

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

ENERO - MARZO
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
del Distrito Federal

C5

PRINCIPALES HALLAZGOS

1. Con base en la SSC, la FGJ y el C5, del primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2021: los hechos de tránsito disminuyeron en promedio -15%. Asimismo, las personas lesionadas por incidentes viales redujeron -14% en promedio. No obstante, se reportó un incremento de 21% en las víctimas mortales.

2. Con base en las tres fuentes de información (SSC, FGJ y C5), del primer trimestre de 2020 al primer trimestre de 2021, en promedio, disminuyeron 15% los hechos de tránsito y 18% en las personas lesionadas; sin embargo, se tuvo un aumento de 24%, en promedio, de las personas fallecidas por hechos de tránsito.

3. Con base en el C5, en 2021 aumentó la participación de las motocicletas en los hechos de tránsito, mientras que la de los vehículos motorizados distintos de motocicleta y la de peatones disminuyó.

4. De acuerdo con la SSC, en 2021 la proporción de peatones fallecidos respecto al total de usuarios de la vía disminuyó respecto a 2019 y 2020. Mientras que, la proporción de motociclistas fallecidos aumentó en comparación con ambos años, **siendo el usuario de la vía con más decesos registrados de enero a marzo de 2021.**

5. Con base en las tres fuentes de información, en el primer trimestre de 2021, disminuyó la proporción de muertes por atropellamiento, mientras que aumentaron los fallecimientos por choque. De acuerdo con la SSC, incrementó

la proporción de decesos por derrapamiento.

6. De igual forma, las tres fuentes de información, reportaron que en 2021 la mayor parte de los incidentes viales con personas fallecidas ocurrieron durante las noches y madrugadas. Asimismo, coinciden en que la gran parte de hechos de tránsito con víctimas mortales se suscitaron de viernes a domingo.

7. De acuerdo con la SSC, en el primer trimestre de 2021, se reportó a los ejes viales como el tipo de vía de mayor ocurrencia de hechos de tránsito con personas fallecidas. No obstante, en 2021 aumentó la ocurrencia de este tipo de incidentes en vías de acceso controlado.

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 fuentes¹.

En el presente reporte, se comparan interanualmente **las cifras del primer trimestre de 2019, 2020 y 2021** 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: Primer Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2021: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/nota-metodologica-primer-report-trimestral-de-ht-2021.pdf>

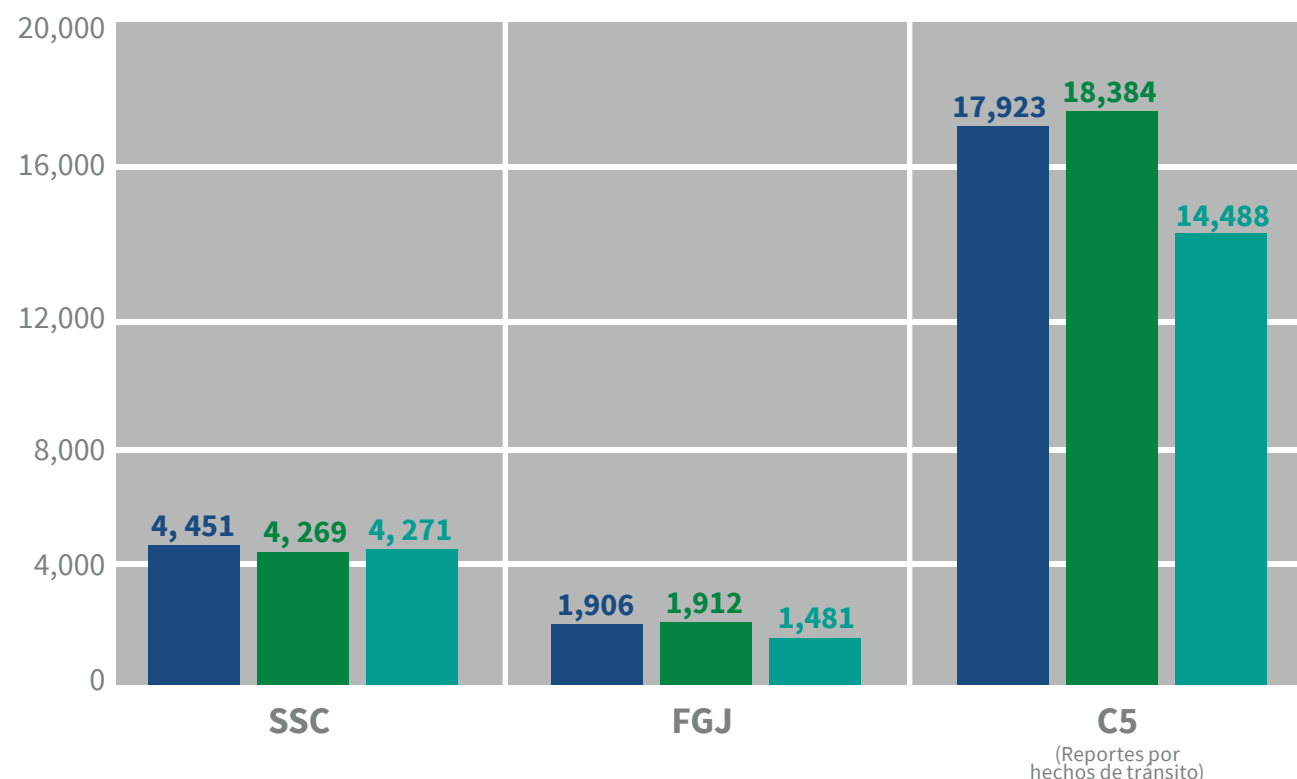
Recuerda que los datos abiertos se encuentran en <https://datos.cdmx.gob.mx>

