

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

ABRIL - JUNIO
2021

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ y C5



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA



Fiscalía
General
de Justicia

C5

PRINCIPALES HALLAZGOS

1. Durante el segundo trimestre de 2020, la Ciudad de México tuvo reducciones en la movilidad que alcanzaron en promedio -79% debido al confinamiento y la nueva normalidad (semáforo rojo) por la pandemia provocada por el virus SARS-CoV-2, mientras que en el segundo trimestre de 2021 (semáforo amarillo) se tuvieron reducciones de -29%. En tanto, **comparando el 2° trimestre de 2020 con el mismo periodo de 2021, la afluencia del tránsito vehicular se recuperó 50 puntos porcentuales respecto a la operación normal.**

2. Con base en datos de la SSC, la FGJ y el C5, del 2° trimestre de 2019 al 2° trimestre de 2021: **los hechos de tránsito disminuyeron -9%**, en promedio. Asimismo **las víctimas mortales -7%**; mientras que las personas lesionadas se mantuvieron sin cambios.

3. De acuerdo con las tres fuentes de información (SSC, FGJ y C5), del 2° trimestre de 2020 (periodo de confinamiento y semáforo rojo) al 2° trimestre de 2021 (semáforo amarillo), y teniendo una recuperación de 50 puntos porcentuales en el tránsito vehicular respecto a la operación normal: los hechos tuvieron un aumento pasando de 4,574, en promedio, a 7,607, al igual que las personas lesionadas que incrementaron de 2,634 a 4,115; mientras que **las personas fallecidas presentaron una disminución pasando de 106 a 94.**

4. Con base en el C5, la proporción de **vehículos involucrados en hechos de tránsito presentó una disminución** del 2° trimestre de 2019 al 2° trimestre de 2021 (de 81 a 75%). Por su parte, las **motocicletas tuvieron un aumento** del 2° trimestre de 2019 al mismo periodo de 2021 (de 8 a 12%); no obstante, se tuvo una disminución del 2° trimestre de 2020 al 2° trimestre de 2021 (de 14 a 12%).

5. Con base en la SSC, **la proporción de muertes de peatones disminuyó** en 14 puntos porcentuales del 2° trimestre de 2019 al 2° trimestre de 2021. Mientras que **las muertes de motociclistas aumentaron** respecto al 2° trimestre de 2019 (en 7 puntos porcentuales), pero disminuyeron respecto al 2° trimestre de 2020 (en 3 puntos porcentuales); por quinto trimestre consecutivo, fueron el usuario de la vía con el mayor número de decesos registrados.

6. Con base en las tres fuentes de información (SSC, FGJ y C5), **se registró una disminución en las personas fallecidas por atropellamiento**, pasando de 49, en promedio, en el 2° trimestre de 2019 a 35 en el 2° trimestre de 2021. Sin embargo, en el mismo periodo, **las víctimas mortales por choque aumentaron**, pasando del 2° trimestre de 2019 al 2° trimestre de 2021, de 40 a 47, en promedio.

7. En el 2° trimestre de 2021, tanto para la SSC, como para la FGJ y el C5, **la madrugada (00:00 a 05:59 h) concentró el mayor porcentaje de hechos de tránsito mortales**, 41, 32 y 30%, respectivamente. En el mismo periodo, las tres fuentes de información (SSC, FGJ y C5) reportaron que, al menos, **52% de los hechos de tránsito fatales ocurrieron en sábado, domingo y lunes** (a diferencia de las tendencias anteriores que mostraban como los días más fatales los viernes, sábados y domingos).

8. Con base en la SSC, durante el 2° trimestre de 2021 **se registró a las vías primarias como el tipo de vía con la mayor cantidad de hechos de tránsito mortales (35.1%).**

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) asumió el compromiso de transparentar las cifras sobre los hechos de tránsito que se suscitan en la Ciudad por medio de reportes trimestrales y otros insumos, con el objetivo de entender sus características y, así, discutir y planear estrategias de seguridad vial con base en evidencia.

La finalidad de este documento es **informar, de manera abierta, transparente y oportuna sobre la situación en que se encuentra la Ciudad de México en relación con los hechos de tránsito.** El contenido de las secciones del reporte se ajusta a las variables e información que proporciona cada una de las fuentes.

En el presente reporte, se comparan interanualmente tanto las cifras del segundo trimestre de 2021 (Semáforo amarillo) y las acumuladas de enero a junio, con los mismos periodos de 2019 (comportamiento típico) y 2020 (en el que se tuvieron condiciones atípicas por la Jornada Nacional de Sana Distancia y el confinamiento debido a la Emergencia Sanitaria por el virus SARS-CoV-2), provenientes de la información proporcionada por la SSC¹, el C5 y la FGJ. **Es importante subrayar que la SEMOVI no es responsable de generar los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de las instituciones mencionadas produce su información cumpliendo objetivos distintos y haciendo uso de diferentes metodologías, lo que se refleja en lo reportado por cada institución.**

Para más información sobre la metodología consultar la Nota Metodológica del Segundo Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2021: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/nota-metodologica-segundo-reporte-trimestral-de-ht-2021.pdf>

CONSULTA EL MAPA INTERACTIVO
DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO



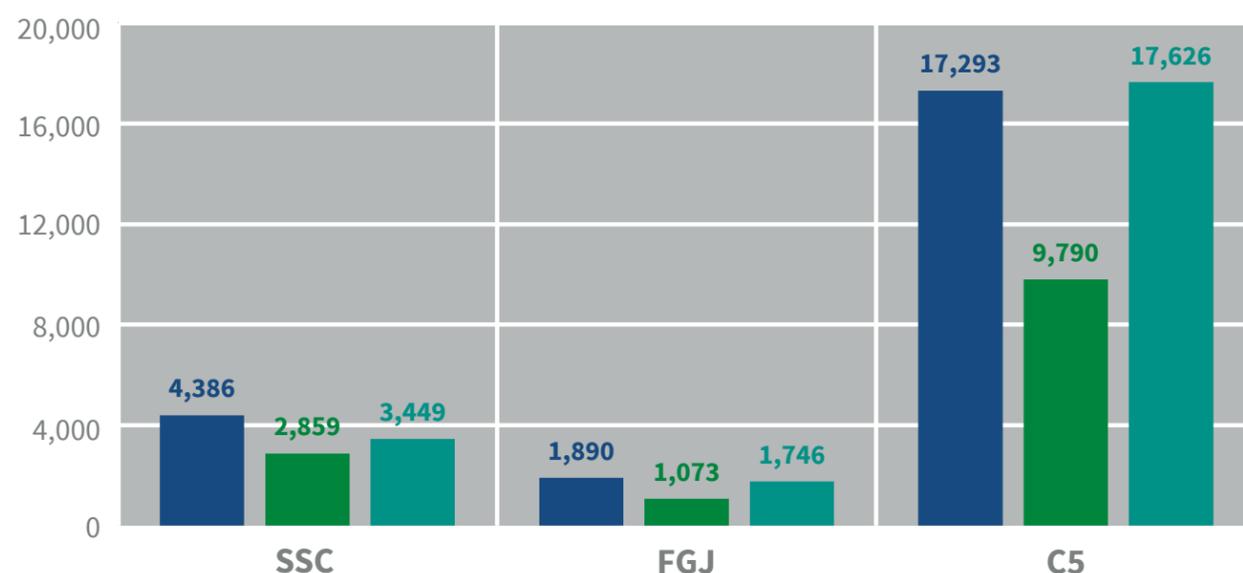
HAZ CLIC EN EL ÍCONO

¹ Derivado del proceso de renovación tecnológica del sistema de captura y almacenamiento del C5, durante el segundo trimestre se tuvo un retraso de la información compartida a la SSC. Por lo que los datos de los meses de mayo y junio se consideran en una proyección estimada al comportamiento del año inmediato anterior.

1. HECHOS DE TRÁNSITO

1.1. TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO SEGUNDO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 1. Hechos de tránsito registrados², segundo trimestre 2019, 2020 y 2021



Nota 1: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Nota 2: Las diferencias entre las cifras del C5 con la SSC y la FGJ, se deben a que el C5 registra los hechos de tránsito con víctimas y sin víctimas (comúnmente llamados "lamineros"), a diferencia de la SSC que registra únicamente aquellos siniestros que derivaron en víctimas. Los registros de la FGJ corresponden a incidentes por los cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público.

Respecto a los hechos de tránsito que acontecieron durante el segundo trimestre de 2021 (Gráfica 1); la SSC, la FGJ y el C5 registraron las siguientes tendencias:

SSC: ↓ en -21.4% respecto al 2° trimestre de 2019; aumento en +21% respecto del 2° trimestre de 2020.

FGJ: ↓ en -7.6% respecto al 2° trimestre de 2019; aumento en +62.7% respecto del 2° trimestre de 2020.

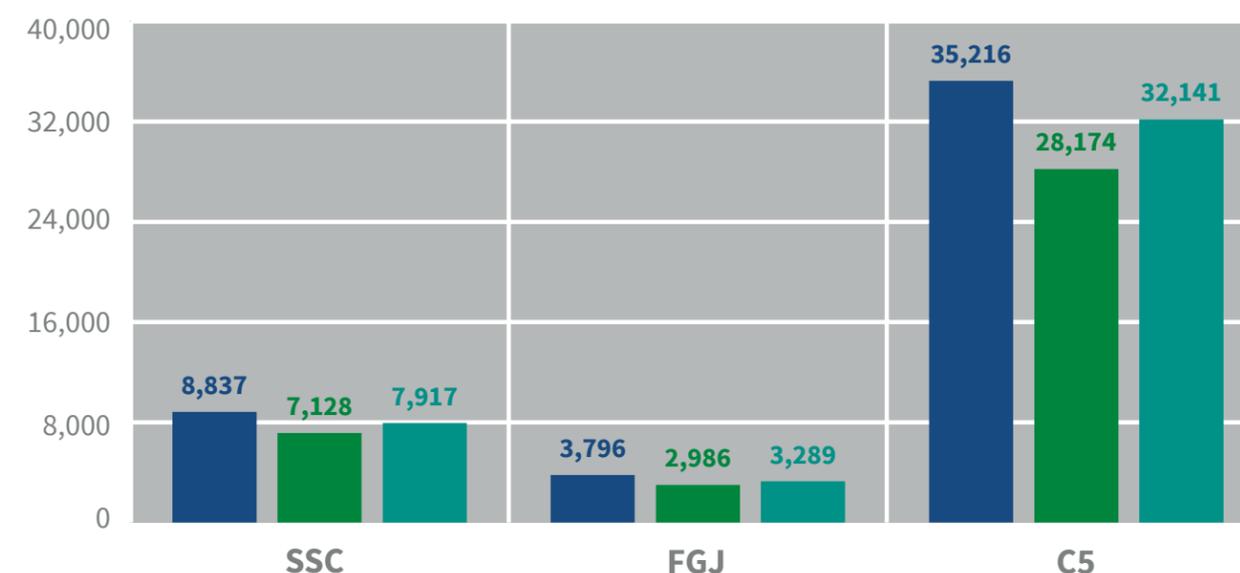
C5: ↑ en +2% respecto al 2° trimestre de 2019. Respecto al 2° trimestre de 2020, pasó de 9,790 a 17,626 registros por incidentes con víctimas o sin víctimas.

Es importante recordar que del 2° trimestre de 2020 al mismo periodo de 2021 la movilidad se recuperó 50 puntos porcentuales.

²Las diferencias en las cifras de las tres fuentes con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del segundo trimestre de 2019 y 2020, se deben a reclasificaciones y ajustes realizados por las mismas.

1.2. TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO PRIMER SEMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 2. Hechos de tránsito registrados³, primer semestre 2019, 2020 y 2021



Nota 1: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Nota 2: Las diferencias entre las cifras del C5 con la SSC y la FGJ, se deben a que el C5 registra los hechos de tránsito con víctimas y sin víctimas (comúnmente llamados "lamineros"), a diferencia de la SSC que registra únicamente aquellos siniestros que derivaron en víctimas. Los registros de la FGJ corresponden a incidentes por los cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público.

En relación con los hechos de tránsito que sucedieron durante el primer semestre de 2021 (Gráfica 2); la SSC, la FGJ y el C5 registraron las siguientes tendencias:

SSC: ↓ en 10.4% respecto al 1° semestre de 2019; aumento en 11% respecto del 1° semestre de 2020.

FGJ: ↓ en 13.4% respecto al 1° semestre de 2019; aumento en 10% respecto del 1° semestre de 2020.

C5: ↓ en 8.7% respecto al 1° semestre de 2019 y aumento en 14% respecto del 1° semestre de 2020.

³Las diferencias en las cifras de las tres fuentes con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del segundo trimestre de 2019 y 2020, se deben a reclasificaciones y ajustes realizados por las mismas.

1.3. HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VEHÍCULO O USUARIO DE LA VÍA SEGUNDO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 1. Tipos de vehículos o usuarios de la vía involucrados en los hechos de tránsito, C5 **segundo trimestre** 2019, 2020 y 2021

Tipo de vehículo / usuario de la vía	2019	2020	2021
Vehículo	13,947 (81%)	7,113 (73%)	13,272 (75%)
Motocicleta	1,380 (8%)	1,413 (14%)	2,067 (12%)
Peatón	1,966 (11%)	1,085 (11%)	1,891 (11%)
Bicicleta ⁵	0 (0%)	178 (2%)	396 (2%)
Monopatín	0 (0%)	1 (0.01%)	0 (0%)
Total	17,293 (100%)	9,790 (100%)	17,626 (100%)

Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

En cuanto a la participación de los diferentes tipos de vehículos o usuarios de la vía en los hechos de tránsito ocurridos durante el 2º trimestre de 2021 (Tabla 1), C5 reportó las siguientes cifras:

Vehículo⁴: ↓ en 6 puntos porcentuales respecto del 2º trimestre de 2019 y un ↑ en 2 puntos porcentuales respecto del 2º trimestre de 2020.

Motocicleta: ↑ en 4 puntos porcentuales respecto al 2º trimestre de 2019 y ↓ en 2 puntos porcentuales respecto del 2º trimestre de 2020.

Peatón: No se registraron cambios en 2º trimestre de 2019 y 2º trimestre de 2020 respecto al 2º trimestre de 2021.

Bicicleta⁵: No se registraron cambios del 2º trimestre de 2020 respecto al 2º trimestre de 2021.

1.4. HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VEHÍCULO O USUARIO DE LA VÍA PRIMER SEMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 2. Tipos de vehículos o usuarios de la vía involucrados en los hechos de tránsito, C5 **primer semestre** 2019, 2020 y 2021

Tipo de vehículo / usuario de la vía	2019	2020	2021
Vehículo	28,319 (80%)	21,060 (75%)	23,929 (74%)
Motocicleta	2,705 (8%)	3,320 (12%)	4,092 (13%)
Peatón	4,192 (12%)	3,327 (12%)	3,404 (11%)
Bicicleta ⁷	0 (0%)	465 (2%)	714 (2%)
Monopatín	0 (0%)	2 (0.01%)	2 (0.01%)
Total	35,216 (100%)	28,174 (100%)	32,141 (100%)

Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

En cuanto a la participación de los diferentes tipos de vehículos o usuarios de la vía en los hechos de tránsito sucedidos durante el 1º semestre de 2021 (Tabla 2), C5 reportó las siguientes cifras:

Vehículo⁶: ↓ en 6 puntos porcentuales respecto del 1º semestre de 2019 y en un punto porcentual respecto del 1º semestre de 2020.

Motocicleta: ↑ en 5 puntos porcentuales respecto al 1º semestre de 2019 y en un punto porcentual respecto del 1º semestre de 2020.

Peatón: ↓ en un punto porcentual respecto al 1º semestre de 2019 y 2020.

Bicicleta⁷: No se registraron cambios del 1º semestre de 2020 respecto al 1º semestre de 2021.

Monopatín: No se registraron cambios del 1º semestre de 2020 respecto al 1º semestre de 2021.

⁴Incluye todo tipo de vehículo motorizado distinto de motocicleta.

⁵Las bicicletas en el C5 contaron con una clasificación particular a partir de septiembre de 2019.

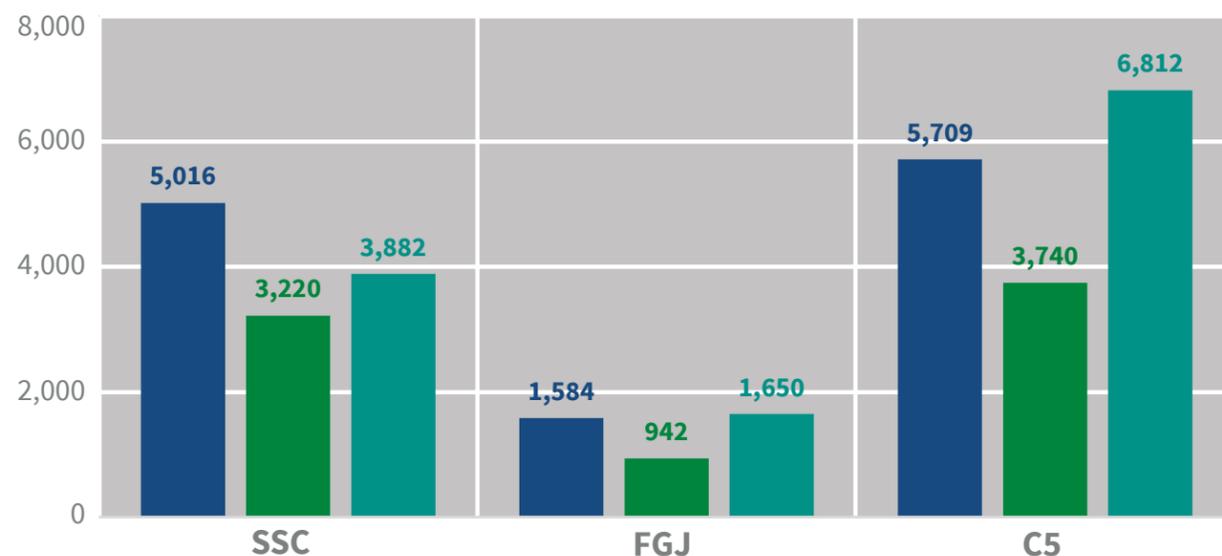
⁶Incluye todo tipo de vehículo motorizado distinto de motocicleta.

⁷Las bicicletas en el C5 contaron con una clasificación particular a partir de septiembre de 2019.

2. VÍCTIMAS

2.1. TOTAL DE PERSONAS LESIONADAS SEGUNDO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 3. Personas lesionadas por hechos de tránsito⁸, segundo trimestre 2019, 2020 y 2021



Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Respecto a las personas lesionadas por hechos de tránsito que ocurrieron durante el 2º trimestre de 2021 (Gráfica 3), se tienen las siguientes tendencias:

SSC: ↓ en -22.6% respecto al 2º trimestre de 2019 y ↑ en +21% respecto del 2º trimestre de 2020.

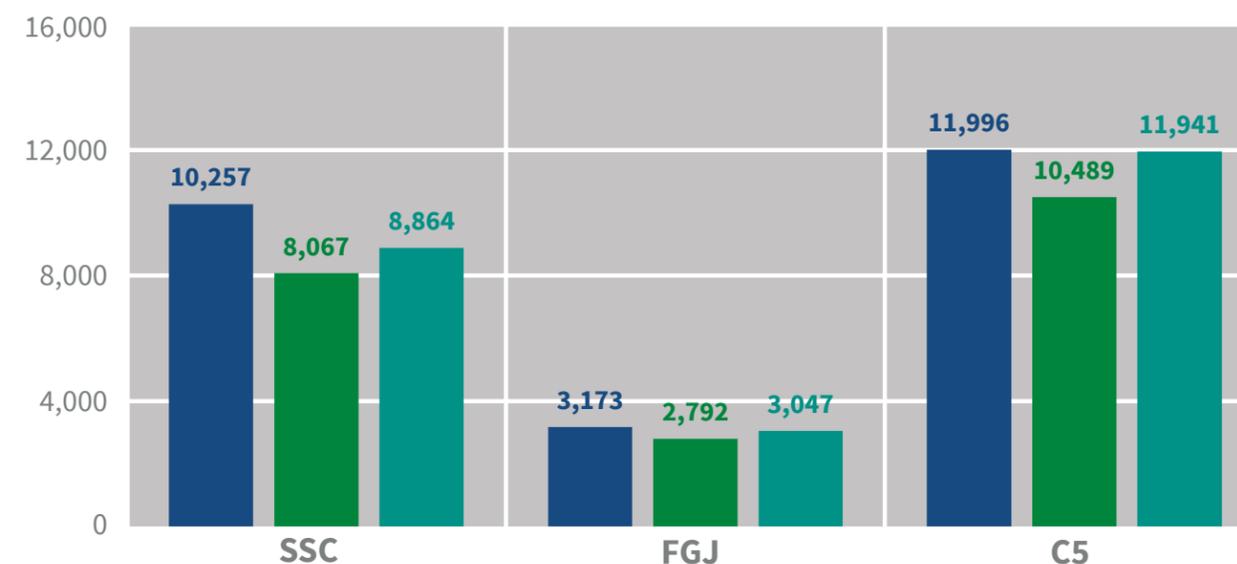
FGJ: ↑ en +4.2% respecto al 2º trimestre de 2019 y en +75% respecto del 2º trimestre de 2020.

C5: ↑ en +19.3% respecto del 2º trimestre de 2019 y en +82% respecto del 2º trimestre de 2020.

⁸ Las diferencias en las cifras de la FGJ con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del segundo trimestre de 2019 y 2020, se deben a que la SEMOVI ha ajustado su metodología de análisis a la de la FGJ, así como a reclasificaciones realizadas por la misma. De igual forma, las diferencias en las cifras de la SSC y el C5 se deben a reclasificaciones o correcciones realizadas por tales dependencias.

2.2. TOTAL DE PERSONAS LESIONADAS PRIMER SEMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 4. Personas lesionadas por hechos de tránsito⁹, primer semestre 2019, 2020 y 2021



Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

En lo que se refiere a las personas lesionadas por hechos de tránsito que ocurrieron durante el 1º semestre de 2021 (Gráfica 4) se tienen las siguientes tendencias:

SSC: ↓ en -13.6% respecto del 1º semestre de 2019. Respecto del 1º semestre de 2020 se tuvo un aumento en +10%.

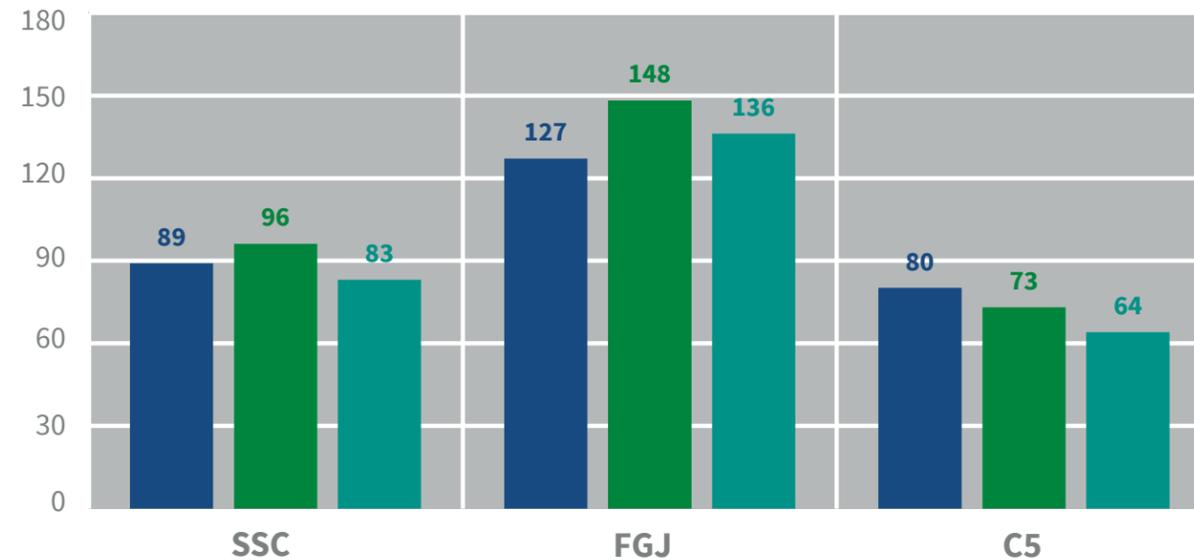
FGJ: ↓ en -4% respecto del 1º semestre de 2019. Respecto del 1º semestre de 2020 se tuvo un aumento en +9%.

C5: ↓ en -0.5% respecto del 1º semestre de 2019. Respecto del 1º semestre de 2020 se tuvo un aumento en +14%.

⁹ Las diferencias en las cifras de la FGJ con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del segundo trimestre de 2019 y 2020, se deben a que la SEMOVI ha ajustado su metodología de análisis a la de la FGJ, así como a reclasificaciones realizadas por la misma. De igual forma, las diferencias en las cifras de la SSC y el C5 se deben a reclasificaciones o correcciones realizadas por tales dependencias.

2.3. TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS SEGUNDO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 5. Personas fallecidas por hechos de tránsito¹⁰, segundo trimestre 2019, 2020 y 2021



Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Con relación a las personas fallecidas por hechos de tránsito que ocurrieron durante el 2° trimestre de 2021 (Gráfica 5) se tienen las siguientes tendencias:

SSC: ↓ en -6.7% respecto del 2° trimestre de 2019 y en -13.5% respecto del 2° trimestre de 2020.

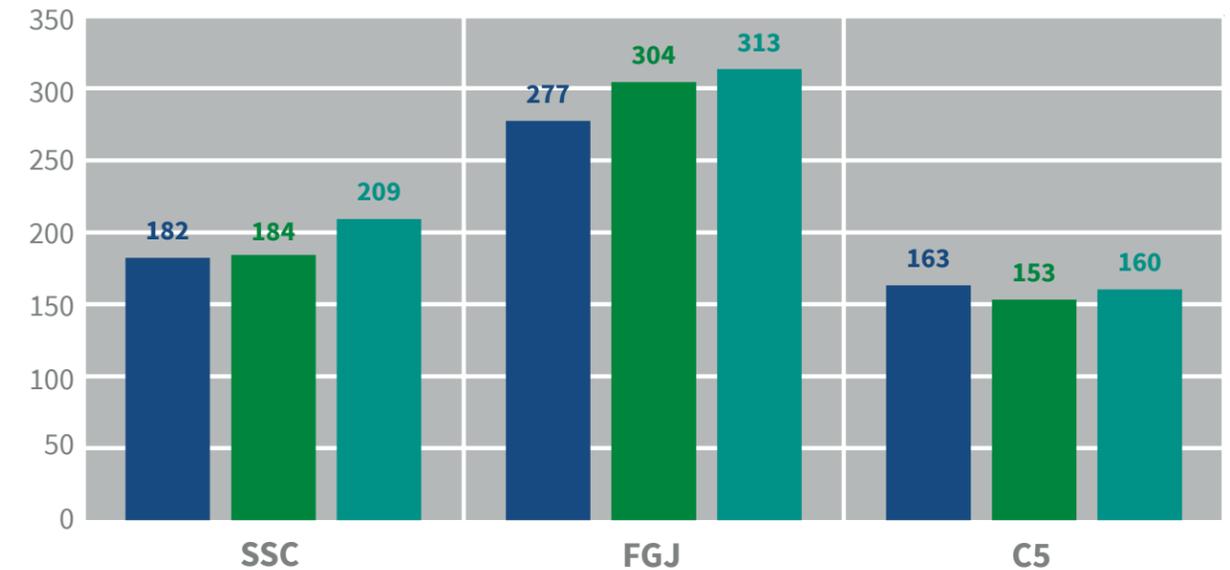
FGJ: ↑ en +7% respecto del 2° trimestre de 2019 y ↓ del -8% respecto del 2° trimestre de 2020.

C5: ↓ en -20% respecto del 2° trimestre de 2019 y -12% respecto del 2° trimestre de 2020.

¹⁰ Las diferencias en las cifras de la FGJ con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del segundo trimestre de 2019 y 2020, se deben a reclasificaciones realizadas por la misma.

2.4. TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS PRIMER SEMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 6. Personas fallecidas por hechos de tránsito¹¹, primer semestre 2019, 2020 y 2021



Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Respecto a las personas fallecidas por hechos de tránsito que ocurrieron durante el 1° semestre de 2021 (Gráfica 6) se tienen las siguientes tendencias:

SSC: ↑ en 14.8% respecto del 1° semestre de 2019 y en +13.6% respecto al 1° semestre de 2020.

FGJ: ↑ en 13% respecto del 1° semestre de 2019 y en +3% respecto del 1° semestre de 2020.

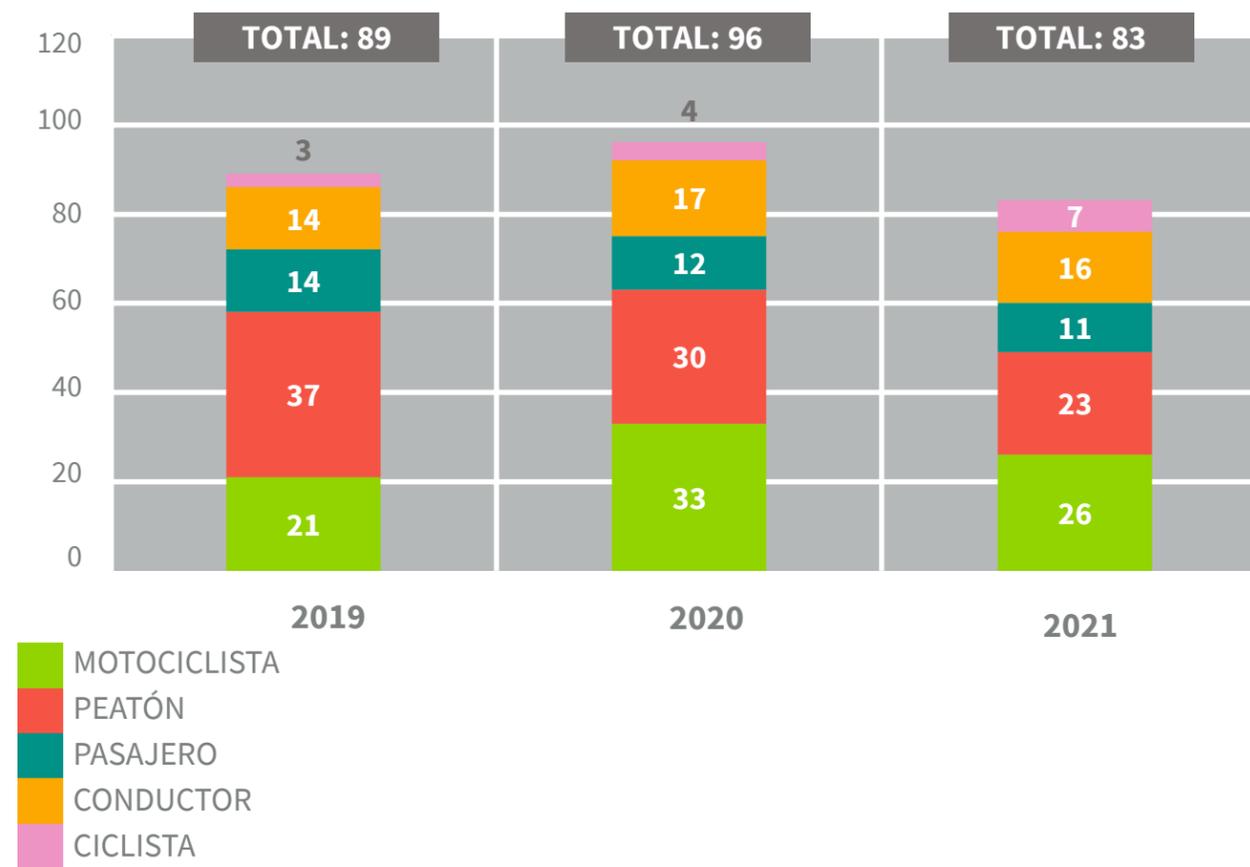
C5: ↓ en -2% respecto del 1° semestre de 2019 y un aumento en +4.6% respecto del 1° semestre de 2020.

¹¹ Las diferencias en las cifras de la FGJ con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del segundo trimestre de 2019 y 2020, se deben a reclasificaciones realizadas por la misma.

2.5. VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA SEGUNDO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Con base en datos de la SSC, en el 2° trimestre de 2021 la proporción de peatones fallecidos respecto del total de usuarios de la vía disminuyó comparado con los mismos periodos de 2019 y 2020: en 14 y 3 puntos porcentuales respectivamente (Gráfica 7 y Tabla 3).

Gráfica 7. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC segundo trimestre 2019, 2020 y 2021



Nota 1: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Nota 2: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Tabla 3. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC segundo trimestre 2019, 2020 y 2021

Usuario de la vía	2019	2020	2021
Motociclista	21 (24%)	33 (34%)	26 (31%)
Peatón	37 (42%)	30 (31%)	23 (28%)
Pasajero	14 (16%)	12 (13%)	11 (13%)
Conductor	14 (16%)	17 (18%)	16 (19%)
Ciclista	3 (3%)	4 (4%)	7 (8%)
Total	89	96	83

Nota 1: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Nota 2: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Durante el 2° trimestre de 2021, los conductores mostraron un aumento de 3 puntos porcentuales respecto al mismo periodo de 2019 y de un punto porcentual respecto al 2° trimestre de 2020.

En lo que a motociclistas se refiere, en el 2° trimestre de 2021 se tuvo un aumento de 7 puntos porcentuales respecto al 2° trimestre de 2019 y una disminución de 3 puntos porcentuales frente al mismo periodo de 2020. Fueron, por quinto trimestre consecutivo (desde el 2° trimestre de 2020), el usuario de la vía con mayor número de decesos registrados.

Respecto al aumento en ciclistas (5 puntos porcentuales respecto al 2° trimestre de 2019 y 4 puntos porcentuales respecto al 2° trimestre de 2020), es importante resaltar que, a partir de febrero de 2020, tras la incorporación del puesto de mando al C5, la SSC contó con más fuentes de información. Anteriormente, solo contaba con los reportes de policía vía radio mientras que, actualmente, se toman reportes por llamadas al 911, radio, botones de auxilio, la app 911/redes sociales y cámaras. Aunado a lo anterior, a partir de la crisis sanitaria por COVID-19, la bicicleta ha sido una alternativa de movilidad para más personas cada vez.

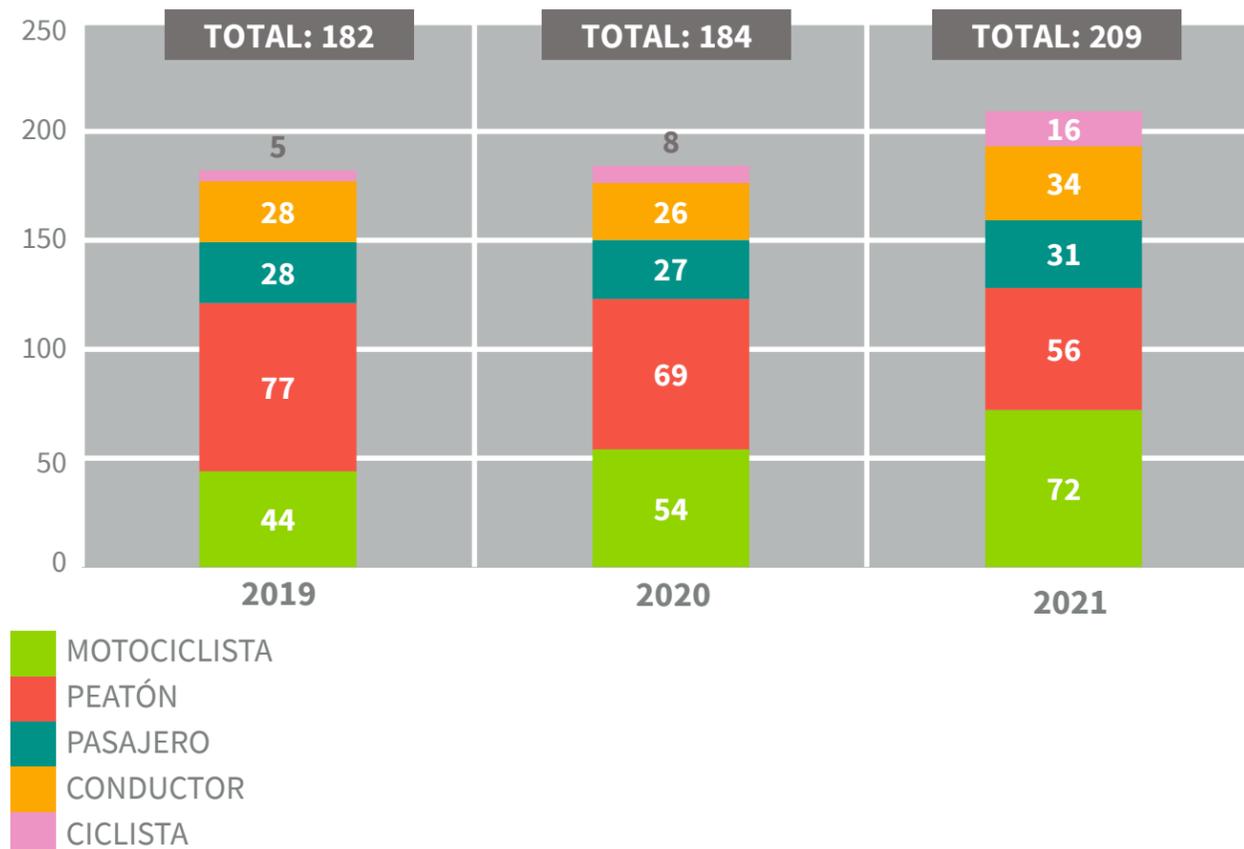
2.6. VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA PRIMER SEMESTRE 2019, 2020 Y 2021

En relación con la proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía que ocurrieron durante el 1° semestre de 2021 (Gráfica 8 y Tabla 4), la SSC registró las siguientes tendencias:

Peatón: ↓ en 15 puntos porcentuales respecto al 1° semestre de 2019 y de 11 puntos porcentuales respecto al 2020.

Motociclista: ↑ en 10 puntos porcentuales respecto al 1° semestre de 2019 y en 5 puntos porcentuales respecto al 1° semestre de 2020.

Gráfica 8. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC primer semestre 2019, 2020 y 2021



Nota 1: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Nota 2: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Tabla 4. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC primer semestre 2019, 2020 y 2021

Usuario de la vía	2019	2020	2021
Motociclista	44 (24%)	54 (29%)	72 (34%)
Peatón	77 (42%)	69 (38%)	56 (27%)
Pasajero	28 (15%)	27 (15%)	31 (15%)
Conductor	28 (15%)	26 (14%)	34 (16%)
Ciclista	5 (3%)	8 (4%)	16 (8%)
Total	182	184	209

Nota 1: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Nota 2: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Respecto al aumento en ciclistas, es de importancia subrayar que, a partir de febrero de 2020, tras la incorporación del puesto de mando al C5, la SSC contó con más fuentes de información. Aunado a que, a partir de la crisis sanitaria por COVID-19, la bicicleta ha sido una alternativa de movilidad para más personas.

2.7. VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE EVENTO SEGUNDO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 5. Personas fallecidas por tipo de evento, SSC, FGJ y C5 **segundo trimestre** 2019, 2020 y 2021

Dependencia	Identidad	2019	2020	2021
SSC	Atropellamiento	37 (42%)	28 (29%)	24 (29%)
	Choque	32 (36%)	43 (45%)	34 (41%)
	Derrapado	12 (13%)	16 (17%)	18 (22%)
	Caída de pasajero	0 (0%)	0 (0%)	1 (1%)
	Volcadura	8 (9%)	9 (9%)	6 (7%)
	Caída de ciclista	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
FGJ	Atropellamiento	64 (50%)	51 (34%)	54 (40%)
	Choque	54 (43%)	79 (53%)	71 (52%)
	Otros*	9 (7%)	18 (12%)	11 (8%)
C5	Atropellamiento	45 (56%)	27 (37%)	28 (44%)
	Choque	35 (44%)	46 (63%)	36 (56%)

La SSC, la FGJ y el C5 registraron una disminución en la proporción de personas fallecidas por atropellamiento pasando de 49%, en promedio, en el 2º trimestre de 2019, a 34% en el 2º trimestre de 2020 y a 37% en el 2º trimestre de 2021. Mientras que las víctimas mortales por choque, tuvieron un aumento, pasando de 41%, en promedio, en el 2º trimestre de 2019 y de 54% en el 2º trimestre de 2020 a 50% en el 2º trimestre de 2021 (Tabla 5).

Con base en datos de la SSC, las víctimas mortales por derrapamiento en el 2º trimestre de 2021, tuvieron un aumento de 9 puntos porcentuales respecto al 2º trimestre de 2019 y de 5 puntos porcentuales respecto del 2º trimestre de 2020.

Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

2.8. VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE EVENTO PRIMER SEMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 6. Personas fallecidas por tipo de evento, SSC, FGJ y C5 **primer semestre** 2019, 2020 y 2021

Dependencia	Identidad	2019	2020	2021
SSC	Atropellamiento	77 (42%)	65 (35%)	55 (26%)
	Choque	69 (38%)	79 (43%)	89 (43%)
	Derrapado	24 (13%)	25 (14%)	49 (23%)
	Caída de pasajero	3 (2%)	1 (1%)	5 (2%)
	Volcadura	9 (5%)	14 (8%)	10 (5%)
	Caída de ciclista	0 (0%)	0 (0%)	1 (0%)
FGJ	Atropellamiento	140 (51%)	118 (39%)	109 (35%)
	Choque	117 (42%)	143 (47%)	158 (50%)
	Otros*	20 (7%)	43 (14%)	46 (15%)
C5	Atropellamiento	91 (56%)	75 (49%)	63 (39%)
	Choque	72 (44%)	78 (51%)	97 (61%)

Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

La SSC, la FGJ y el C5 registraron una disminución en la proporción de personas fallecidas por atropellamiento pasando de 50%, en promedio, en el 1º semestre de 2019 a 41% en el 1º semestre de 2020 y a 34% en el 1º semestre de 2021. Respecto a las víctimas mortales por choque, se tuvo un aumento en el 1º semestre de 2021, pasando de 41 y 47%, en promedio, en el 1º semestre de 2019 y 2020, respectivamente, a 51% en dicho periodo de 2021 (Tabla 6).

Con base en la SSC, las víctimas mortales por derrapamiento en el 1º semestre de 2021, tuvieron un aumento de 10 puntos porcentuales respecto al 1º semestre de 2019 y de 9 puntos porcentuales respecto del 1º semestre de 2020.

Caída ciclista: Ocurre cuando el ciclista se cae por sí mismo de su bicicleta, es decir, cuando no existe la intervención de otro tipo de vehículo.

Volcadura: Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales.

Caída de pasajero: Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento.

Derrapado: Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación.

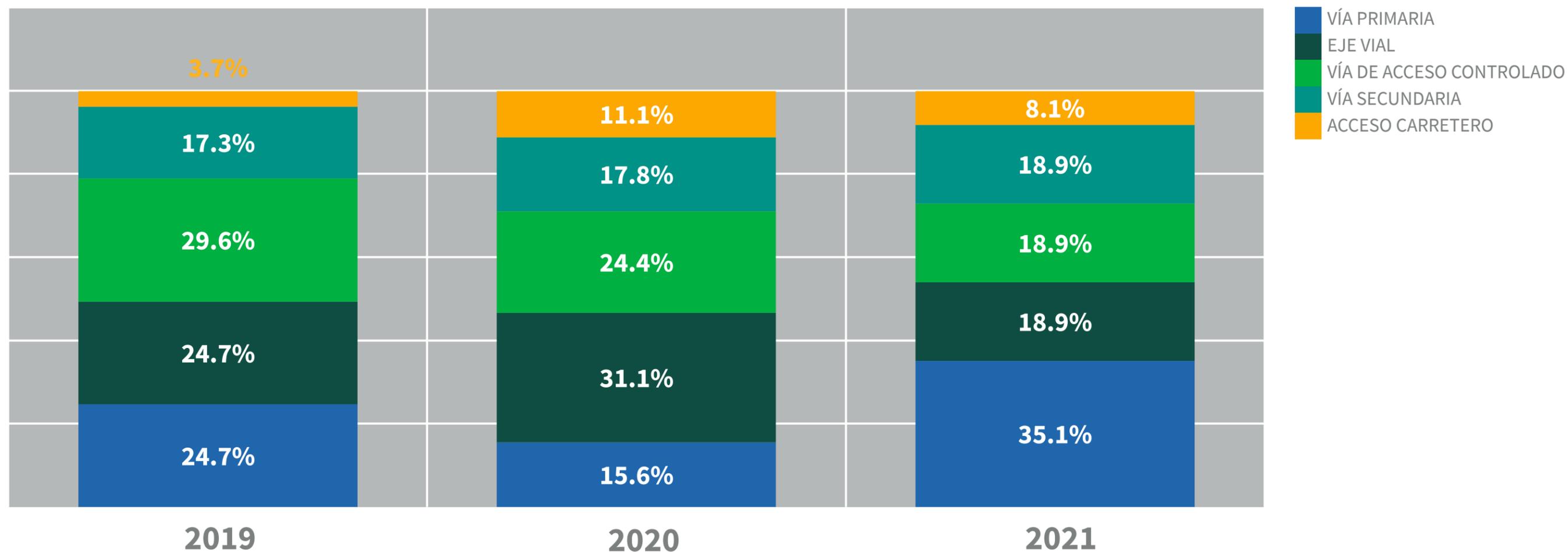
Choque: Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad.

Atropellamiento: Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento.

Otros: Corresponde a la suma de las muertes derivadas de los delitos “HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR” y “HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR (CAÍDA)”.

2.9. HECHOS DE TRÁNSITO CON PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE VIALIDAD SEGUNDO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 9. Hechos de tránsito con personas fallecidas por tipo de vialidad, SSC **segundo trimestre** 2019, 2020 y 2021



Nota: Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

De acuerdo con la SSC, en el 2° trimestre de 2021, las vías primarias concentraron el mayor porcentaje de hechos de tránsito con personas fallecidas con 35.1%. Mientras que en el 2° trimestre de 2019 lo concentraron las vías de acceso controlado con 29.6% y en el 2° trimestre de 2020 los ejes viales con 31.1% (Gráfica 9).

2.10. VÍCTIMAS MORTALES POR DÍA Y HORA SEGUNDO TRIMESTRE 2021

Gráfica 10. Personas fallecidas por hora y día de la semana, SSC segundo trimestre 2021

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vier	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	11	0	2	1	5	4	11	34
06:00 a 11:59	2	2	2	1	0	2	4	13
12:00 a 18:59	4	3	2	3	0	2	2	16
19:00 a 23:59	2	4	1	2	3	4	4	20
Total	19	9	7	7	8	12	21	83

En el transcurso del 2° trimestre de 2021, la SSC registró que los días con más personas fallecidas por hechos de tránsito fueron sábado, domingo y lunes, concentrando el 63% del total. Asimismo, el horario de la madrugada, que va de 00:00 a 05:59 h, concentró el 41% de las personas fallecidas (Gráfica 10).

Gráfica 12. Reportes por hechos de tránsito con personas fallecidas por hora y día de la semana, C5 segundo trimestre 2021

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vier	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	6	0	2	0	4	3	4	19
06:00 a 11:59	2	3	2	1	0	3	3	14
12:00 a 18:59	2	3	3	3	2	2	1	16
19:00 a 23:59	2	2	2	3	1	4	1	15
Total	12	8	9	7	7	12	9	64

De acuerdo con cifras del C5, durante el 2° trimestre de 2021, los días con mayor porcentaje de víctimas mortales fueron sábado, domingo y lunes, sumando en conjunto el 52% del total. Del mismo modo que para la SSC y la FGJ, la madrugada tuvo la mayor concentración de víctimas mortales con 30% (Gráfica 12).

Gráfica 11. Carpetas de investigación abiertas por hechos de tránsito con personas fallecidas por hora y día de la semana, FGJ segundo trimestre 2021

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vier	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	8	2	2	3	8	3	15	41
06:00 a 11:59	4	3	5	2	2	4	10	30
12:00 a 18:59	2	6	3	2	3	4	5	25
19:00 a 23:59	4	4	3	5	4	9	5	34
Total	18	15	13	12	17	20	35	130

La FGJ registró que en el 2° trimestre de 2021, el sábado, domingo y lunes tuvieron el mayor porcentaje de hechos de tránsito con personas fallecidas con 56%. Aunado a lo anterior, la madrugada concentró el 32% de los incidentes viales fatales (Gráfica 11).

2.11. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO SEGUNDO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 13. Personas fallecidas /lesionadas por hechos de tránsito, FGJ **segundo trimestre** 2019, 2020 y 2021

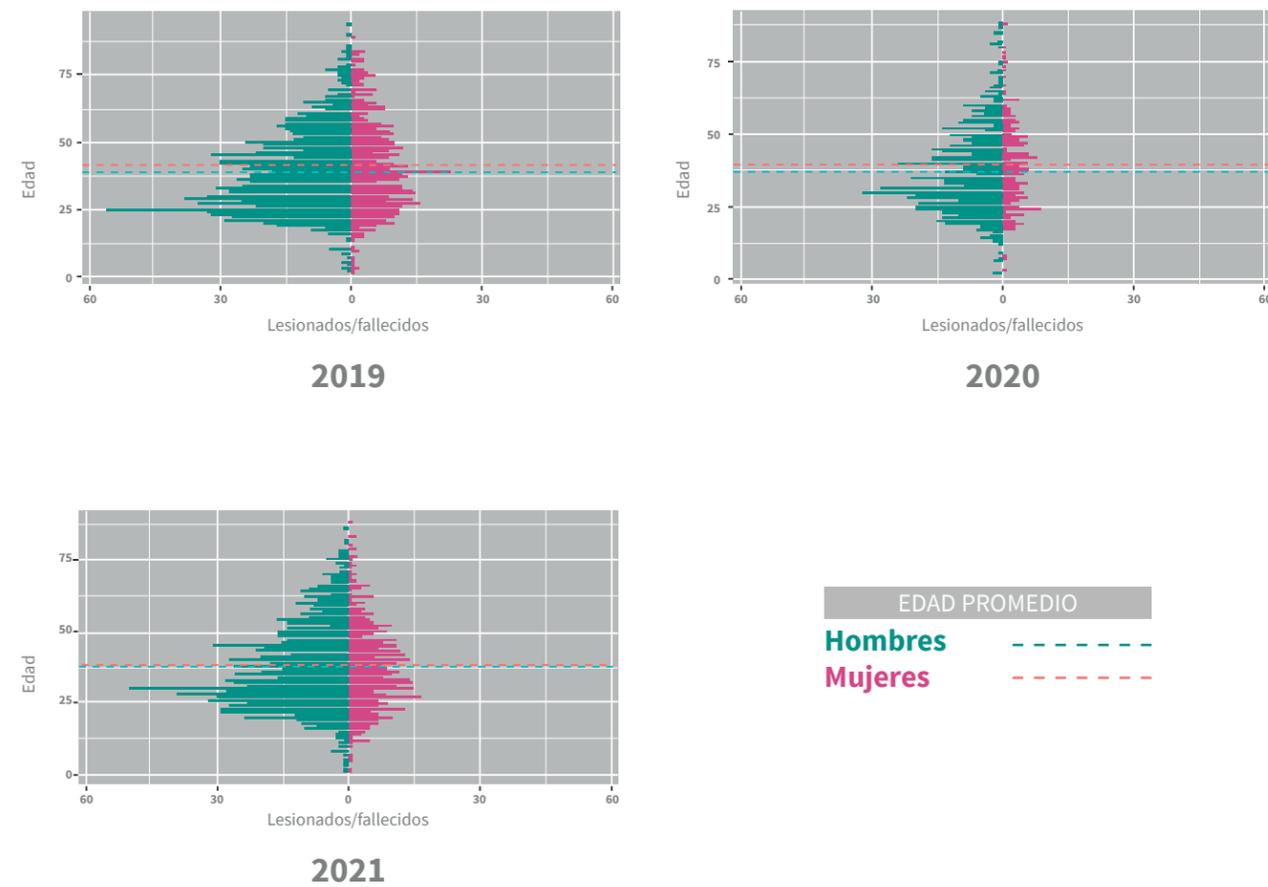


Tabla 7. Edad promedio de víctimas por hecho de tránsito, FGJ **segundo trimestre** 2019, 2020 y 2021

Sexo	2019	2020	2021
Femenino	41	40	38
Masculino	39	37	38

La edad promedio de las víctimas mujeres ha disminuido del 2° trimestre de 2019 al 2° trimestre de 2021, pasando de 41 a 38 años. En hombres, la edad promedio disminuyó de 39 a 37 años en el periodo del 2° trimestre de 2019 al 2° trimestre de 2020, para aumentar a 38 años en el 2° trimestre del 2021 (Gráfica 13 y Tabla 7).

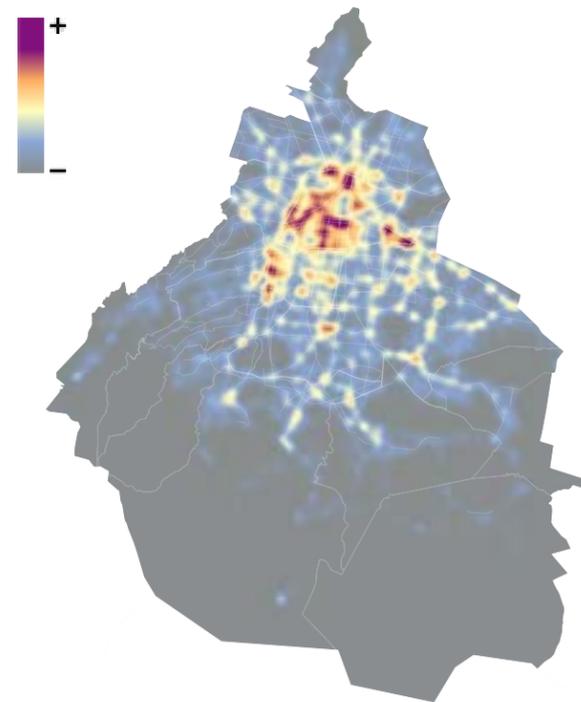
3. ANEXOS

3.1. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO SEGUNDO TRIMESTRE 2021

A partir del **mapa 1** (registros del C5) se visualizan concentraciones importantes de hechos de tránsito ocurridos principalmente en el centro de la Ciudad y parte del oriente. Resaltan el Anillo Periférico Boulevard Adolfo López Mateos, Insurgentes Norte, Paseo de la Reforma, Calzada San Antonio Abad, Circuito Interior, Ejes 2 y 5 Poniente, Eje 9 Sur, Eje Central, Viaducto Río de la Piedad y Calzada Gral. Ignacio Zaragoza.

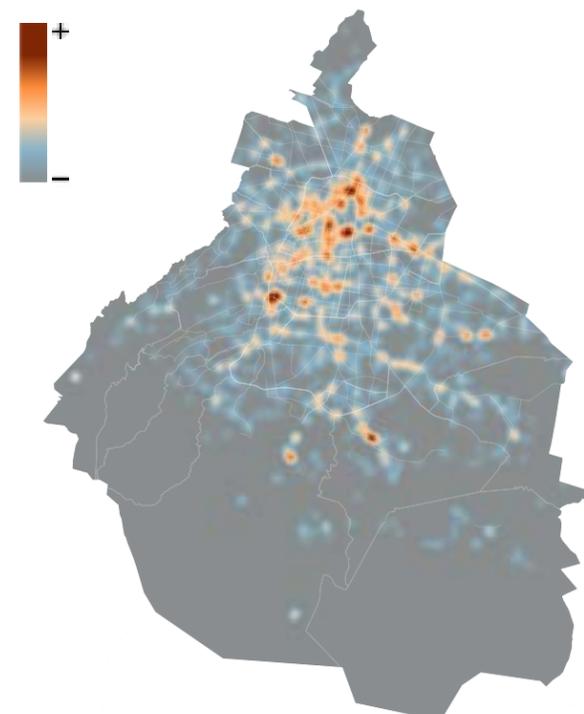
Con base en el **mapa 2** (registros de la FGJ), se observa que los hechos de tránsito ocurrieron de forma heterogénea en la Ciudad resaltando conglomerados en la Carretera Federal México-Cuernavaca, la Autopista México-Pachuca, Prolongación División del Norte, Calz. Gral. Ignacio Zaragoza, Insurgentes Norte, Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa, Ejes 2 y 3 Norte y Circuito Interior Av. Patriotismo.

Mapa 1.
Densidad de hechos de tránsito,
Segundo Trimestre de 2021, C5



C5

Mapa 2.
Densidad de hechos de tránsito,
Segundo Trimestre de 2021, FGJ



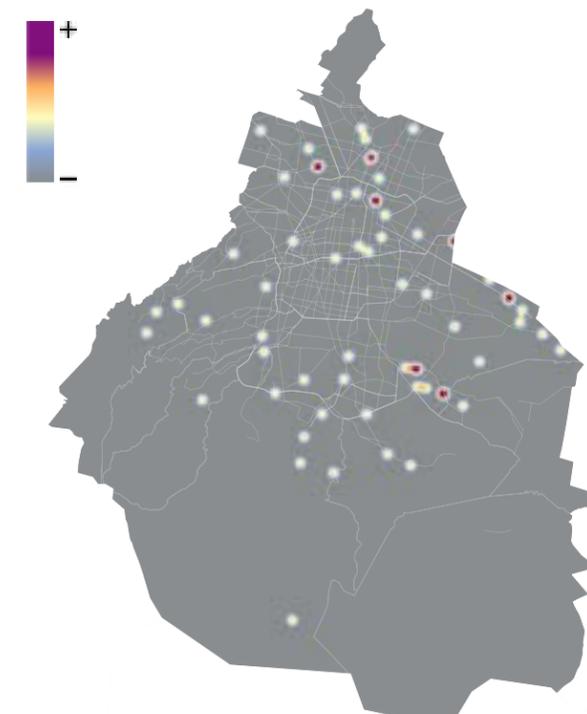
FGJ

3.2. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO CON PERSONAS FALLECIDAS SEGUNDO TRIMESTRE 2021

En el **mapa 3** se observa que los hechos de tránsito con personas fallecidas sucedidos durante el 2º trimestre de 2021 y reportados al C5, ocurrieron de forma dispersa en la Ciudad destacando conglomerados en Av. Tláhuac, La Turba, Eje 2 Ote. Av. H. Congreso de la Unión, Eje 3 Nte. Av. Cuitláhuac, Anillo Periférico Calle 7 y Calzada Gral. Ignacio Zaragoza.

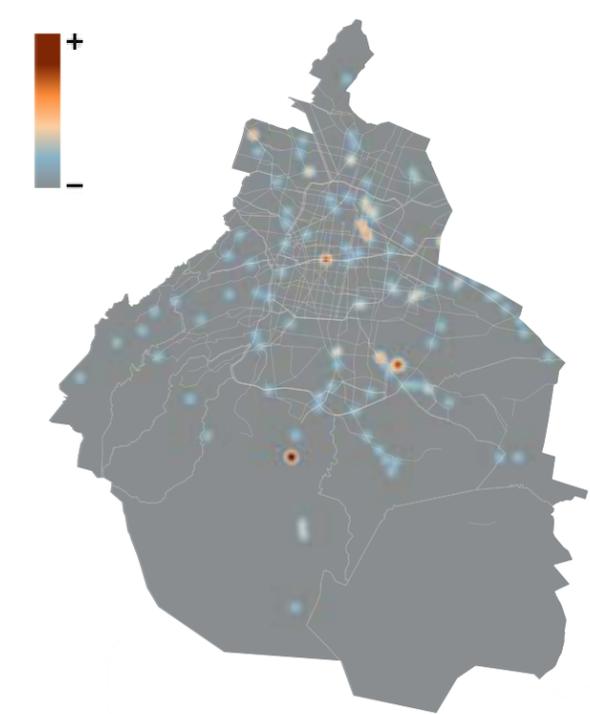
Durante el 2º trimestre de 2021, y de acuerdo con la FGJ, a través del **mapa 4** se distinguen concentraciones de hechos de tránsito con personas fallecidas sucedidos en la Carretera Federal México-Cuernavaca, Av. Aquiles Serdán, Viaducto Miguel Alemán, y en concordancia con el C5 en, Av. Tláhuac, Eje 2 Ote. Av. H. Congreso de la Unión y Anillo Periférico Calle 7.

Mapa 3.
Densidad de hechos de tránsito
con personas fallecidas, Segundo Trimestre
de 2021, C5



C5

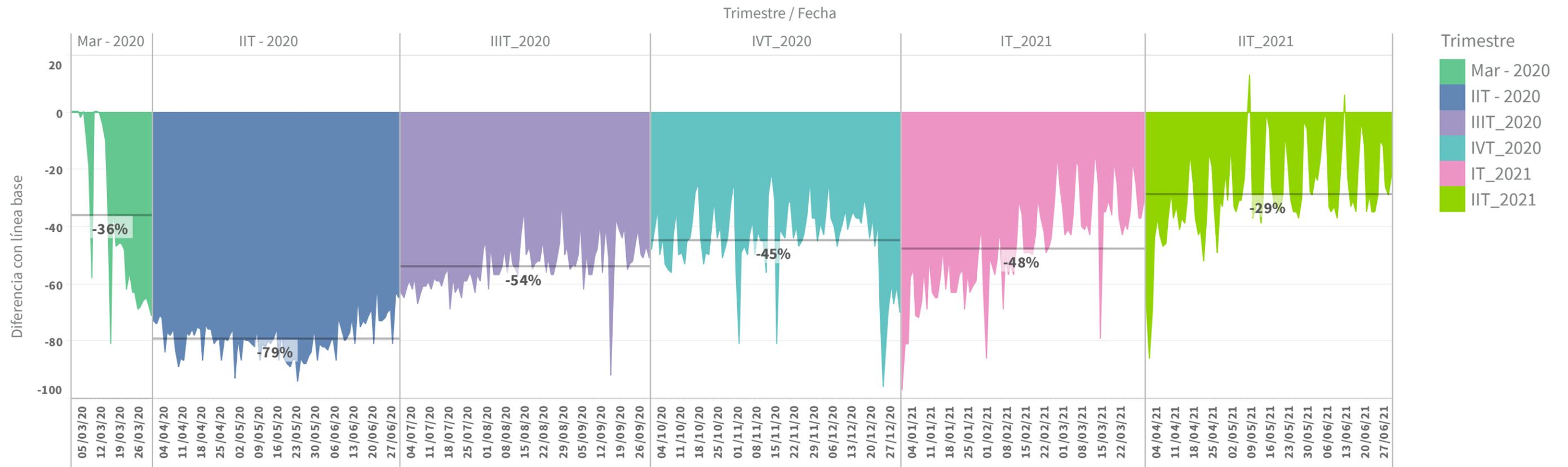
Mapa 4.
Densidad de hechos de tránsito
con personas fallecidas, Segundo Trimestre
de 2021, FGJ



FGJ

3.3. DIFERENCIA PORCENTUAL EN EL TRÁNSITO VEHICULAR DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Gráfica 14. Diferencia porcentual en el tránsito vehicular de la CDMX, TomTom, marzo 2020 a junio 2021



Se observa que del 2° trimestre de 2020 al 2° trimestre de 2021 se dio un aumento en la movilidad de 50 puntos porcentuales respecto a la operación normal (Gráfica 14). Al mismo tiempo y con base en las tres fuentes de información (SSC, FGJ y C5), se tuvo un aumento de +54%, en promedio, en los hechos de tránsito en general y del 59% en el total de personas lesionadas. Por su parte, las personas fallecidas tuvieron una disminución, en promedio, de -11%.



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO