sobre el uso del casco y su observancia es eficaz para aumentar la tasa de utilización del casco y reducir los traumatismos craneoencefálicos, sin embargo: solo noventa países cumplen los criterios que se consideran esenciales para una legislación integral sobre el uso del casco (es decir, han puesto en vigor una ley que abarca a todos los usuarios, sean conductores o



pasajeros, todos los tipos de vía pública y todos los tipos de motores) y aplican normas nacionales o internacionales para homologar los cascos.

Progresos en la ampliación de las leyes sobre el uso del cinturón de seguridad a los pasajeros de los asientos traseros

La no utilización del cinturón de seguridad es un importante factor de riesgo de lesión y muerte por accidente de tránsito entre los ocupantes de los vehículos. La utilización del cinturón de seguridad reduce el riesgo de lesión mortal del conductor y de los pasajeros de los asientos delanteros en un 40% a 50%, y de los pasajeros de los asientos traseros en un 25% a 75%. Hay leyes integrales sobre el uso del cinturón de seguridad por todos los pasajeros en 111 países, que representan el 69% de la población mundial (4800 millones de personas). Otros 10 países las han adoptado desde 2008. Pese a estas importantes mejoras legislativas, queda mucho por hacer para mejorar la observancia de esas leyes:

Aumento del uso de los sistemas de retención para niños

Los sistemas de retención para niños protegen a los lactantes y los niños pequeños contra las lesiones que se pueden producir en un accidente. Dichos sistemas reducen la probabilidad de accidente mortal en aproximadamente un 70% entre los lactantes, y entre un 54% y un 80% entre los niños pequeños.

Las políticas de transportes olvidan a los peatones y los ciclistas

El 27% de las muertes por accidentes de tránsito afectan a los peatones y los ciclistas. En los países de ingresos bajos y medios, la cifra se acerca más al 33%, pero en algunos países supera el 75%; datos que constituyen una seria advertencia a los gobiernos respecto de la necesidad de tener en cuenta a los usuarios no motorizados de la vía pública a fin de lograr que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros

El transporte público puede aumentar la seguridad de los desplazamientos y reducir la congestión del tránsito

En relación con el análisis de accidentalidad correspondiente al mes de Agosto de 2014 en la jurisdicción del itboy señalemos que:

El presente informe tiene como fuente la base del registro de accidentes de tránsito de la policía Nacional y si bien se incluyen algunos indicadores de la accidentalidad a nivel Departamental, su análisis se centra en el análisis de la accidentalidad registrada durante el mes de agosto de 2014, en las vías de los municipios que son jurisdicción del Itboy, incluidos sus tramos de vías nacionales; es decir, se excluye la accidentalidad correspondiente a los municipios de Tunja, Duitama, Sogamoso, Chiquinquirá y Paipa por tener sus propios organismos de tránsito y puerto Boyacá por corresponder a otra jurisdicción.

Del análisis realizado podemos anticipar que en este periodo hubo en la jurisdicción del Itboy un total de diez y nueve accidentes, treinta y un lesionados y seis personas fallecidas, lo que significa una reducción del veintisiete por ciento en el número de accidentes, un once por ciento más de

Organización mundial de la salud, informe sobre la situación Mundial de seguridad vial 2013,



lesionados y el número de personas fallecidas permanece igual con relación al mes anterior. Sumando las tres ciudades de mayor accidentalidad, éstas representan cerca del sesenta por ciento del total de los accidentes registrados en el departamento en este periodo.

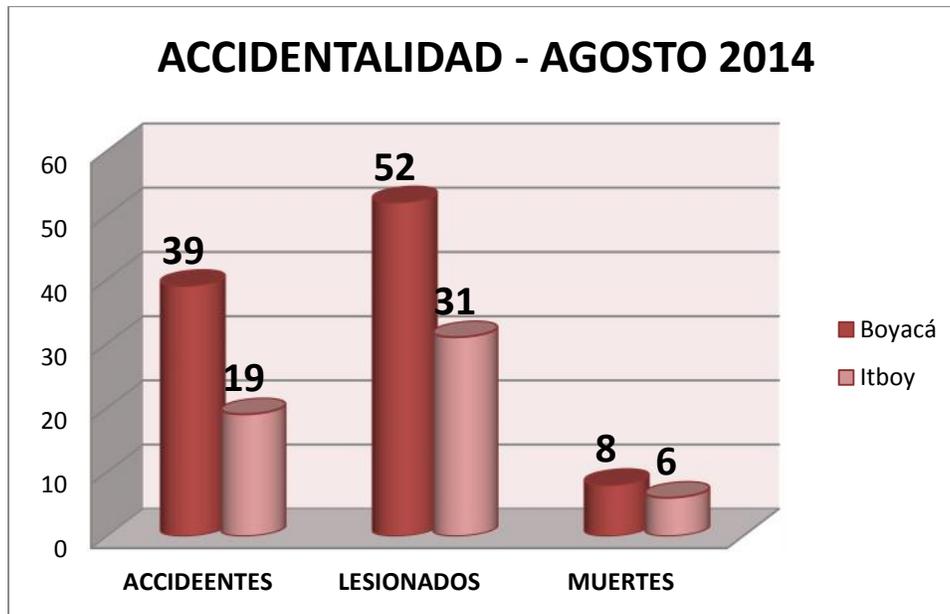
En la jurisdicción del itboy, los municipios con el mayor número de accidentes son Samacá y Saboyá que en su conjunto representan un treinta y dos por ciento del total de la jurisdicción.

Los accidentes de tránsito en motocicleta ocupan el segundo lugar por tipo de accidente con un treinta y dos por ciento, mientras en un veintiuno por ciento de los casos es el vehículo agresor y en cercar de un cuarenta por ciento el vehículo agredido o pasajero que se movilizaba en este medio de transporte.

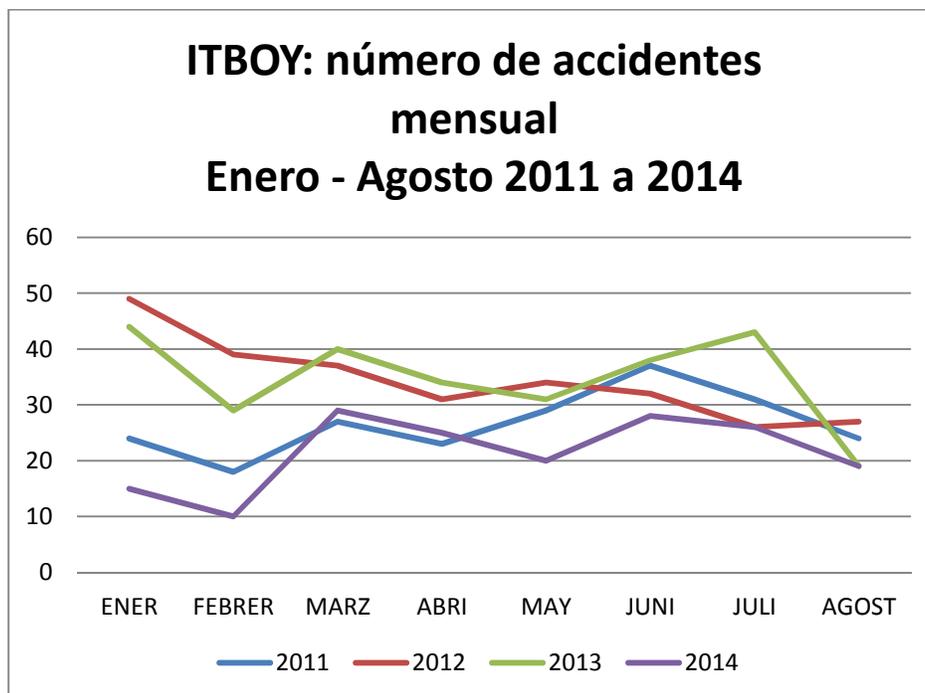
Como las principales causas de la accidentalidad en este periodo sobresalen, la embriaguez y el exceso de velocidad; a estas se atribuye aproximadamente el treinta y dos por ciento de los accidentes registrados en vías de la jurisdicción del itboy, en este periodo.

INFORME ACCIDENTALIDAD

AGOSTO DE 2014



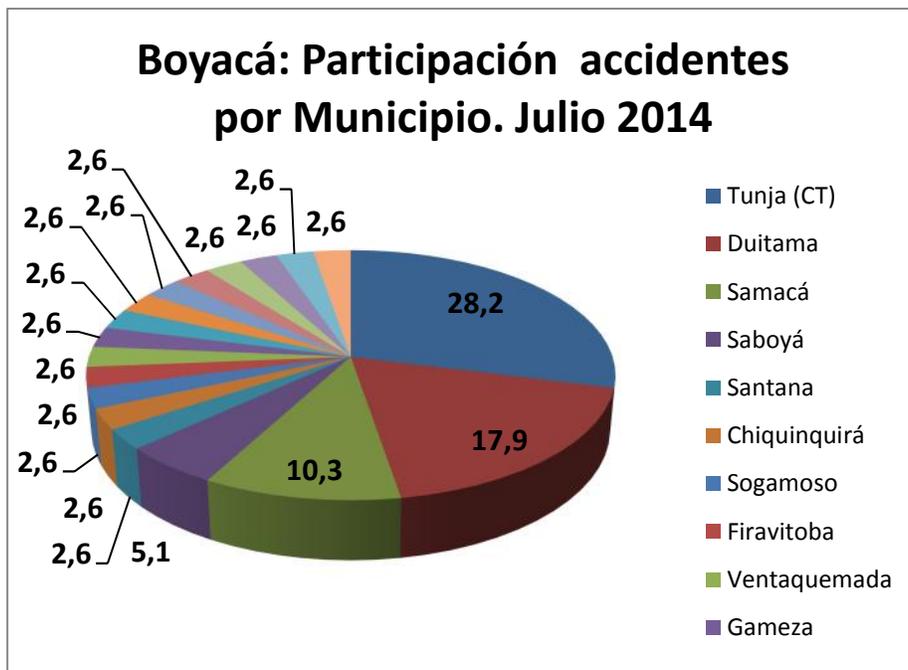
En este periodo, el 49 por ciento de los accidentes tuvo lugar en las vías de los municipios que son jurisdicción del itboy, incluidos sus tramos de vías Nacionales. Los lesionados representan el sesenta por ciento y las víctimas fatales el setenta y cinco por ciento del total Departamental.



El año 2014 muestra una tendencia de accidentalidad menor a la registrada en los tres años anteriores. Agosto presenta una reducción del veintisiete por ciento en el número de accidentes, un once por ciento más de lesionados y el número de personas fallecidas permanece igual con relación al mes anterior. El acumulado total de accidentes; 179, representa una reducción del treinta y seis por ciento respecto al mismo periodo del año anterior.



En el contexto Departamental, Tunja, Duitama y Sam acá aparecen como las tres ciudades con mayor número de accidentes.



Sumando las tres ciudades de mayor accidentalidad, representan cerca del sesenta por ciento del total de los accidentes registrados en el departamento en este periodo.



MUNICIPIO	No Accidentes	%
Samacá	4	21,1
Saboyá	2	10,5
Belén	1	5,3
Chíquiza	1	5,3
Cómbita	1	5,3
Firavitoba	1	5,3
Gameza	1	5,3
Nobsa	1	5,3
Santa Rosa de Vit.	1	5,3
Santana	1	5,3
Socotá	1	5,3
Soracá	1	5,3
Susacón	1	5,3
Tibasosa	1	5,3
Ventaquemada	1	5,3
Total general	19	100,0

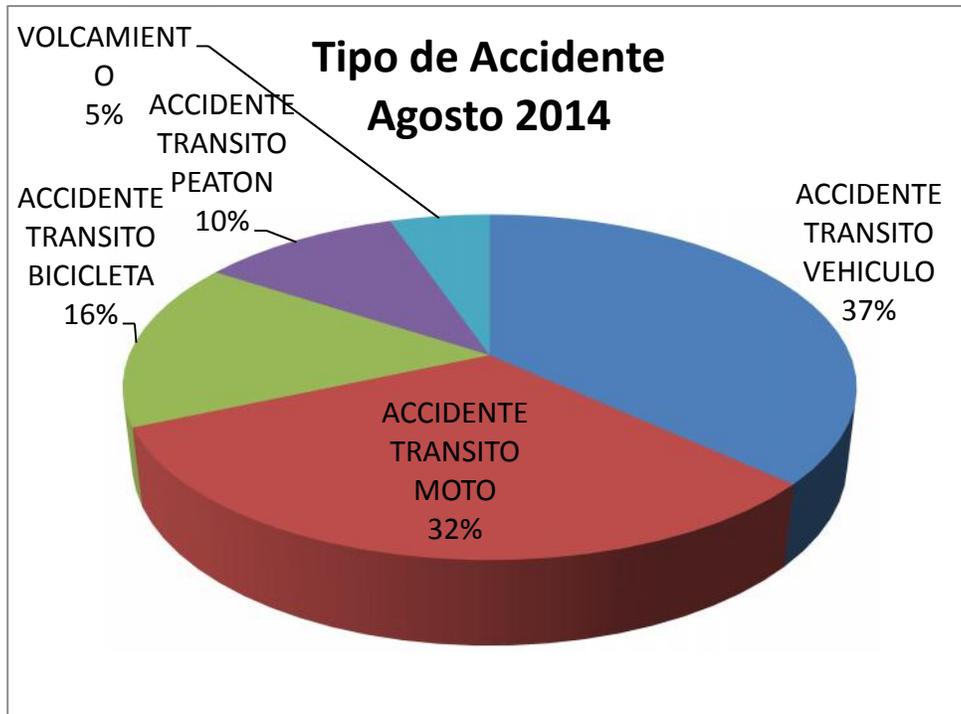
Los diez y nueve accidentes registrados en la jurisdicción del Itboy, se concentran en quince municipios, sumando entre Samacá y Saboyá cerca de un treinta y dos por ciento del total de la jurisdicción. Debe reiterarse que aquí están incluidos los accidentes presentados en los tramos de vías Nacionales, las cuales no son competencia del Itboy, pero atraviesan municipios que si lo son.



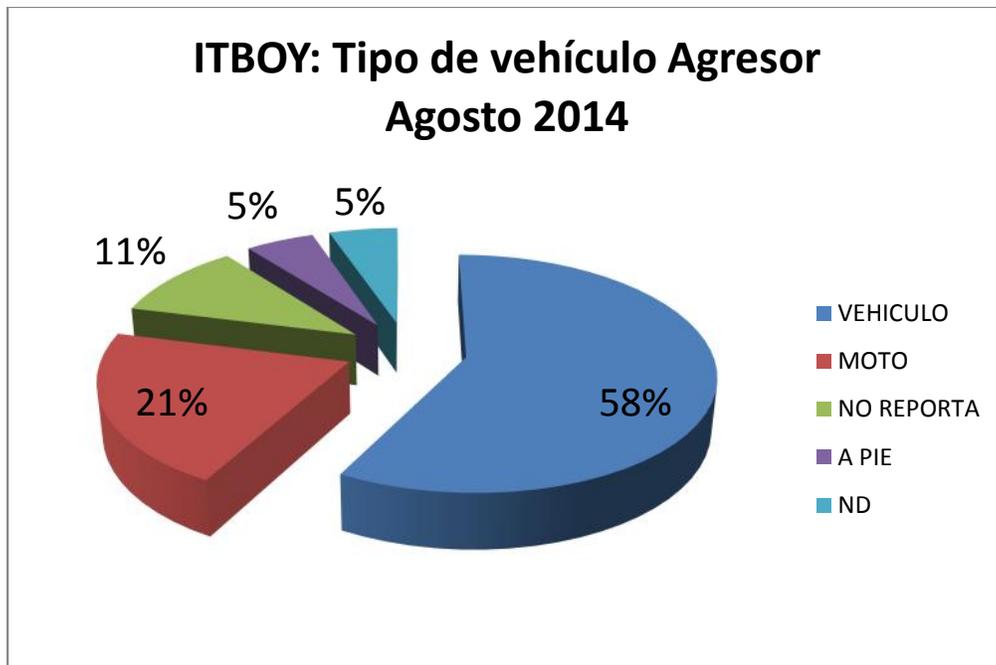
La gráfica ilustra la participación por municipio en el total de accidentes, en el mes de agosto.



La gráfica muestra los sitios específicos en donde tuvieron lugar los accidentes, en este periodo.

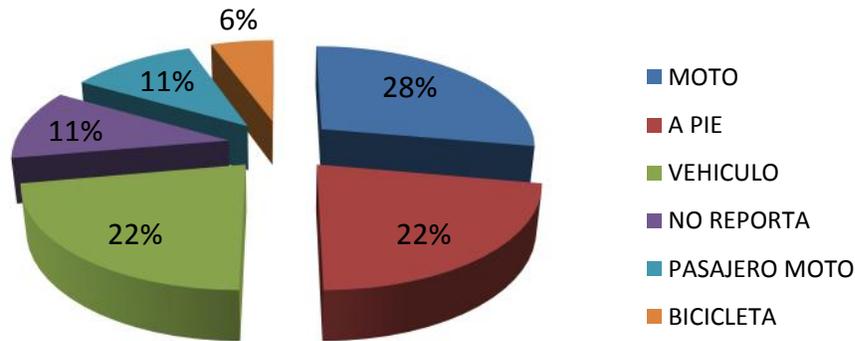


Aun cuando los accidentes de tránsito vehicular ocupan el primer lugar, los accidentes en motocicletas continúan siendo mes a mes uno de los primeros, así como los de tránsito en bicicleta y de peatones.



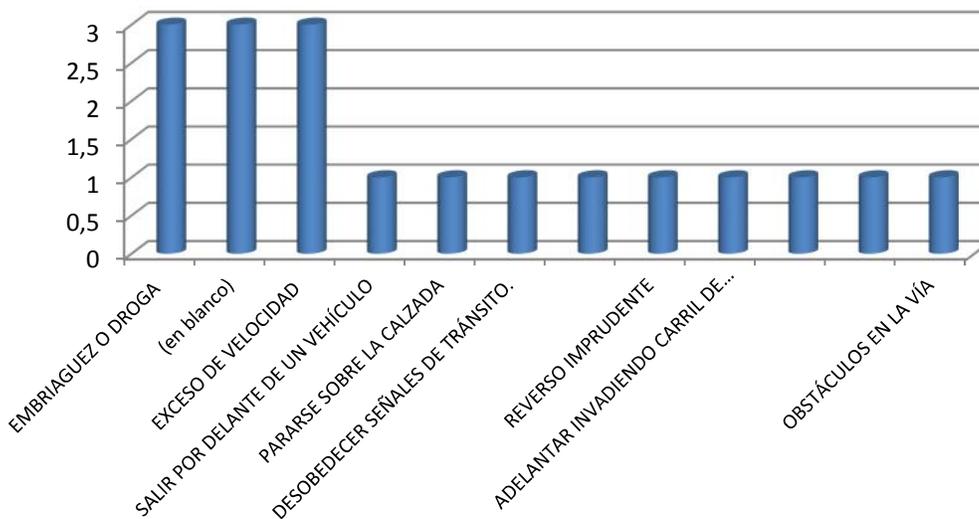
En cerca de las tres quintas partes de los accidentes, es un vehículo el agresor, seguido de las motocicletas con un poco más de una quinta parte.

ITBOY: Clase de Vehículo Agredido Agosto de 2014



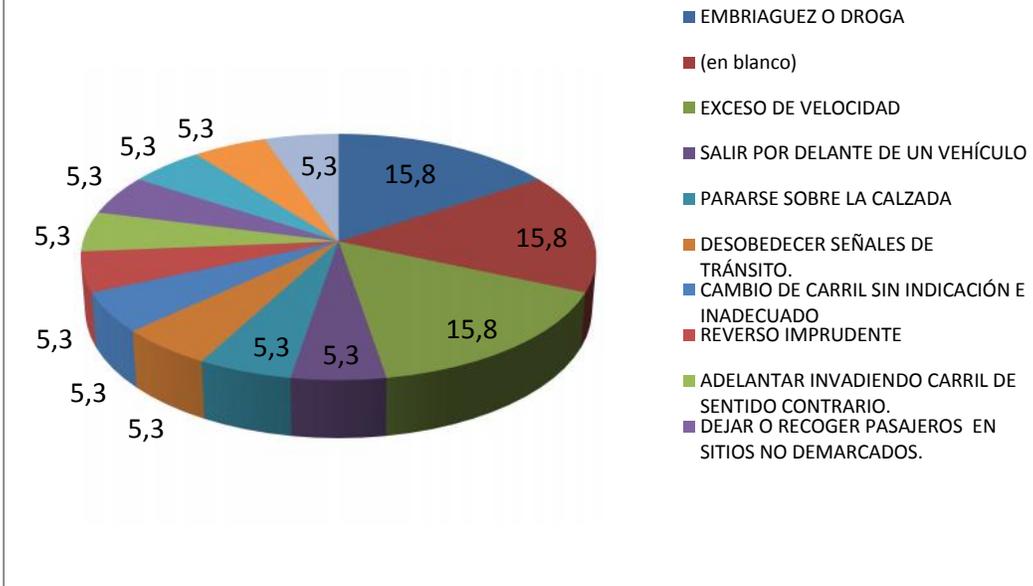
La motocicleta y los peatones continúan siendo dos grupos vulnerables de la accidentalidad vial, pues sumando el 28 por ciento en el cual el vehículo agredido es una motocicleta más un once por ciento en el cual el agredido es un pasajero de motocicleta, tendríamos que cercar de un cuarenta por ciento de los casos el agredido se moviliza en motocicleta.

ITBOY: Hipótesis accidentes - Agosto de 2014



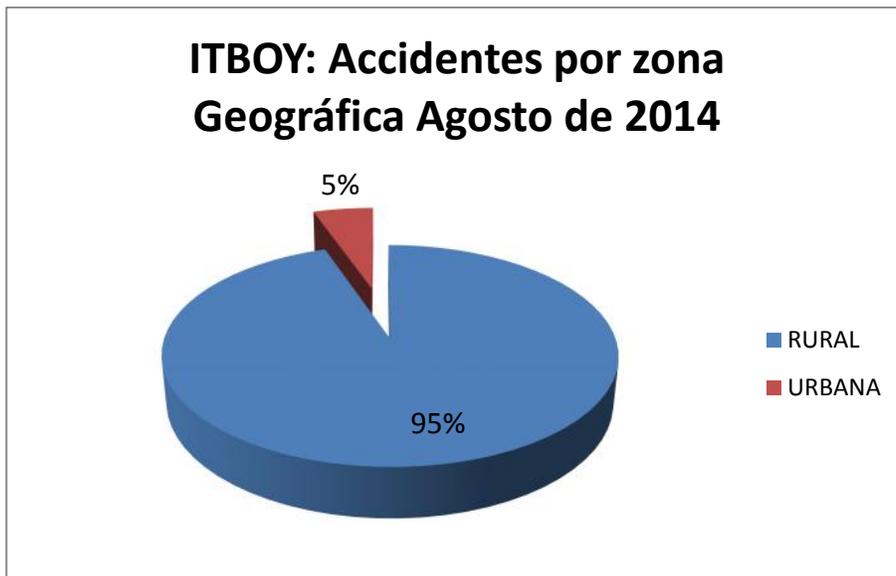
La gráfica muestra las posibles causas de accidentalidad en este periodo.

ITBOY: hipótesis de la accidentalidad Agosto 2014



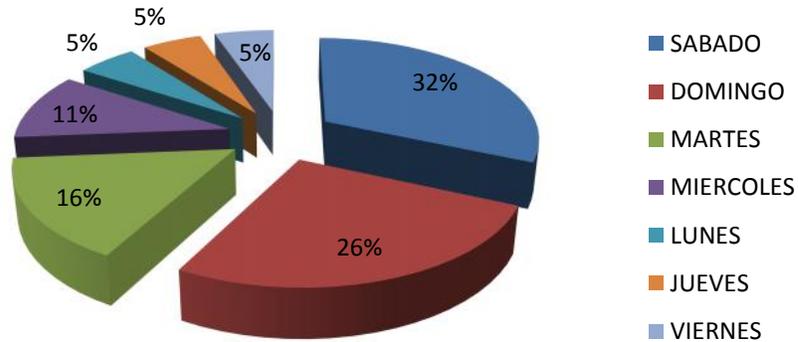
Sobresalen como las principales causas de la accidentalidad en este periodo, la embriaguez y el exceso de velocidad; a estas se atribuye aproximadamente el treinta y dos por ciento de los accidentes registrados en vías de la jurisdicción del itboy, en este periodo.

ITBOY: Accidentes por zona Geográfica Agosto de 2014



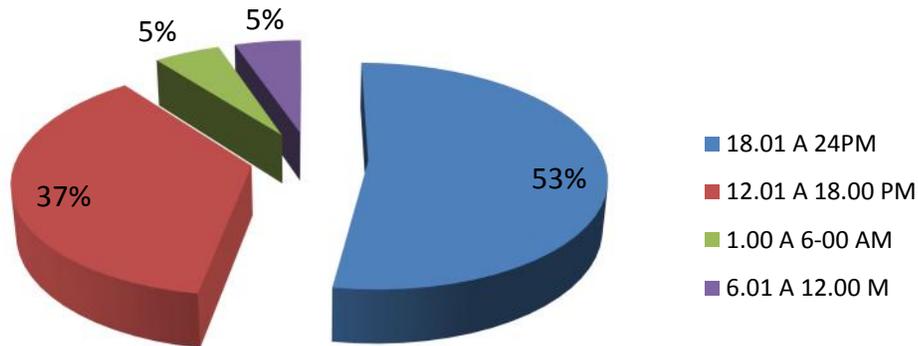
El noventa y cinco por ciento de los accidentes en jurisdicción del ITBOY, corresponden al área rural.

ITBOY: participación accidentes por día de la semana. Agosto 2014



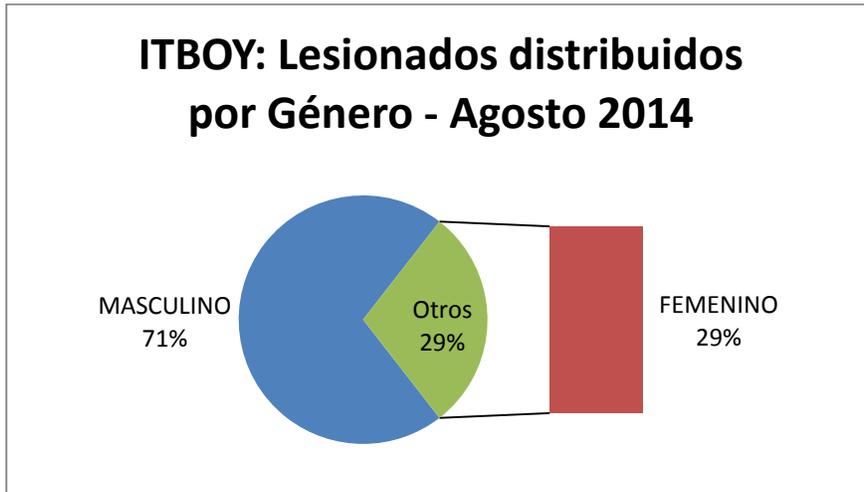
En Agosto, el cincuenta y ocho por ciento de los accidentes tiene lugar entre sábado y domingo.

Itboy: Hora en que ocurren los accidentes. Agosto de 2014



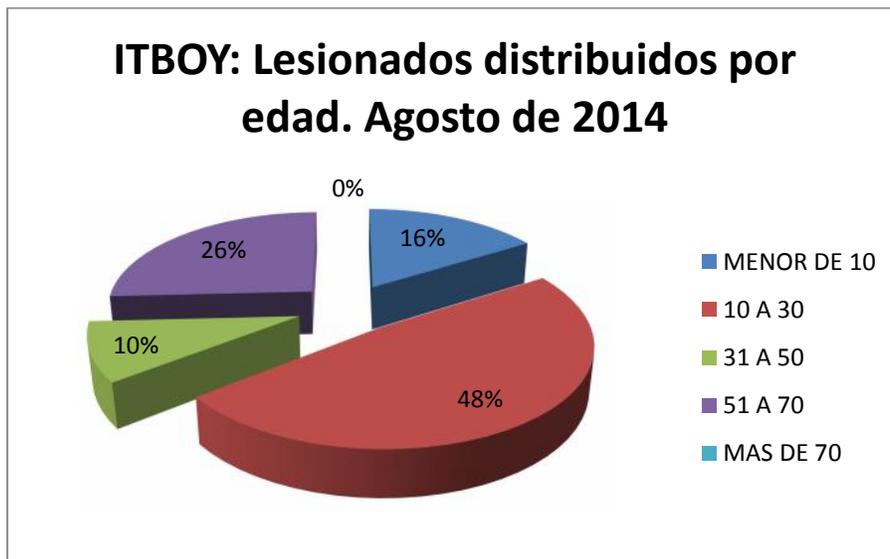
La mayor parte de los accidentes ocurren en horas de la noche; entre seis y doce y en la tarde entre doce del día y seis de la tarde.

Víctimas

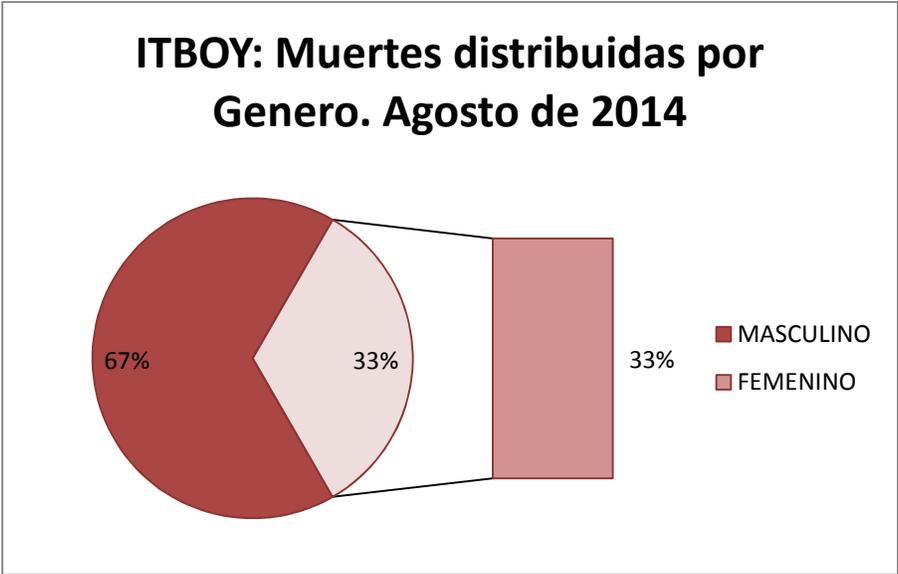


LESIONADOS: CLASIFICADOS POR GENERO: AGOSTO 2014		
	NÚMERO	%
MASCULINO	22	71
FEMENINO	9	29
TOTAL	31	100

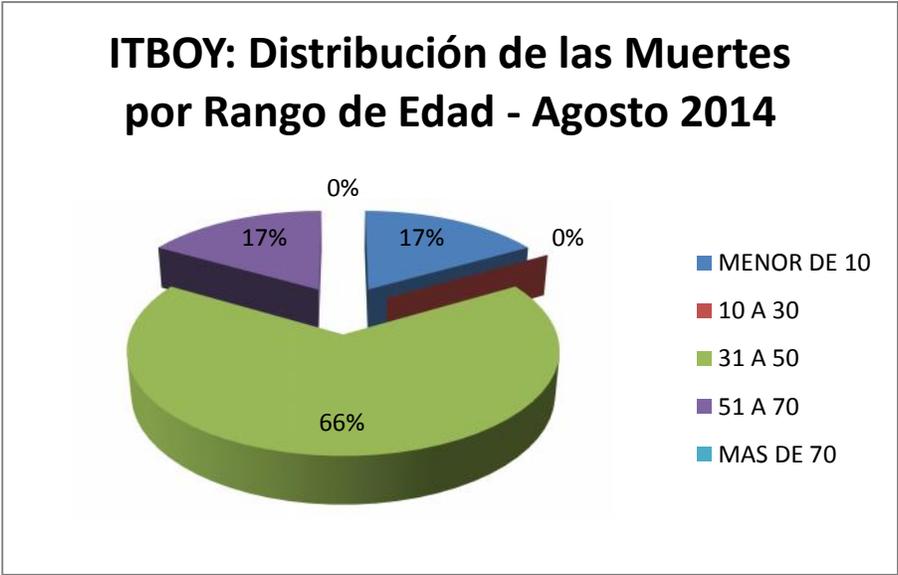
De los treinta y un lesionados, el setenta y uno por ciento son hombres y un veintinueve por ciento mujeres.



El cuarenta y ocho por ciento de los lesionados en accidentes de tránsito en este periodo tiene entre diez y treinta años, sin embargo; los cinco niños menores de diez años que resultaron afectados siguen ubicando a este grupo poblacional como uno de los más vulnerables.



De las personas fallecidas en accidentes de tránsito en este periodo, cuatro eran hombres y dos mujeres.



De las seis personas fallecidas en este periodo en accidentes de tránsito, cuatro tenían edades entre los treinta y uno y los cincuenta años.



Acumulados

ACCIDENTES: ITBOY TRIMESTRE I 2011 A 2014				TOTAL TRIMESTRE I
AÑOS	ENER	FEBRER	MARZ	
2011	24	18	27	69
2012	49	39	37	125
2013	44	29	40	113
2014	15	10	29	54
VARIACIÓN: 2013 -2014		-66	-28	-52
VARIACION MENSUAL		-33	190	

El primer trimestre de 2014, con cincuenta y cuatro accidentes, registra el número más bajo comparado el mismo periodo de los últimos cuatro años. La reducción en el acumulado de 2014 respecto al año anterior es del cincuenta y dos por ciento. Entre febrero y enero de 2014 hubo una reducción del treinta y tres por ciento, mientras que entre marzo y febrero el incremento alcanzó un ciento noventa por ciento, aun así en marzo hubo una reducción del veintiocho por ciento con relación al mismo periodo del año anterior.

ACCIDENTES: TRIMESTRE II 2011 A 2014				
AÑOS	ABRI	MAY	JUNI	TOTAL
2011	23	29	37	89
2012	31	34	32	97
2013	34	31	38	103
2014	25	20	28	53
VARIACIÓN: 2013 – 2014		-26	-35	-26
VARIACIÓN MENSUAL		-14	-20	40

En el segundo trimestre de 2014, el acumulado al igual que en el primero, sigue siendo el más bajo de los últimos cuatro años. La reducción de 2014 con relación al 2013 es del cuarenta y nueve por ciento. Por meses; en abril hubo una reducción de un catorce por ciento y en mayo del veinte por ciento con relación a los meses inmediatamente anteriores, por el contrario en junio hubo un incremento del cuarenta por ciento.



ACCIDENTES: SEMESTRE I DE 2011 A 2014							
AÑOS	ENER	FEBRER	MARZ	ABRI	MAY	JUNI	TOTAL
2011	24	18	27	23	29	37	158
2012	49	39	37	31	34	32	222
2013	44	29	40	34	31	38	216
2014	15	10	29	25	20	28	107
VARIACIÓN: 2013 – 2014		-66	-28	-26	-35	-26	-50
VARIACIÓN MENSUAL		-33	190	-14	-20	40	

El acumulado del primer semestre muestra un total de ciento siete accidentes, es decir ciento nueve menos que el año anterior, lo que representa una reducción de un poco más del cincuenta por ciento.

ITBOY: ACCIDENTES ACUMULADO ENERO – AGOSTO 2011 A 2014									
	ENER	FEBRER	MARZ	ABRI	MAY	JUNI	JULI	AGOST	total
2011	24	18	27	23	29	37	31	24	213
2012	49	39	37	31	34	32	26	27	275
2013	44	29	40	34	31	38	43	19	278
2014	15	10	29	25	20	28	26	19	172
VARIACIÓN: 2011 A 2014		-66	-28	-26	-35	-26	-58	0	-38,1
VARIACIÓN MENSUAL		-33	190	-14	-20	40	-7	-27	

El acumulado de enero a agosto de 2014 con ciento setenta y dos accidentes, se ubica como el de menor accidentalidad comparada con los tres años anteriores, acumulando una reducción con relación al año anterior del 38 por ciento. El mes de agosto registra un número igual de accidentes al año anterior y una reducción del veintisiete por ciento respecto al pasado mes de julio.

ITBOY. ACUMULADO LESIONADOS ENERO A AGOSTO 2011 - 2014									
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	TOTAL
2011	38	22	48	41	34	43	28	29	283
2012	55	38	47	32	38	46	28	28	312
2013	65	37	45	53	36	37	54	43	370
2014	14	9	33	31	14	27	28	31	187
var: 13 -14	-78,5	-75,7	-26,7	-41,5	-61,1	-27	-48,1	-27,9	
Var: mensual		-35,7	266,7	-6,1	-54,8	92,9	3,7	10,7	



ITBOY: MUERTES ACUMULADO ENERO A AGOSTO 2011 - 2014									TOTAL
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	
2011	13	4	9	4	7	7	12	9	65
2012	11	8	7	9	9	8	4	9	65
2013	16	5	13	7	15	14	16	6	92
2014	6	3	7	5	6	10	6	6	49
var: 13 -14	-63	-40	-46	-29	-60	-29	-63	0	
Var: mensual		-50	133	-29	20	67	-40	0	



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del informe sobre la situación mundial de seguridad vial 2013

Se han hecho verdaderos progresos para mejorar la seguridad vial y salvar vidas, pero se hacen necesarias medidas más rápidas y más concertadas para evitar la pérdida innecesaria de muchas más vidas en las vías públicas de todo el mundo. Se hacen las recomendaciones siguientes:

- Los gobiernos tienen que promulgar urgentemente leyes integrales que se ajusten a las prácticas óptimas relacionadas con todos los factores de riesgo fundamentales, a fin de reducir esta causa prevenible de muerte, lesiones y discapacidad.
- Los gobiernos deben invertir recursos financieros y humanos suficientes para lograr la observancia de esas leyes, dado que es un componente esencial de su éxito. La sensibilización de la población puede ser una importante estrategia para que se entiendan y apoyen esas medidas legislativas y de observancia de las leyes.
- Son necesarios esfuerzos concertados para lograr que la infraestructura vial sea más segura para los peatones y los ciclistas. Las necesidades de estos usuarios de la vía pública deben ser tenidas en cuenta cuando se adopten decisiones sobre la política de seguridad vial, la planificación de los transportes y el uso de la tierra. En particular, los gobiernos han de examinar la forma de integrar las formas de desplazamiento no motorizadas en sistemas de transporte más sostenibles y seguros.

Además, en el informe se hacen otras recomendaciones que los gobiernos deberían seguir a fin de mejorar la situación de la seguridad vial en sus países. Entre ellas se encuentran la mejora de la seguridad de la infraestructura vial, la intensificación de la labor para mejorar las normas sobre los vehículos, la mejora de la atención a los accidentados y la armonización de la notificación de los datos relativos a las lesiones causadas por el tránsito.

La decisión de proclamar un Decenio de Acción para la Seguridad Vial fue adoptada de forma unánime en la Asamblea General de las Naciones Unidas de 2010. Aunque se han hecho muchos progresos para mejorar la seguridad vial en varios países, todavía queda mucho por hacer si se quieren alcanzar los objetivos y las metas del Decenio de Acción. Hay pruebas sólidas de cuáles son las intervenciones que funcionan, y ahora la clave para garantizar su aplicación es la acción de gobierno.

Del análisis de accidentalidad Agosto 2014

En este periodo, el 49 por ciento de los accidentes tuvo lugar en las vías de los municipios que son jurisdicción del ITBOY, incluidos sus tramos de vías Nacionales. Los lesionados representan el sesenta por ciento y las víctimas fatales el setenta y cinco por ciento del total Departamental.

El año 2014 muestra una tendencia de accidentalidad menor a la registrada en los tres años anteriores. Agosto presenta una reducción del veintisiete por ciento en el número de

Organización mundial de la salud, informe sobre la situación Mundial de seguridad vial 2013,



accidentes, un once por ciento más de lesionados y el número de personas fallecidas permanece igual con relación al mes anterior. El acumulado total de accidentes de enero a julio; 179, representa una reducción del treinta y seis por ciento respecto al mismo periodo del año anterior.

En el contexto Departamental, Tunja, Duitama y Samacá aparecen como las tres ciudades con mayor número de accidentes. Sumando las tres ciudades de mayor accidentalidad, representan cerca del sesenta por ciento del total de los accidentes registrados en el departamento en este periodo.

Los diez y nueve accidentes registrados en la jurisdicción del ITBOY, se concentran en quince municipios, sumando entre Samacá y Saboyá cerca de un treinta y dos por ciento del total de la jurisdicción. Debe reiterarse que aquí están incluidos los accidentes presentados en los tramos de vías Nacionales, las cuales no son competencia del ITBOY, pero atraviesan municipios que sí lo son.

Aun cuando los accidentes de tránsito vehicular ocupan el primer lugar, los accidentes en motocicletas continúan siendo mes a mes uno de los primeros, así como los de tránsito en bicicleta y de peatones, constituyéndose estos en grupos vulnerables que demandan atención prioritaria dentro de los planes y programas orientados a mejorar la seguridad vial.

Teniendo en cuenta que las motocicletas con un poco más de una quinta parte de los accidentes es el vehículo el agresor y que en cerca del cuarenta por ciento el agredido o de pasajeros de motocicleta, es necesario seguir profundizando las acciones preventivas enfocadas a este importante actor de la seguridad vial.

Sobresalen como las principales causas de la accidentalidad en este periodo, la embriaguez y el exceso de velocidad; a estas se atribuye aproximadamente el treinta y dos por ciento de los accidentes registrados en vías de la jurisdicción del itboy y por tanto se hace necesario intensificar las acciones legislativas, educativas y de control tal como lo recomienda el informe mundial de seguridad vial.

Igualmente tener en cuenta que el noventa y cinco por ciento de los accidentes en jurisdicción del ITBOY, corresponden se localizan en área rural, el cincuenta y ocho por ciento de los tiene lugar entre sábado y domingo, en horas de la noche; entre seis y doce y en la tarde entre doce del día y seis de la tarde. Que de los treinta y un lesionados, el setenta y uno por ciento son hombres y un veintinueve por ciento mujeres y que el cuarenta y ocho por ciento de los lesionados en accidentes de tránsito en este periodo tiene entre diez y treinta años, sin embargo; los cinco niños menores de diez años que resultaron afectados siguen ubicando a este grupo poblacional como uno de los más vulnerables.

Finalmente es importante destacar los avances alcanzados en el año 2014 en reducción del número de accidentes, lesionados y muertes que se muestran a continuación:



El primer trimestre de 2014, con cincuenta y cuatro accidentes, registra el número más bajo comparado el mismo periodo de los últimos cuatro años. La reducción en el acumulado de 2014 respecto al año anterior es del cincuenta y dos por ciento.

En el segundo trimestre de 2014, el acumulado al igual que en el primero, sigue siendo el más bajo de los últimos cuatro años. La reducción de 2014 con relación al 2013 es del cuarenta y nueve por ciento.

El acumulado del primer semestre muestra un total de ciento siete accidentes, es decir ciento nueve menos que el año anterior, lo que representa una reducción de un poco más del cincuenta por ciento.

El acumulado de enero a agosto de 2014 con ciento setenta y dos accidentes, se ubica como el de menor accidentalidad comparada con los tres años anteriores. La reducción con relación al año anterior es del 38 por ciento. El mes de agosto registra un número igual de accidentes al año anterior y una reducción del veintisiete por ciento respecto al pasado mes de julio.