¹ En relación a los datos estadísticos de los eventos, personas lesionadas y personas fallecidas por los Hechos de Tránsito registrados por la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, a través de la información compartida del Centro de Comando, Control, Computo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), se cuenta con datos hasta el día 22 de marzo al 2021 y una proyección estimada considerando el comportamiento de los últimos días de marzo (del 23 al 31 de marzo de 2021), esto debido a que en el C5 se inició el proceso de renovación tecnológica para actualizar el sistema de captura y almacenamiento de información recabada por el propio centro y los seis C2 de la Ciudad de México.

1. HECHOS DE TRÁNSITO

1.1. TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 1. Hechos de tránsito registrados⁴, primer trimestre 2019, 2020 y 2021



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

SSC: ↓ de -4% respecto a 2019; aumento de dos registros respecto a 2020

FGJ: ↓ de -22.3% respecto a 2019 y de -22.5% respecto a 2020

C5: ↓ de -19.2% respecto a 2019 y de -21.2% respecto a 2020

1.2. HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VEHÍCULO O USUARIO DE LA VÍA

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

Tipo de vehículo / usuario de la vía	2019	2020	2021
Vehículo	14,372 (80%)	13,947 (76%)	10,636 (73%)
Motocicleta	1,325 (7%)	1,907 (10%)	2,019 (14%)
Peatón	2,226 (12%)	2,242 (12%)	1,513 (10%)
Bicicleta	0 ³	287 (2%)	318 (2%)
Monopatín	0	1	2
Total	17,923 (100%)	18,384 (100%)	14,488 (100%)

En cuanto a la participación de los diferentes tipos de vehículos o usuarios de la vía en los hechos de tránsito ocurridos durante el periodo de enero a marzo de 2021 (Tabla 1), el C5 reportó:

Vehículo²: ↓ de 7 puntos porcentuales respecto a 2019 y de 3 puntos porcentuales respecto a 2020.

Peatón: ↓ de 2 puntos porcentuales respecto a 2019 y 2020.

Motocicleta: ↑ de 7 puntos porcentuales respecto a 2019 y de 4 respecto a 2020.

Monopatín: ↑ de 1 a 2 registros respecto a 2020.

Bicicleta³: Respecto a 2020, mantuvo una tendencia del 2% en su participación en hechos de tránsito.

² Incluye todo tipo de vehículo motorizado distinto de motocicleta.

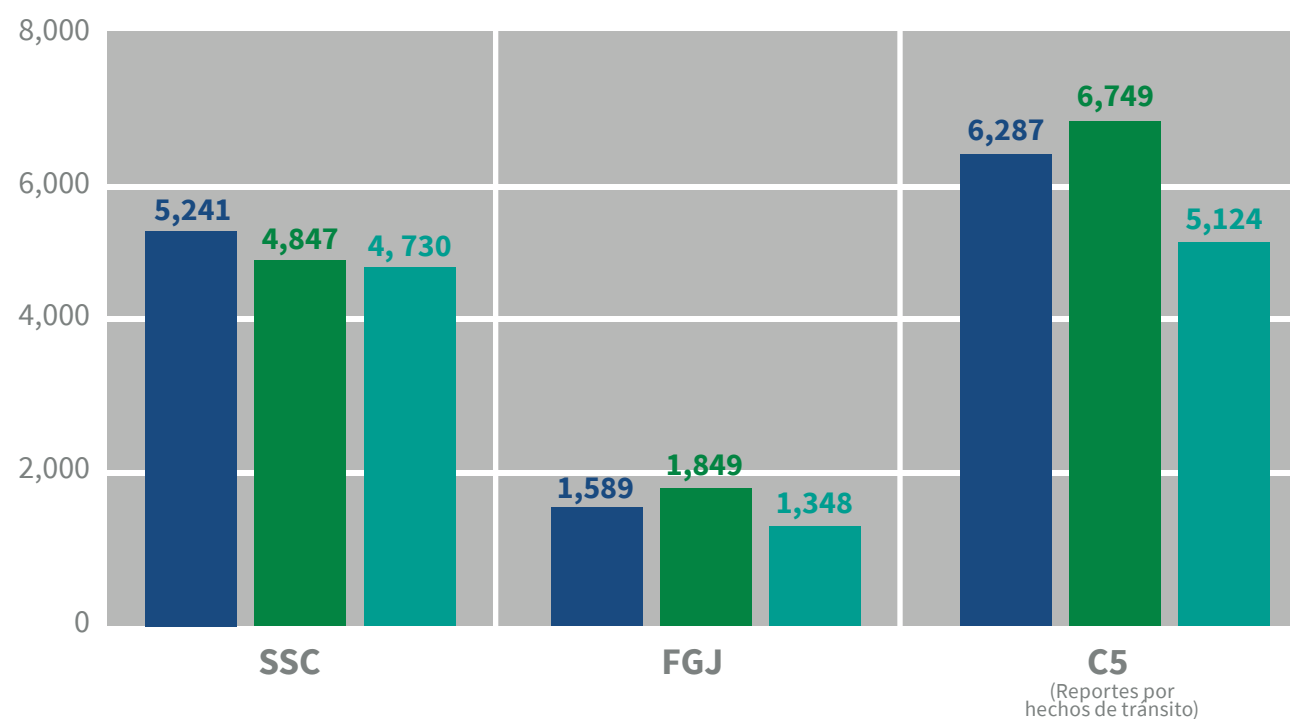
³ Las bicicletas en el C5 contaron con una clasificación particular a partir de septiembre de 2019.

⁴ Las diferencias en las cifras de la FGJ con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del primer 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.

2. VÍCTIMAS

2.1. TOTAL DE PERSONAS LESIONADAS

Gráfica 2. Personas lesionadas por hechos de tránsito⁴, primer trimestre **2019, 2020 y 2021**

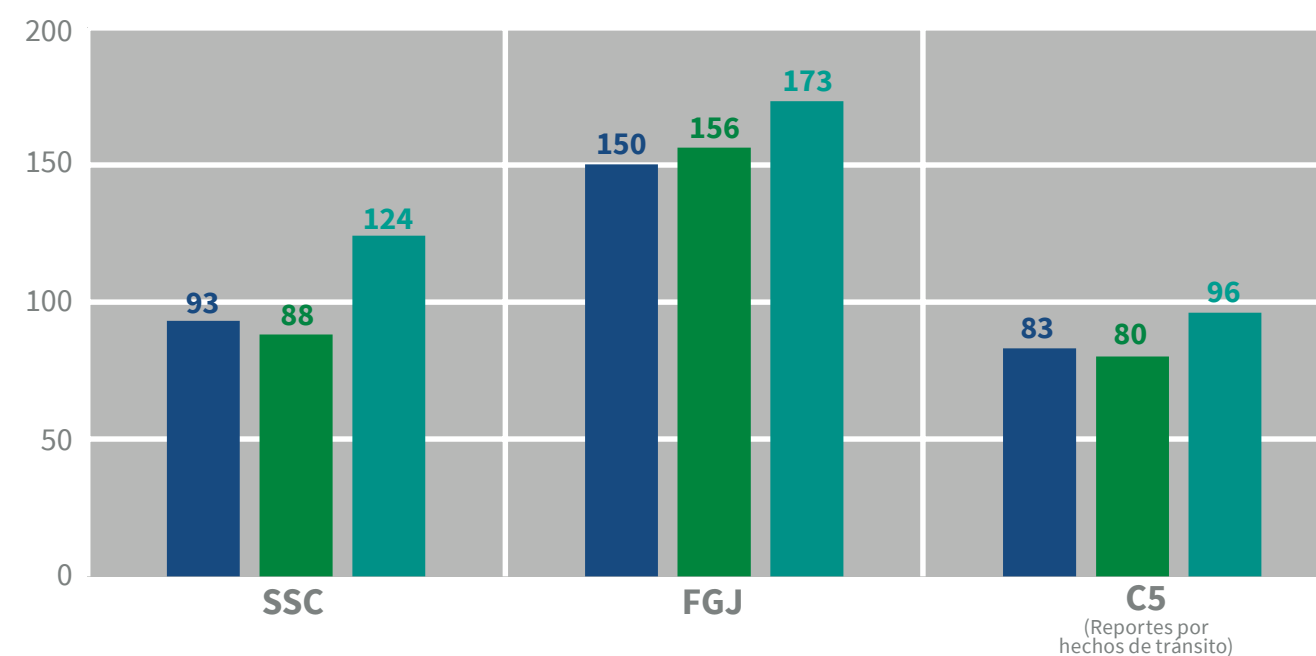


En las tres fuentes de información, se registra una disminución en las personas lesionadas por hechos de tránsito (Gráfica 2):

- SSC:** ↓ de -9.8% respecto a 2019 y de -2.4% respecto a 2020
- FGJ:** ↓ de -15.2% respecto a 2019 y de -27.1% respecto a 2020
- C5:** ↓ de -18.5% respecto a 2019 y de -24.1% respecto a 2020

2.2. TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS

Gráfica 3. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre **2019, 2020 y 2021**



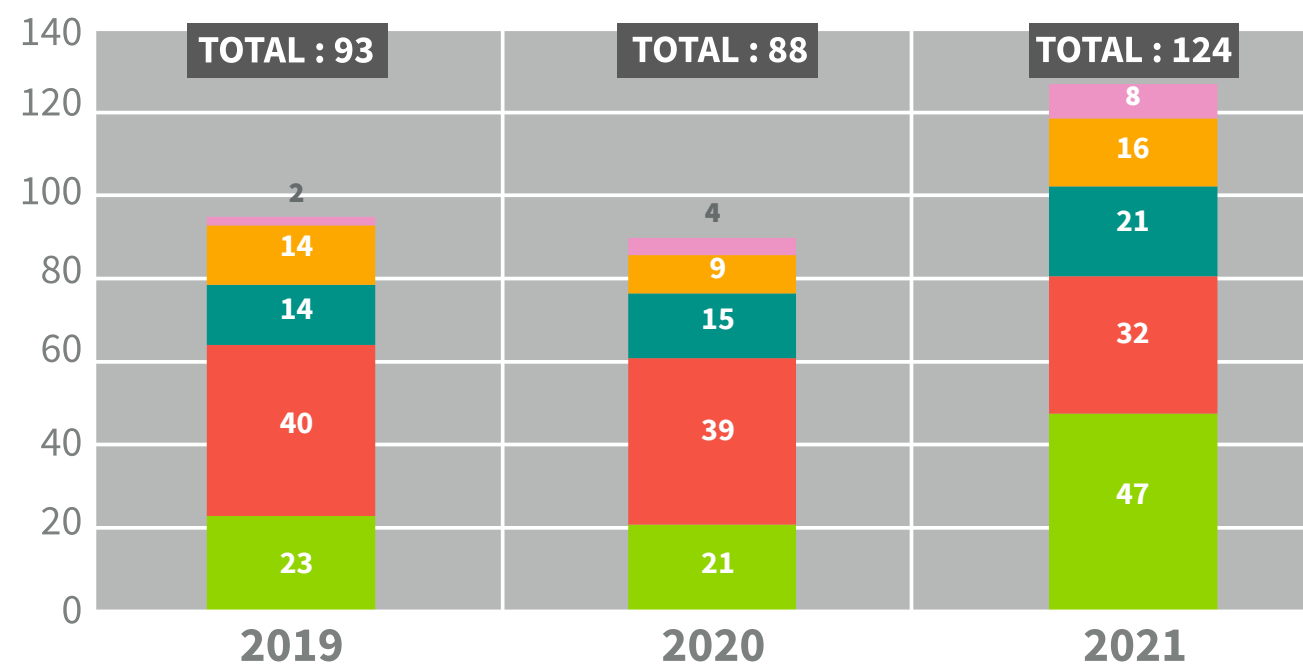
Las tres fuentes registraron un aumento en los decesos por hechos de tránsito de enero a marzo de 2021, respecto al mismo periodo de 2019 y 2020 (Gráfica 3):

- SSC:** ↑ de 33.3% respecto a 2019 y de 41% respecto a 2020
- FGJ:** ↑ de 15.3% respecto a 2019 y de 10.9% respecto a 2020
- C5:** ↑ de 15.7% respecto a 2019 y de 20% respecto a 2020

2.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la SSC, en 2021 la proporción de peatones fallecidos respecto al total de usuarios de la vía disminuyó respecto a 2019 y 2020 en 17 y 19 puntos porcentuales, respectivamente. Mientras que la proporción de motociclistas fallecidos aumentó respecto a ambos años en 13 y 14 puntos porcentuales, siendo el usuario de la vía con más decesos registrados de enero a marzo de 2021 (Gráfica 4 y Tabla 2).

Gráfica 4. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC primer trimestre 2019, 2020 y 2021



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

Tabla 2. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC primer trimestre 2019, 2020 y 2021

Usuario de la vía	2019	2020	2021
Motociclistas	23 (25%)	21 (24%)	47 (38%)
Peatones	40 (43%)	39 (44%)	32 (26%)
Pasajeros	14 (15%)	15 (17%)	21 (17%)
Conductores	14 (15%)	9 (10%)	16 (13%)
Ciclistas	2 (2%)	4 (5%)	8 (6%)
Total	93 (100%)	88 (100%)	124 (100%)

Respecto al aumento en ciclistas, 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. Aun lado a lo anterior, a partir de la crisis sanitaria por COVID-19, la bicicleta ha sido una alternativa de movilidad para más personas.

2.4. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

La SSC, la FGJ y el C5 registraron una disminución en la proporción de las personas fallecidas por atropellamiento pasando de 50%, en promedio, en 2019 a 48% en 2020 y 31% en 2021; mientras que la proporción de víctimas mortales por choque aumentó de manera significativa para las tres fuentes pasando de 42%, en promedio, en 2019 a 41% en 2020 y 53% en 2021 (Tabla 3).

Con base en la SSC, en el primer trimestre de 2021, aumentó la proporción de personas fallecidas a causa de un derrape pasando de 13% en 2019 y 10% en 2020 a 24% en 2021.

Tabla 3. Personas fallecidas por tipo de evento, SSC, FGJ y C5 primer trimestre 2019, 2020 y 2021

Dependencia	Identidad	2019	2020	2021
SSC	Atropellamiento	40 (43%)	37 (42%)	30 (24%)
	Choque	37 (40%)	36 (41%)	57 (46%)
	Derrapado	12 (13%)	9 (10%)	30 (24%)
	Caída de pasajero	3 (3%)	1 (1%)	4 (3%)
	Volcadura	1 (1%)	5 (6%)	2 (2%)
	Caída de ciclista	0	0	1 (1%)
	FGJ	Atropellamiento	76 (51%)	67 (43%)
Choque	63 (42%)	64 (41%)	87 (50%)	
Otros*	11 (7%)	25 (16%)	32 (18%)	
C5 (Reportes por hechos de tránsito)	Atropellamiento	46 (55%)	48 (60%)	35 (36%)
	Choque	37 (45%)	32 (40%)	61 (64%)

Nota:

Caída ciclista: Ocurre cuando el ciclista 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, originándose giros verticales y transversales.

Caída de pasajero: Ocurre cuando la personas 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.

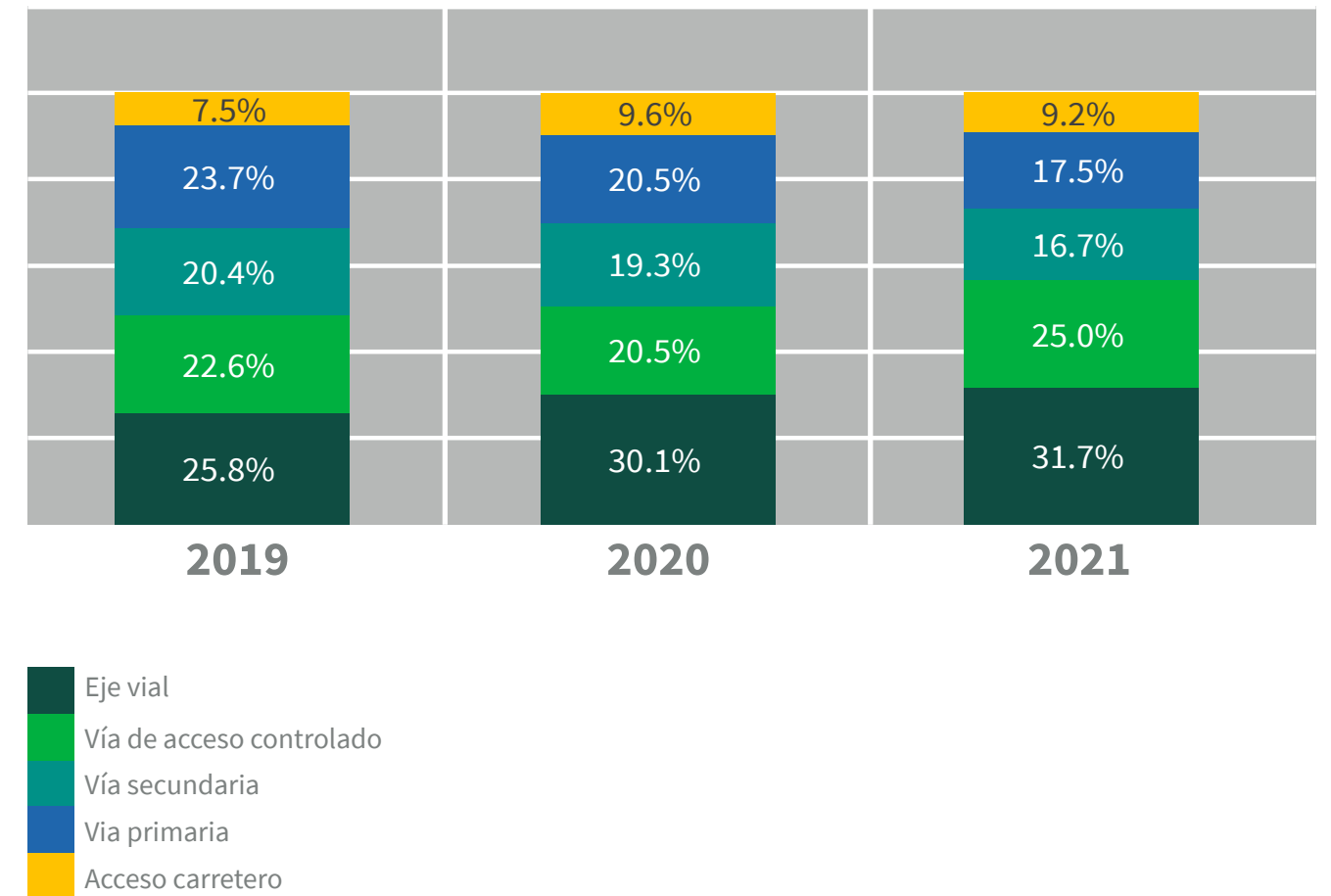
Choque: Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad.

Atropellado: 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)”.

2.5. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE VIALIDAD

Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de evento vialidad, SSC primer trimestre 2019, 2020 y 2021



Los ejes viales fueron la vía de mayor ocurrencia de hechos de tránsito con personas fallecidas en el primer trimestre de 2019, 2020 y 2021 con 25.8%, 30.1% y 31.7%, respectivamente (Gráfica 5). En 2021 aumentó la frecuencia de hechos de tránsito con personas fallecidas, tanto en vías de acceso controlado (alrededor de 2 y 4 puntos porcentuales respecto a 2019 y 2020) como en ejes viales (casi 6 puntos porcentuales respecto a 2019 y 2 respecto a 2020).

2.6. HECHOS DE TRÁNSITO CON PERSONAS FALLECIDAS POR DÍA Y HORA

Durante el primer trimestre de 2019 y 2020, 40% y 50% de las personas fallecidas por hechos de tránsito murieron por incidentes ocurridos durante las madrugadas. En el mismo periodo de **2021**, las cifras más altas de víctimas mortales se muestran en los siniestros ocurridos durante la **noche y madrugada** (32.3 y 33.1% respectivamente) (Gráfica 6).

En **2021**, 61% de las víctimas mortales perecieron por hechos ocurridos de **viernes a domingo** aumentando en 6 puntos porcentuales respecto a 2019 (55%) y en 9 respecto a 2020 (52%).

Gráfica 6. Personas fallecidas por hechos de tránsito por hora y día de la semana, **SSC** primer trimestre 2021

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vier	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	5	3	0	2	4	14	13	41
06:00 a 11:59	2	1	2	1	4	2	5	17
12:00 a 18:59	7	5	1	3	2	2	6	26
19:00 a 23:59	3	5	2	6	5	11	8	40
Total	17	14	5	12	15	29	32	124

Para el primer trimestre de 2019 y 2020, la FGJ reportó que 33 y 35% de los hechos de tránsito con personas fallecidas ocurrieron durante las madrugadas. Mientras que en **2021**, registró que casi 30% de dichos siniestros con víctimas mortales se suscitaron durante las **noches** (Gráfica 7).

De enero a marzo de **2019**, la FGJ registró que 51% de los incidentes viales con personas fallecidas ocurrieron de **viernes a domingo**; para el mismo periodo de **2020 y 2021** dicho porcentaje aumentó a 60%

Gráfica 7. Carpetas de investigación abiertas por hechos de tránsito con personas fallecidas por hora y día de la semana, **FGJ** primer trimestre 2021

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vier	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	5	6	1	3	2	13	9	39
06:00 a 11:59	5	3	2	5	7	9	11	42
12:00 a 18:59	9	7	2	7	4	5	6	40
19:00 a 23:59	1	5	3	4	9	12	12	46
Total	20	21	8	19	22	39	38	167

De enero a marzo de 2019 y 2020, el C5 registró que alrededor del 38% de los hechos de tránsito con personas fallecidas ocurrieron durante la madrugada, mientras que para el mismo periodo de **2021** los porcentajes más altos de incidentes viales con víctimas mortales se registraron tanto en las **madrugadas como en las noches** (30% cada rango horario) (Gráfica 8).

En el primer trimestre de **2019, 2020 y 2021**, el C5 registró que el 51, 69 y 53%, respectivamente, de los hechos de tránsito con personas fallecidas ocurrieron de **viernes a domingo**.

Gráfica 8. Reportes por hechos de tránsito con personas fallecidas por hora y día de la semana, **C5** primer trimestre 2021

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vier	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	3	3	1	1	1	10	10	29
06:00 a 11:59	2	1	2	1	3	0	4	13
12:00 a 18:59	6	4	2	6	2	1	5	26
19:00 a 23:59	3	4	2	4	3	7	5	28
Total	14	12	7	12	9	18	24	96

2.7. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

2.7.1. FGJ

Gráfica 9. Personas fallecidas /lesionadas por hecho de tránsito, FGJ primer trimestre 2019, 2020 y 2021

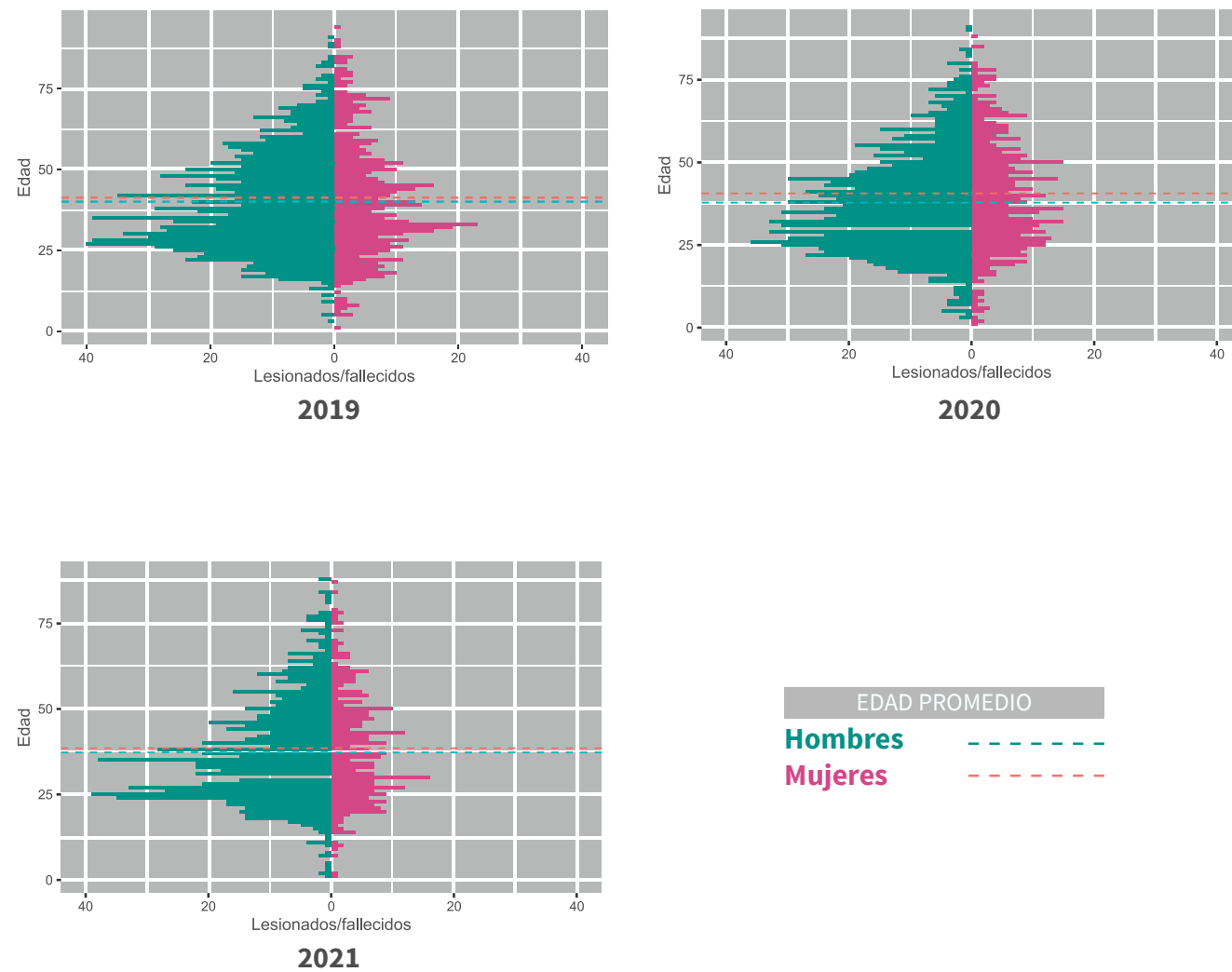


Tabla 4. Edad promedio de víctimas por hecho de tránsito, FGJ primer trimestre 2019, 2020 y 2021

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

Para ambos sexos **la edad promedio de las víctimas**, tanto lesionadas como fallecidas por hechos de tránsito, ha sido menor desde 2019 hasta 2021 (Gráfica 9 y Tabla 4).

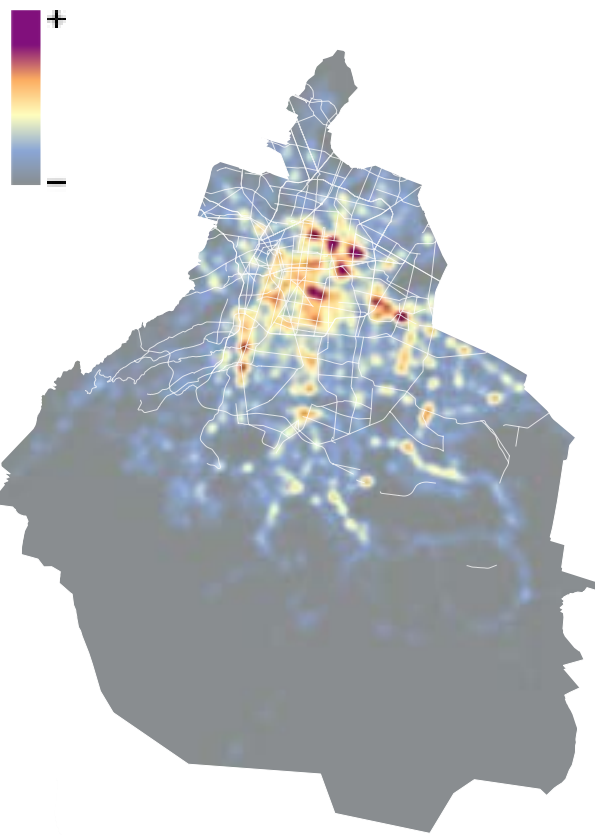
3. ANEXOS

3.1. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO

A partir del **mapa 1**, se percibieron concentraciones importantes de reportes por hechos de tránsito en: Anillo Periférico, Av. Tláhuac, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Interior, Eje 1 Pte., Eje 5 Ote., Ejes 8 y 9 Sur, Prolongación División del Norte y Viaducto Río de la Piedad.

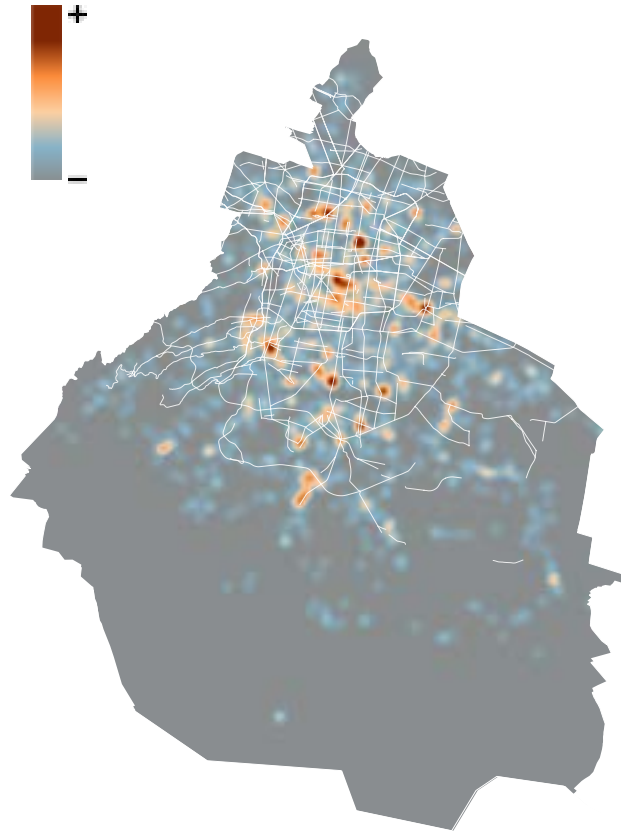
En el **mapa 2**, se mostraron concentraciones en: Anillo Periférico, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Interior, Eje 2 Ote. y Eje 3 Nte.

Mapa 1.
Densidad de hechos de tránsito C5



C5

Mapa 2.
Densidad de hechos de tránsito FGJ



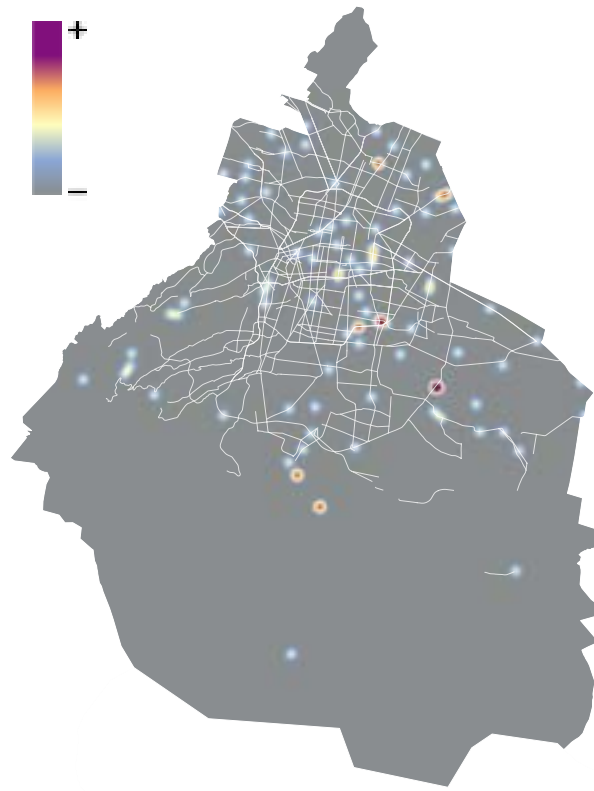
FGJ

3.2. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO CON PERSONAS FALLECIDAS

Con base en el **mapa 3**, se observaron concentraciones importantes de reportes por hechos de tránsito con personas fallecidas en: Anillo Periférico Canal de Garay, Circuito Interior Río Churubusco, Eje 3 Norte Av. 608, Eje 5 Nte. Calzada San Juan de Aragón y Eje 6 Sur Trabajadores Sociales.

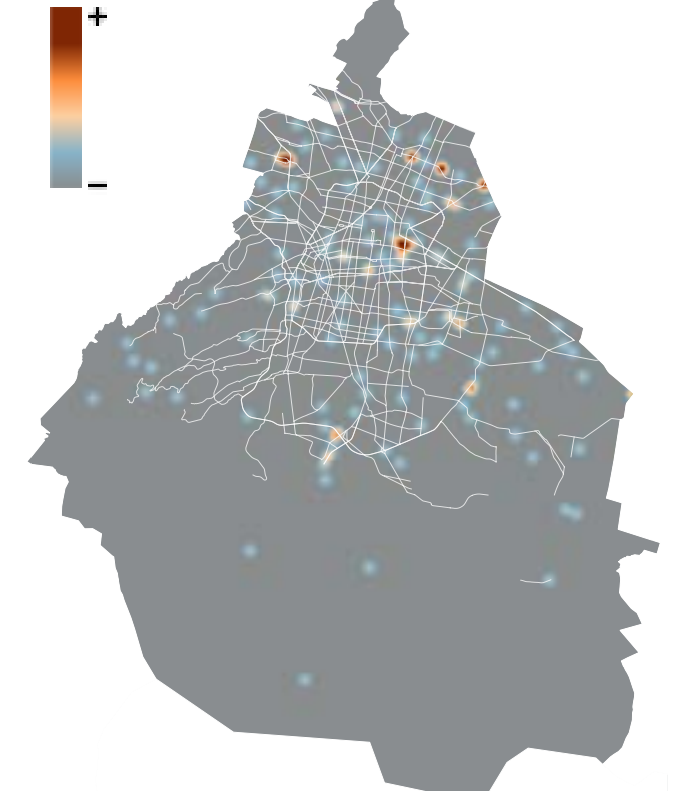
De acuerdo con el **mapa 4**, se visualizaron concentraciones de carpetas de investigación abiertas por delitos relacionados con hechos de tránsito con personas fallecidas en: Anillo Periférico, Av. Ferrocarril San Rafael Atlixco, Ejes 3 y 5 Norte, Eje 3 Ote., Eje Central y Viaducto Tlalpan.

Mapa 3.
Densidad de hechos de tránsito con personas fallecidas C5



C5

Mapa 4.
Densidad de hechos de tránsito con personas fallecidas FGJ



FGJ



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO