

# REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

ABRIL - JUNIO  
2022

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

## INTRODUCCIÓN

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) publica reportes trimestrales de los hechos de tránsito con la finalidad de informar, de manera abierta, transparente y oportuna sobre la situación en que se encuentra la Ciudad de México en relación con tales incidentes, para entender sus características y, así, discutir y planear estrategias de seguridad vial con base en evidencia.

En la Ciudad de México existen diversas dependencias que registran información en materia de hechos de tránsito en función del objetivo de cada una de ellas y por ende de la etapa del hecho que atienden. Sin embargo, la información generada por estas fuentes (canales de emergencia, policía en campo, carpetas de investigación, etc.) no se encuentra ligada entre sí. Debido a lo anterior, existen eventos que por sus características son registrados por varias dependencias o eventos que solo algunas de ellas recolectan, lo cual imposibilita tener una cifra única de hechos de tránsito y de víctimas a causa de los mismos.

Por ello, y con el propósito de facilitar la comprensión de los datos de seguridad vial, se ha modificado el formato publicado desde 2019, haciendo uso de una única fuente de datos para cada indicador. En este sentido, y dado que el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5) es el primer canal del Gobierno de la Ciudad en recibir el reporte de la ocurrencia de un incidente vial, se toma a esta fuente de datos como una aproximación del total de incidentes viales ocurridos en la Ciudad sin tomar en cuenta la severidad de estos.

Una vez ingresado el reporte al C5, es la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), como primer respondiente, la que acude al lugar de ocurrencia del hecho para corroborar el suceso, verificar la severidad del mismo, emitir la alerta en caso de requerir unidades médicas de apoyo para la valoración de las víctimas, y recabar información relevante como el total de víctimas en el incidente, información demográfica de las mismas, los tipos de usuarios de la vía, y el tipo de evento ocurrido. Esta es la fuente de datos que ofrece mayor detalle; es por ello que se utiliza para entender las características de los incidentes y las víctimas. Es importante mencionar que la SSC lleva el registro de las personas que pierden la vida en el lugar de ocurrencia del incidente, y en algunas ocasiones durante el traslado al hospital, pero no realiza un seguimiento de fallecimientos hospitalarios.

Cuando un incidente vial deriva en lesiones que requieran más de quince días para sanar, pongan en riesgo el funcionamiento de algún órgano, conlleven la pérdida de algún miembro u órgano, pongan en peligro la vida, o causen la muerte de una o más personas, es la Fiscalía General de Justicia la dependencia facultada para abrir una Carpetas de Investigación de tal incidente. Por este motivo es que, sin importar el lugar de fallecimiento de la o las víctimas mortales de un hecho de tránsito, esta dependencia es la que lleva el registro de la mayoría de ellas, sin embargo, no registra detalles del incidente. Debido a lo anterior, para confirmar las tendencias y fenómenos sobre las personas fallecidas, al final del documento se analizan y anexan las cifras de dicha fuente de información.

## METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

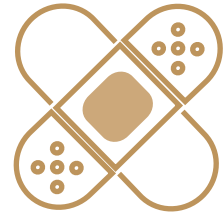
En el presente reporte se comparan interanualmente las cifras del segundo trimestre de 2022 (semáforo epidemiológico verde), con los mismos periodos de 2019 (comportamiento típico) y 2021 (semáforo amarillo)<sup>1</sup>, provenientes de la información proporcionada por el C5, la SSC y la FGJ. **Es importante hacer hincapié en que la SEMOVI no genera 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.**

Para más información sobre la metodología, se puede consultar la Nota Metodológica del Segundo Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2022: [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/NotaMetodologica\\_%20SegundoReporteTrimestralHT2022.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/NotaMetodologica_%20SegundoReporteTrimestralHT2022.pdf)

---

<sup>1</sup> Periodos no estrictamente comparables debido a la reducción de la movilidad en 2021 derivado de la emergencia sanitaria por la COVID-19.

## PRINCIPALES HALLAZGOS



**1.** En el segundo trimestre de 2022 se registraron 115 personas fallecidas y 9,267 personas lesionadas.



**2.** Durante el segundo trimestre y primer semestre de 2022, **los peatones continuaron con una tendencia a la baja** tanto en el proporcional de víctimas lesionadas pasando de 24% en los periodos de 2019 a 13% en los periodos de 2022, como en el de víctimas fallecidas que pasó de 42% en los periodos de 2019 a 27%, en promedio, en los periodos de 2022.



**5.** Tanto en el segundo trimestre como en el primer semestre de 2022, **casi el 50% de los ocupantes de motocicleta fallecieron a causa de un incidente sin otro vehículo involucrado.** Asimismo, en promedio 45% de los ocupantes de automóviles o camionetas murieron por un choque contra un árbol o un poste. Por su parte, en la muerte del 35% (en promedio) de los peatones, estuvieron involucrados automóviles o camionetas.



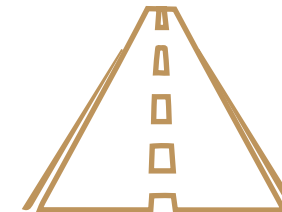
**6.** Durante el segundo trimestre y el primer semestre de 2022, aproximadamente el **53% de los hechos de tránsito mortales ocurrieron de viernes a domingo**, mientras que el 60% (en promedio) sucedieron **en horarios nocturnos** de 19:00 a 05:59 h.



**3.** Los motociclistas se mantuvieron como el usuario con el mayor porcentaje de personas lesionadas con 43%, en promedio, durante el 2do trimestre y primer semestre de 2022. **En cuanto a personas fallecidas, mostraron un incremento constante** en ambos periodos de análisis pasando de 24% en 2019 a 40%, en promedio en 2022.



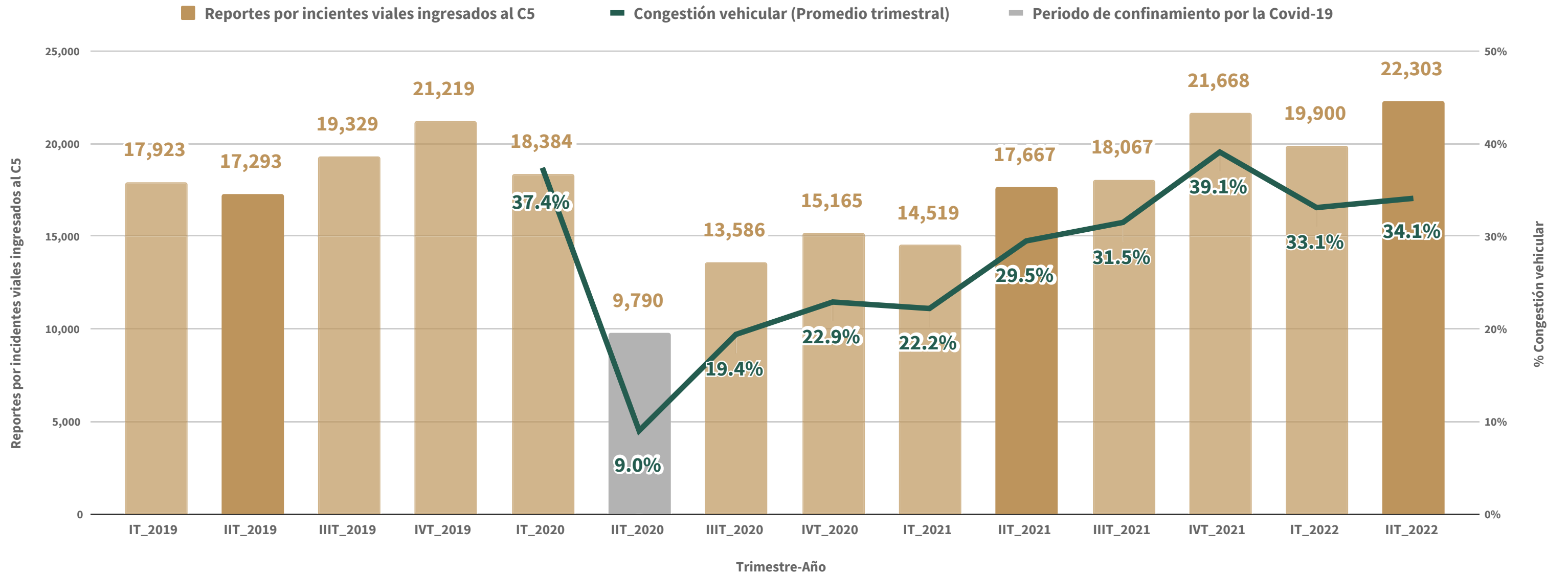
**4.** Las tendencias tanto del segundo trimestre como del primer semestre indican **reducciones en el porcentaje de muertes por atropello** pasando de 42% en 2019 a 28% (en promedio) en 2022. **En la proporción de fallecimientos por derrape se reporta un incremento** de 13% en los periodos de 2019 a 28% (en promedio), en los periodos de 2022.



**7.** Tanto en los segundos trimestres como en los primeros semestres de 2020 a 2022, **los ejes viales fueron la vía más mortal concentrando el 30% de los hechos de tránsito mortales.**

# 1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2022<sup>2</sup>



Del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022, se registró un aumento de 29% en el total de reportes recibidos en el C5 por incidentes viales. De igual forma, entre los segundos trimestres de 2021 y 2022 se tuvo un incremento de 26%, al mismo tiempo que aumentó la congestión vehicular casi 5 puntos porcentuales (Gráfica 1)<sup>3</sup>.

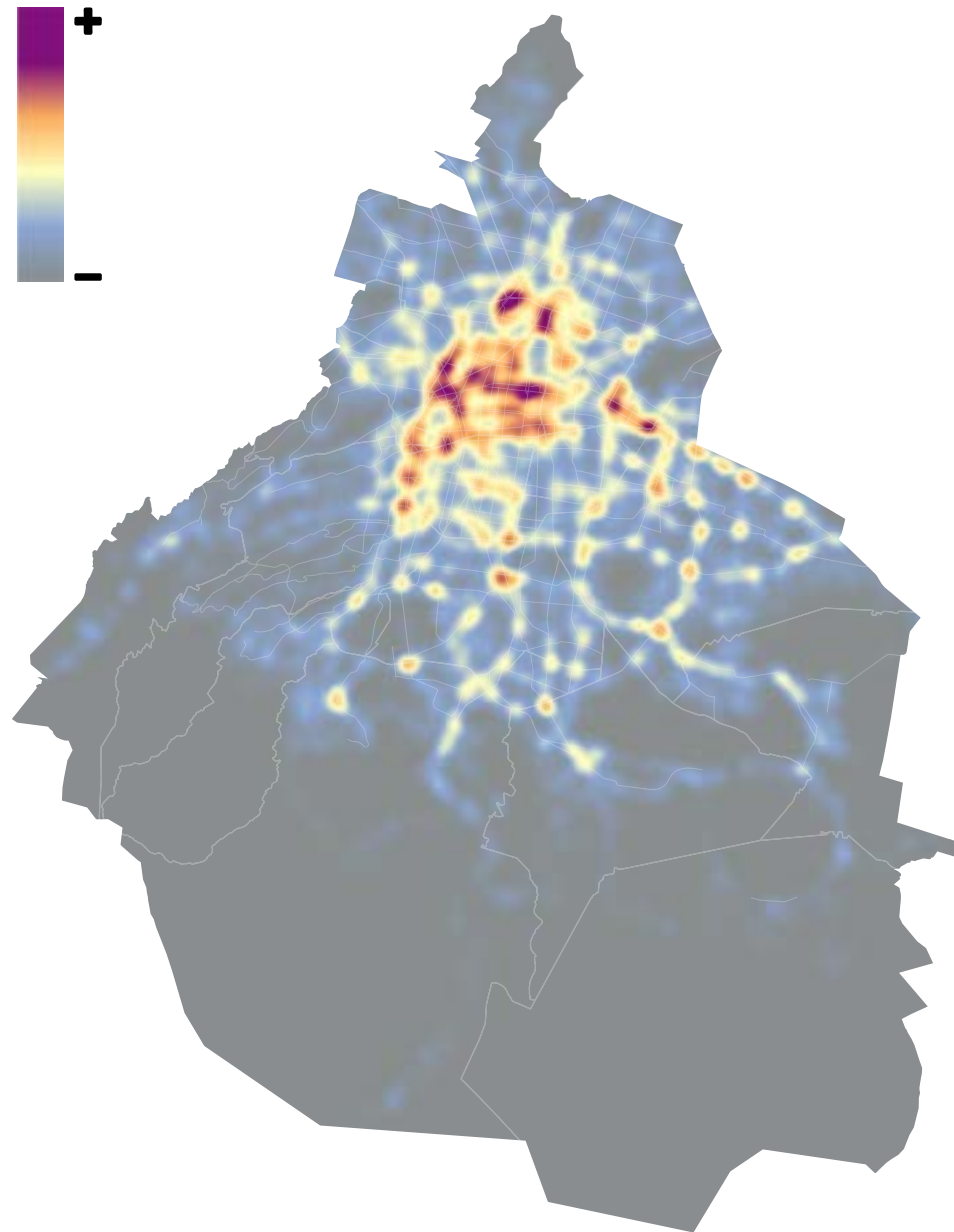
En el primer semestre de 2022, el número de reportes recibidos por incidentes viales incrementó 20% respecto al mismo periodo de 2019 y 6% en comparación con el periodo de 2021.

<sup>2</sup> Las diferencias con los reportes trimestrales del segundo trimestre de 2019, 2020 y 2021 se deben a actualizaciones realizadas por el C5.

<sup>3</sup> [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/)

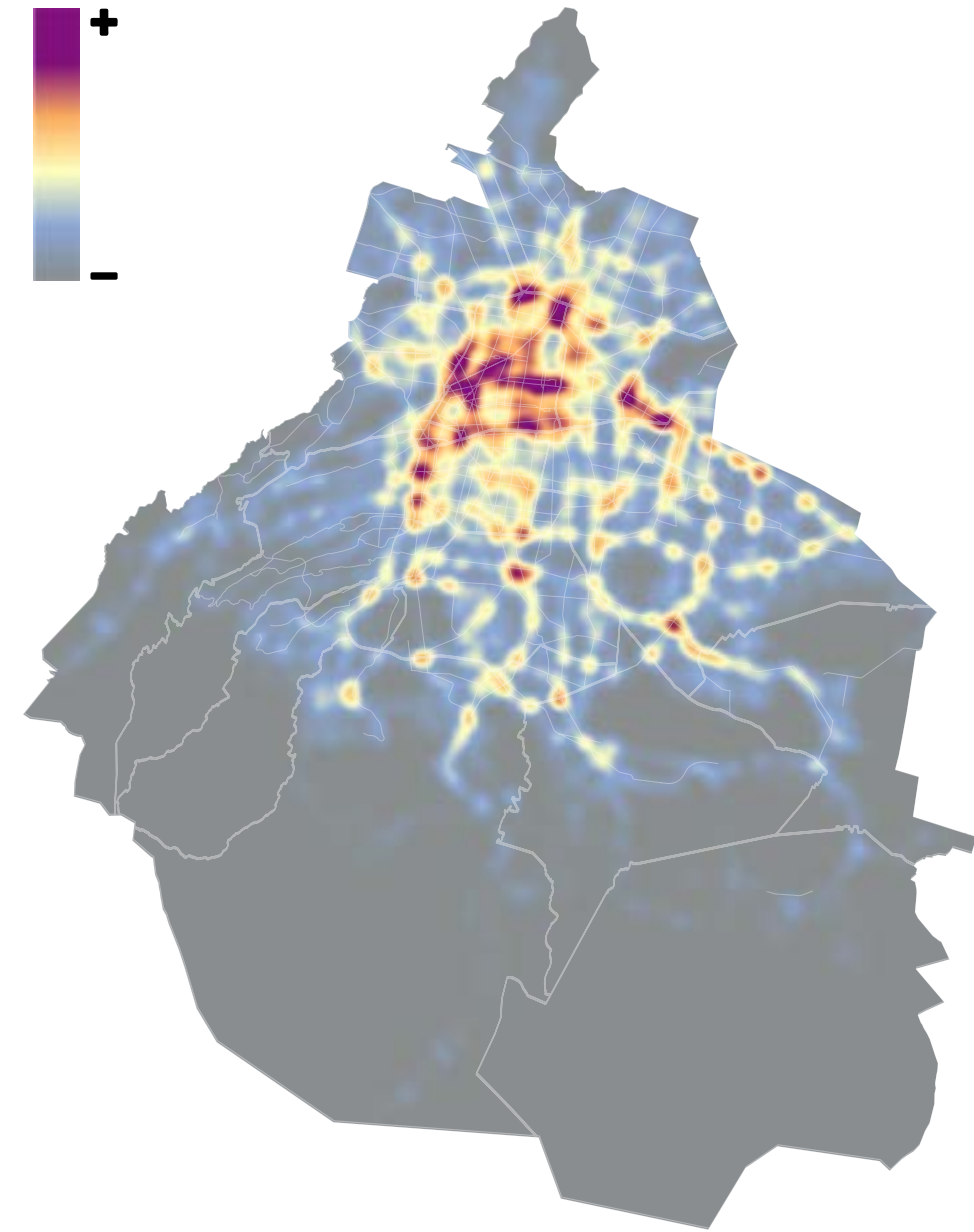
## 1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

**Mapa 1.** Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, segundo trimestre 2022



De acuerdo con el mapa 1, se registraron concentraciones de reportes por incidentes viales ocurridos principalmente en el centro de la Ciudad sobre vías como Circuito Bicentenario, Paseo de la Reforma, Eje 1 Sur, Eje 1 Norte y Eje Central. Asimismo en la parte oriente sobre Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Anillo Periférico, Avenida Tláhuac y los Ejes 5 y 6 Sur.

**Mapa 2.** Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer semestre 2022



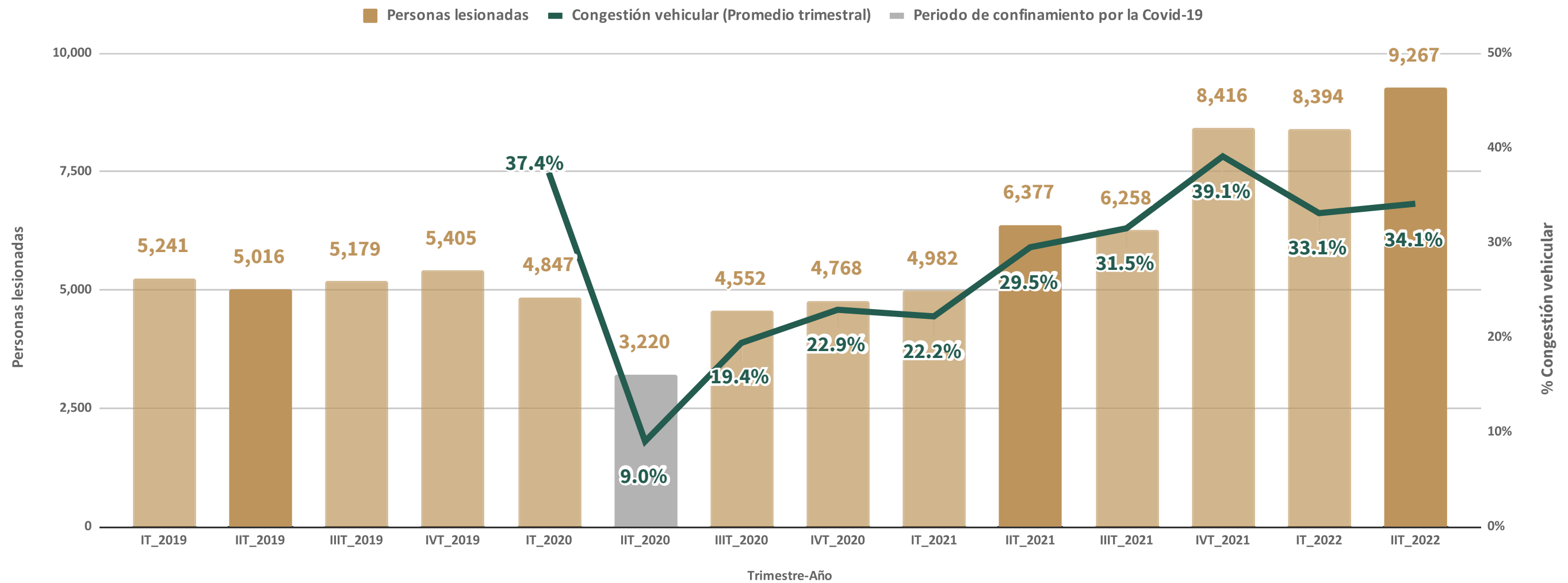
En el mapa 2 es posible observar que durante el 1er semestre de 2022 hubo una alta ocurrencia de hechos de tránsito sobre Anillo Periférico, Av. Tláhuac, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Interior, Eje 1 y 8 Sur y, sobre Paseo de la Reforma.

## 2. VÍCTIMAS

Con base en los registros de la SSC se muestra el total de personas que fueron víctimas (lesionadas y fallecidas) de un hecho vial, así como su caracterización por tipo de persona usuaria, género y edad. Asimismo, se muestra la proporción de personas fallecidas de acuerdo con el tipo de evento en el que estuvieron involucradas y el tipo de vía en la cual ocurrieron tales incidentes.

### 2.1. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

**Gráfica 2.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2022<sup>4</sup>



En el segundo trimestre de 2022 se tuvo un aumento de 85% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito en comparación con el mismo periodo de 2019 y de 45% respecto al segundo trimestre del 2021 (Gráfica 2).

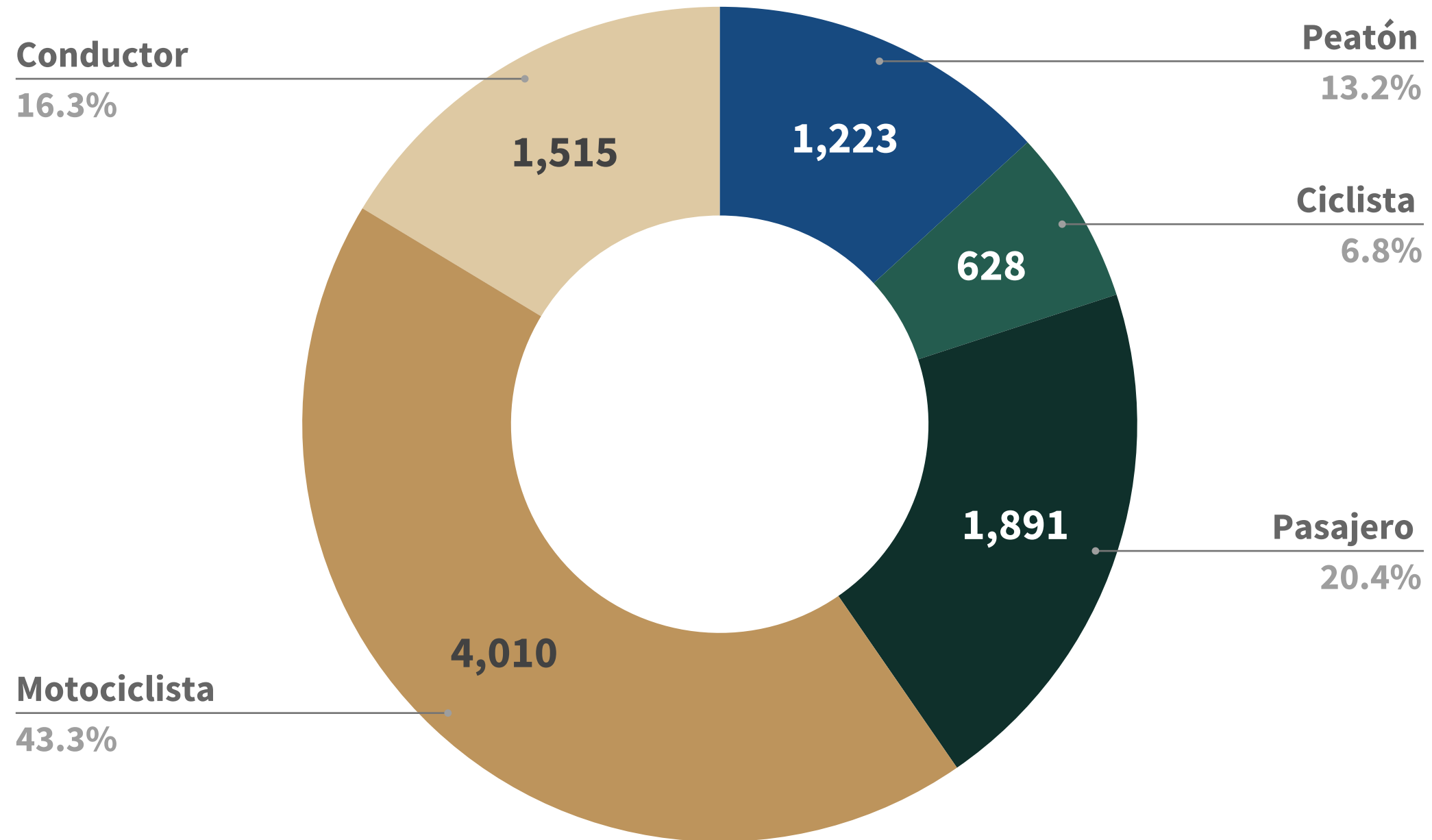
El primer semestre de 2022, en comparación con los mismos periodos de 2019 y 2021, registró incrementos de 72 y 20%, respectivamente en el total de víctimas lesionadas por hechos de tránsito.

<sup>4</sup> Las diferencias en las cifras con el segundo reporte trimestral de 2021 se deben a que el total del 2do trimestre de 2021 estaba basado en una proyección estimada considerando el comportamiento de los últimos días de junio.

### 2.1.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

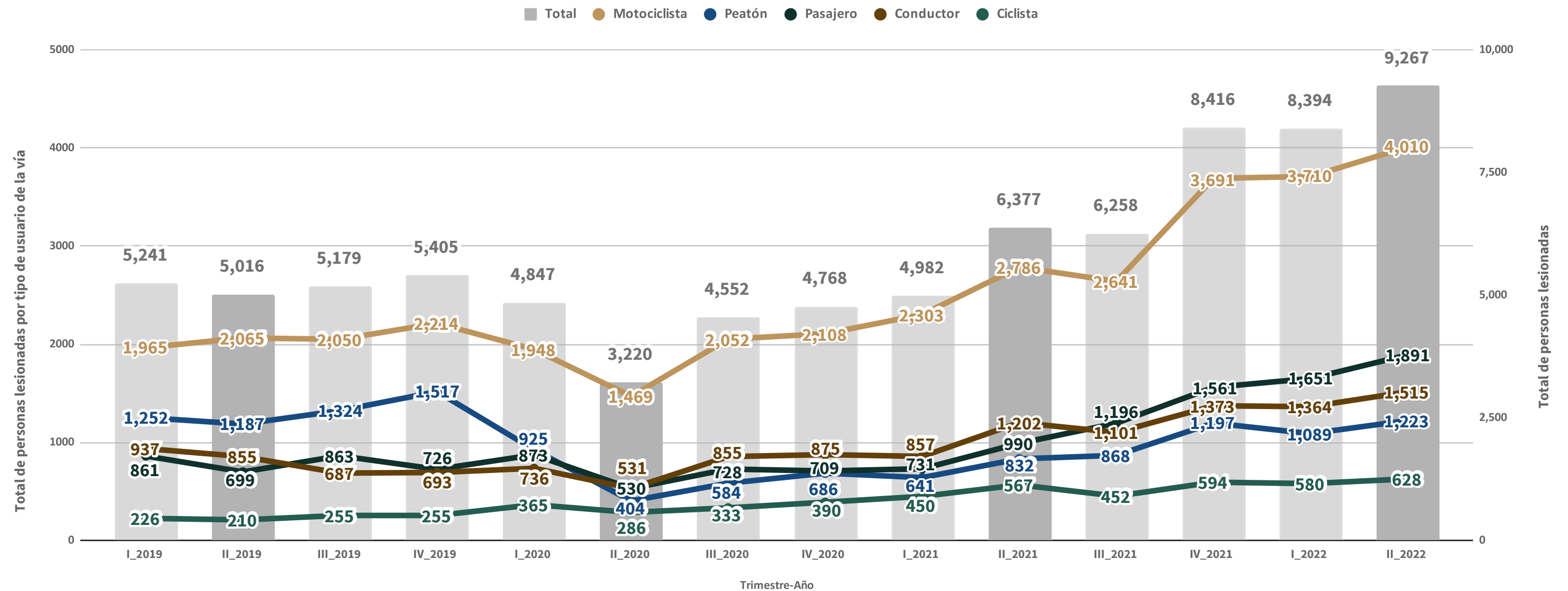
De acuerdo con la gráfica 3, durante el segundo trimestre de 2022 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas a causa de un hecho de tránsito (43%).

**Gráfica 3.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2022



A partir del tercer trimestre de 2020 y conforme al avance de la pandemia por COVID-19 y la reactivación paulatina de las actividades, se tuvo un aumento constante y generalizado en el número de personas lesionadas en todos los tipos de usuario de la vía. Sin embargo, desde el primer trimestre de 2019 y hasta el segundo trimestre de 2022, las personas motociclistas han sido las más vulnerables registrando entre 37 y 46% del total de personas lesionadas por trimestre (Gráfica 4).

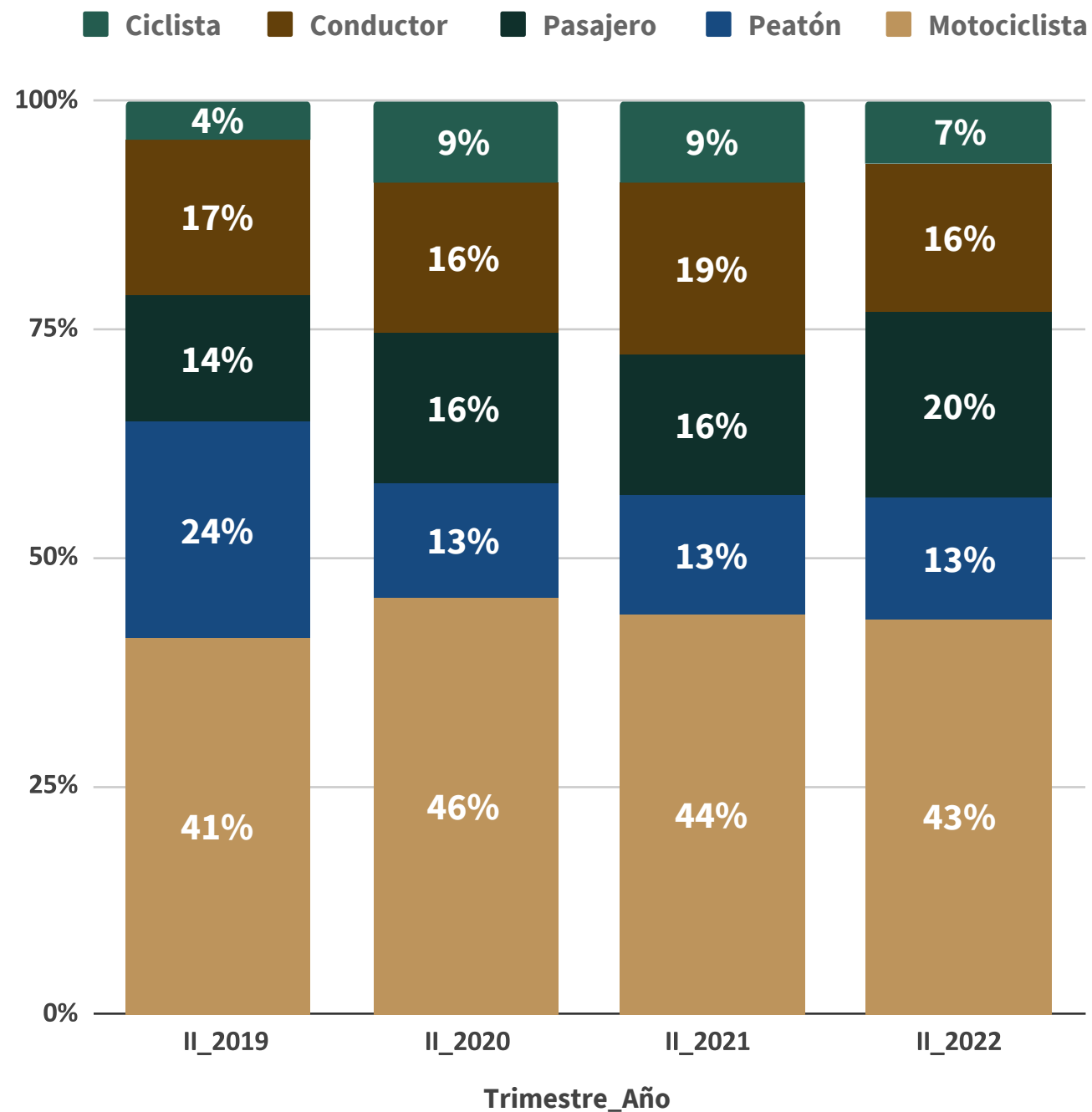
**Gráfica 4.** Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2022<sup>4</sup>



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

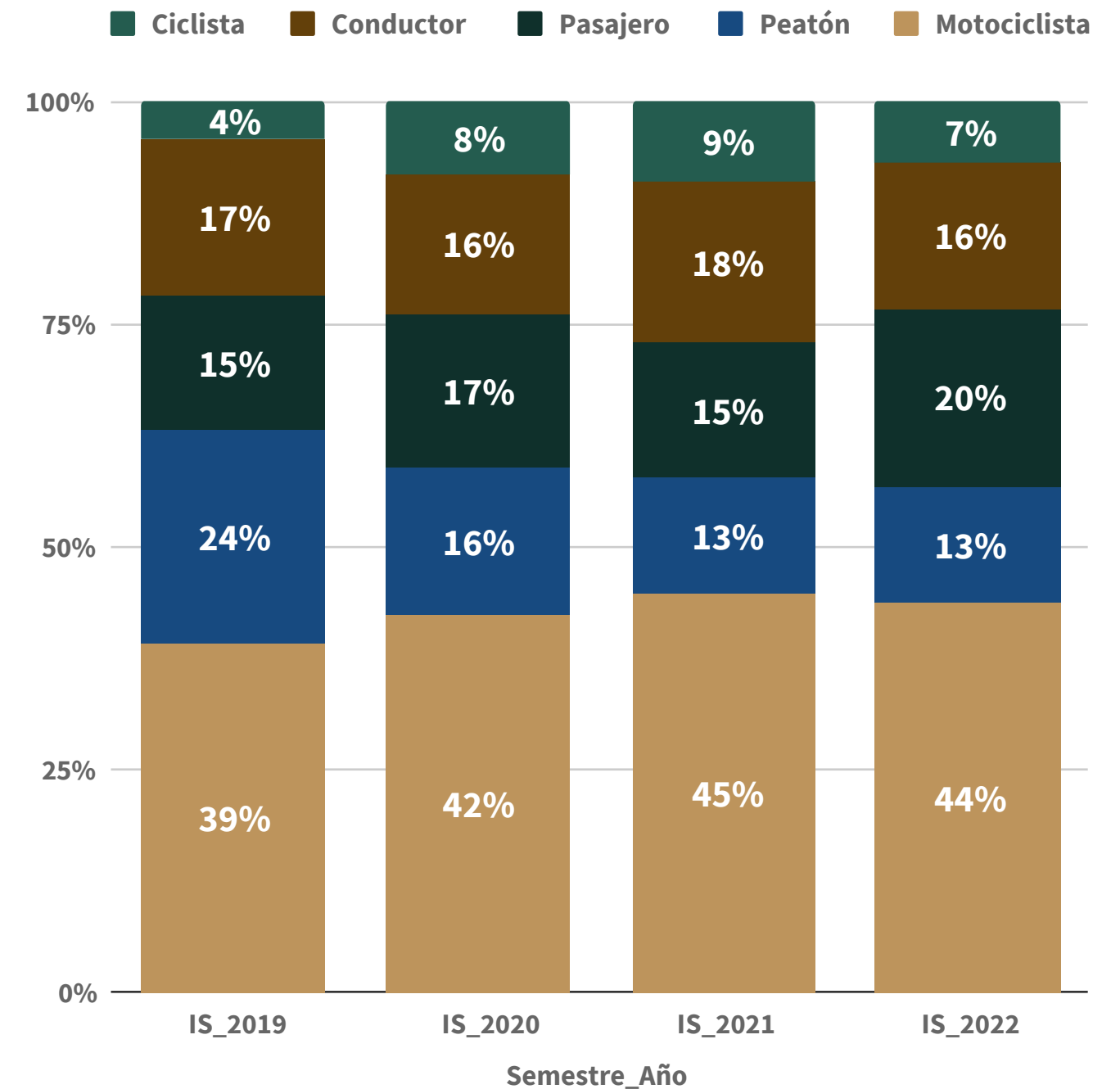


**Gráfica 5.** Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2019-2022



Del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022, el porcentaje de peatones lesionados por hechos de tránsito respecto del total ha mostrado una reducción constante pasando de 24 a 13%. Por su parte, el porcentaje de motociclistas lesionados se ha mantenido en 43%, en promedio, mientras que ha incrementado de 14 a 20% el porcentaje de pasajeros lesionados (Gráfica 5).

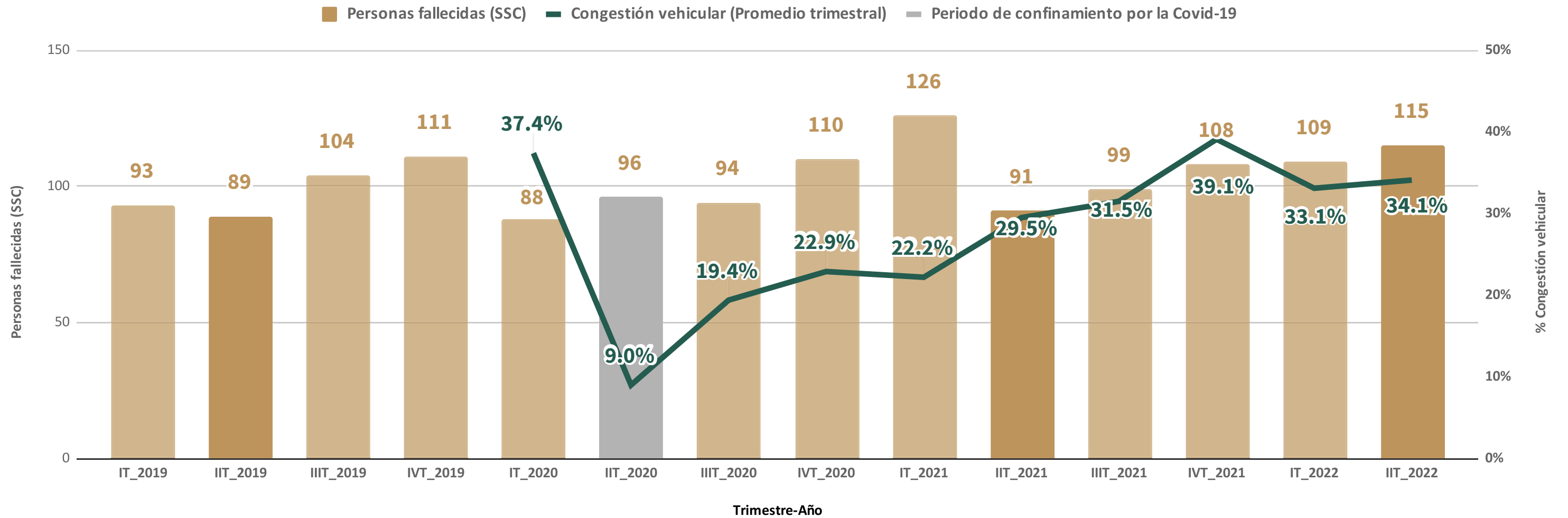
**Gráfica 6.** Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer semestre 2019-2022



La tendencia entre los primeros semestres de 2019 a 2022 (gráfica 6), al igual que entre los segundos trimestres de dichos años; muestra reducciones en la proporción de peatones (de 24 a 13%) y conductores lesionados (de 17 a 16%) e incrementos en la proporción de motociclistas (de 39 a 44%), pasajeros (de 15 a 20%) y ciclistas lesionados (de 4 a 6%).

## 2.2. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

**Gráfica 7.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2022<sup>4</sup>



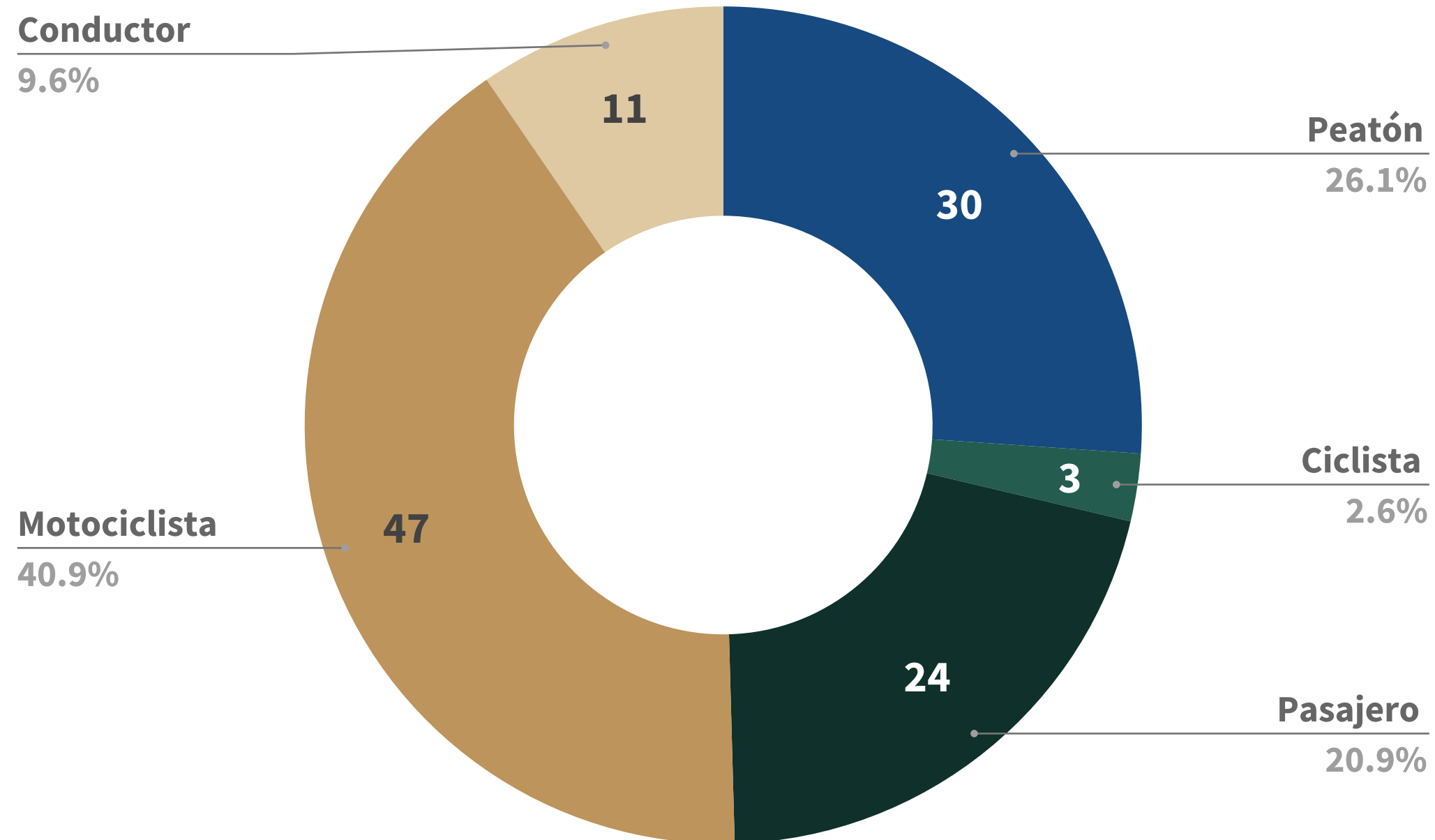
En el caso de las víctimas fatales, el segundo trimestre de 2022 registró un aumento de 29% respecto al segundo trimestre de 2019 y un incremento de 26% en comparación con el mismo periodo de 2021 (Gráfica 7).

El total de personas fallecidas durante el primer semestre de 2022, incrementó 23% respecto al mismo periodo de 2019 y 8% en relación con 2021.

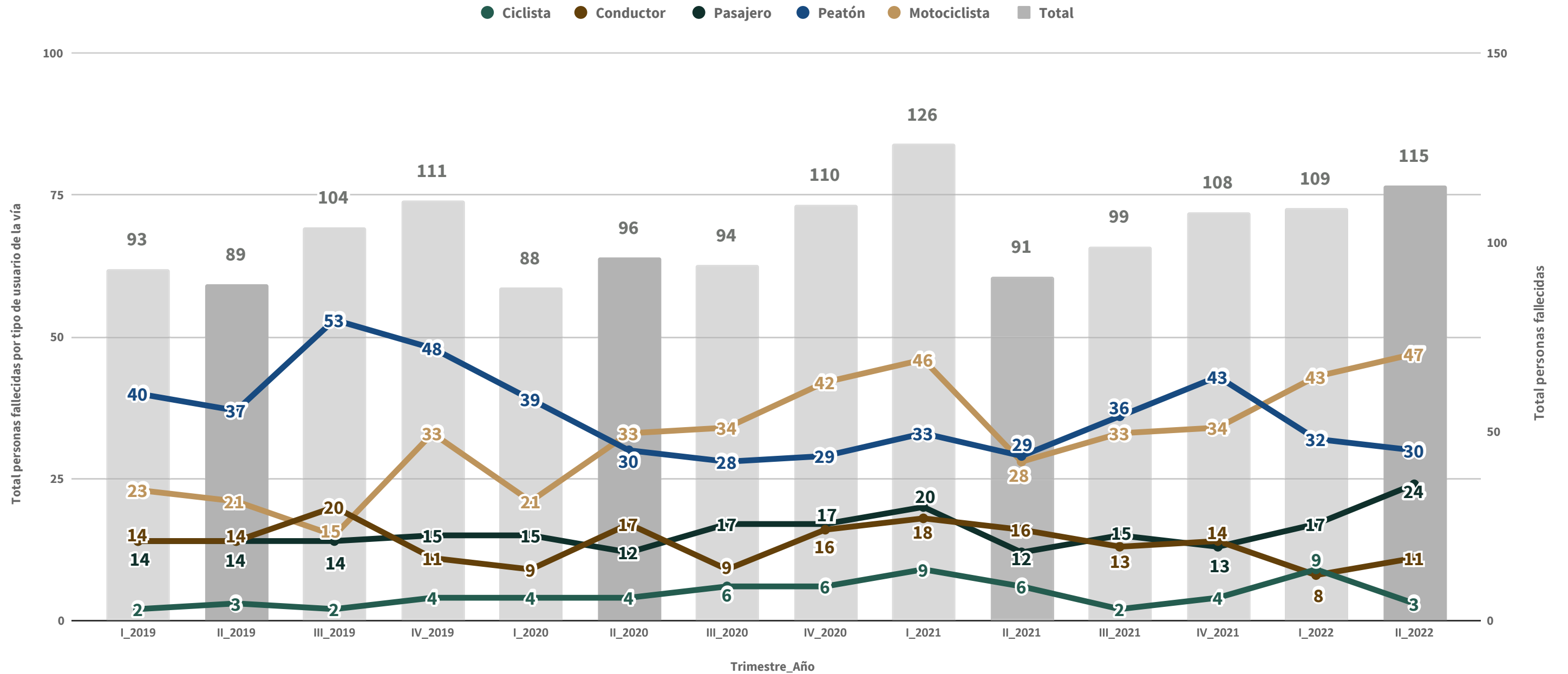
## 2.2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la gráfica 8, en el segundo trimestre de 2022 el porcentaje más alto de personas fallecidas por hechos de tránsito lo registraron los motociclistas con 41% .

**Gráfica 8.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía segundo trimestre 2022



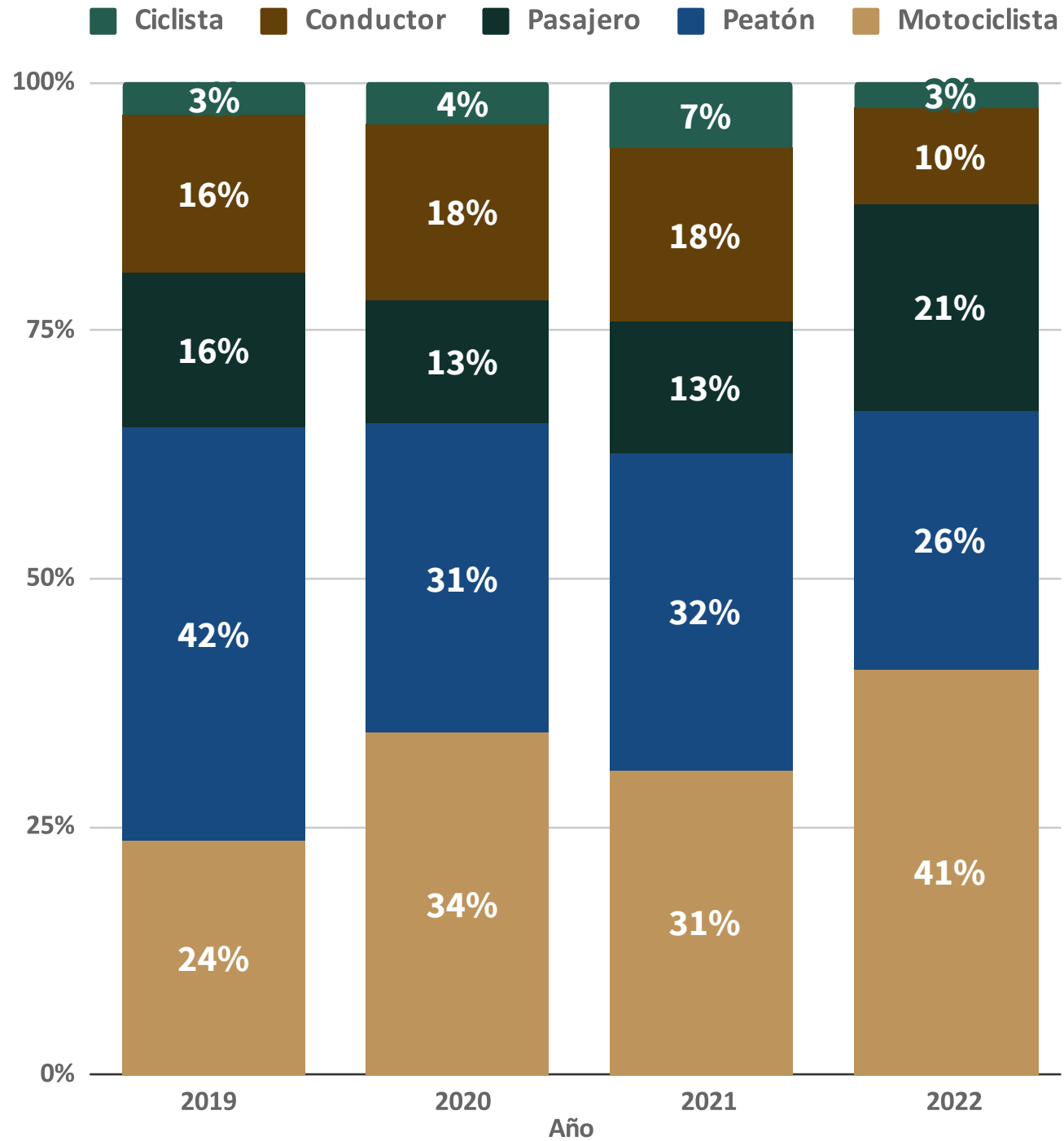
**Gráfica 9.** Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2022<sup>4</sup>



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

De enero de 2019 a marzo de 2020 los peatones registraron las cifras más altas de personas fallecidas por hechos de tránsito (4 de cada 10 personas fallecidas). A partir del segundo trimestre de 2020 con el confinamiento por la Emergencia Sanitaria por COVID-19, las cifras de motociclistas fallecidos mostraron una tendencia constante a la alza pasando de 2 a 4 de cada 10 víctimas mortales por incidentes de tránsito (Gráficas 9 y 10).

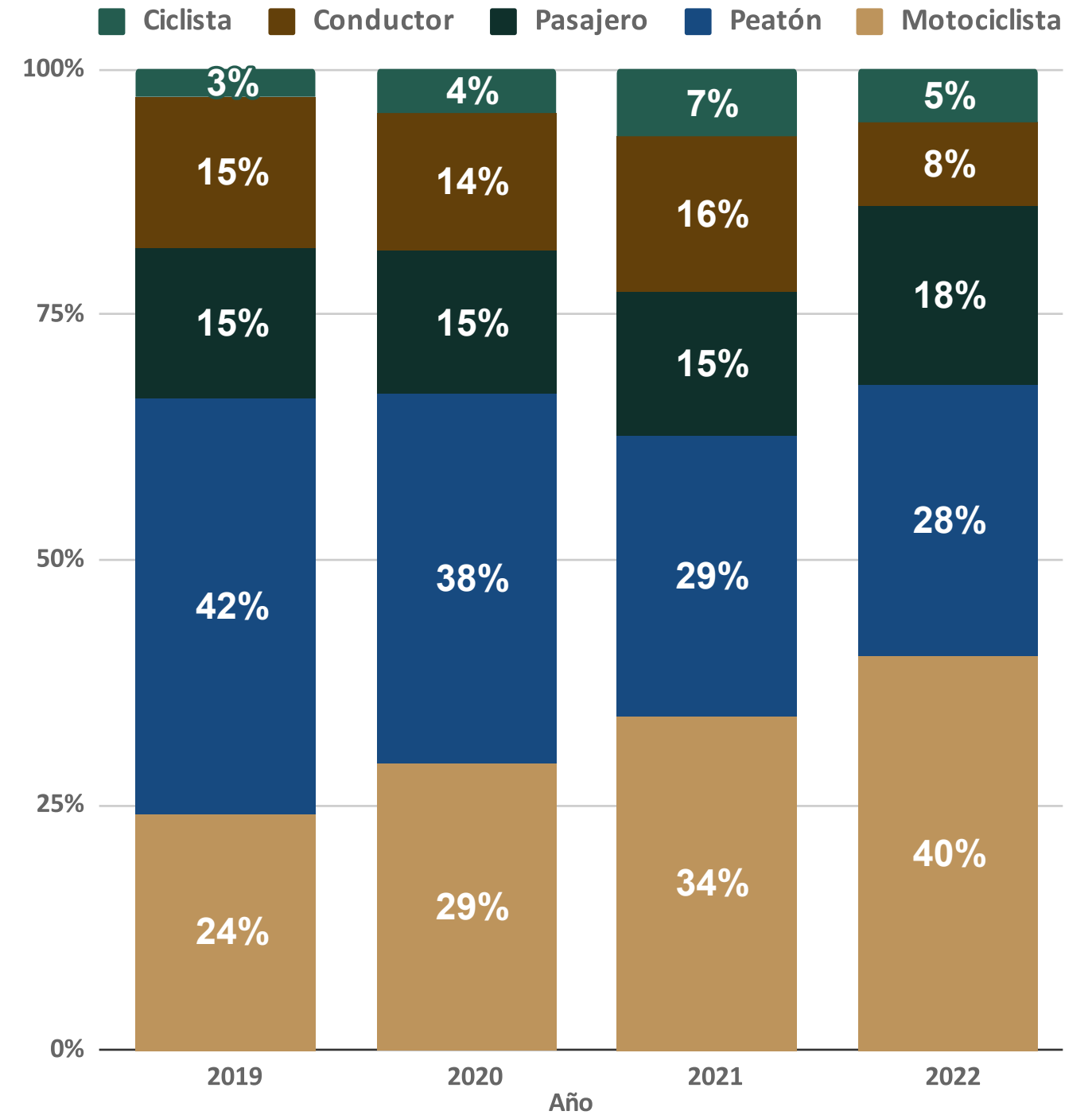
**Gráfica 10.** Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2019-2022<sup>4</sup>



Al igual que en las personas lesionadas, el porcentaje de peatones fallecidos registró una reducción pasando de 42% en el 2do trimestre de 2019 a 26% en el mismo periodo de 2022 (Gráfica 10).

Así como en las personas motociclistas, se observa también un incremento de 5 puntos porcentuales en la proporción de pasajeros fallecidos del segundo trimestre de 2019 (16%) al mismo periodo de 2022 (21%).

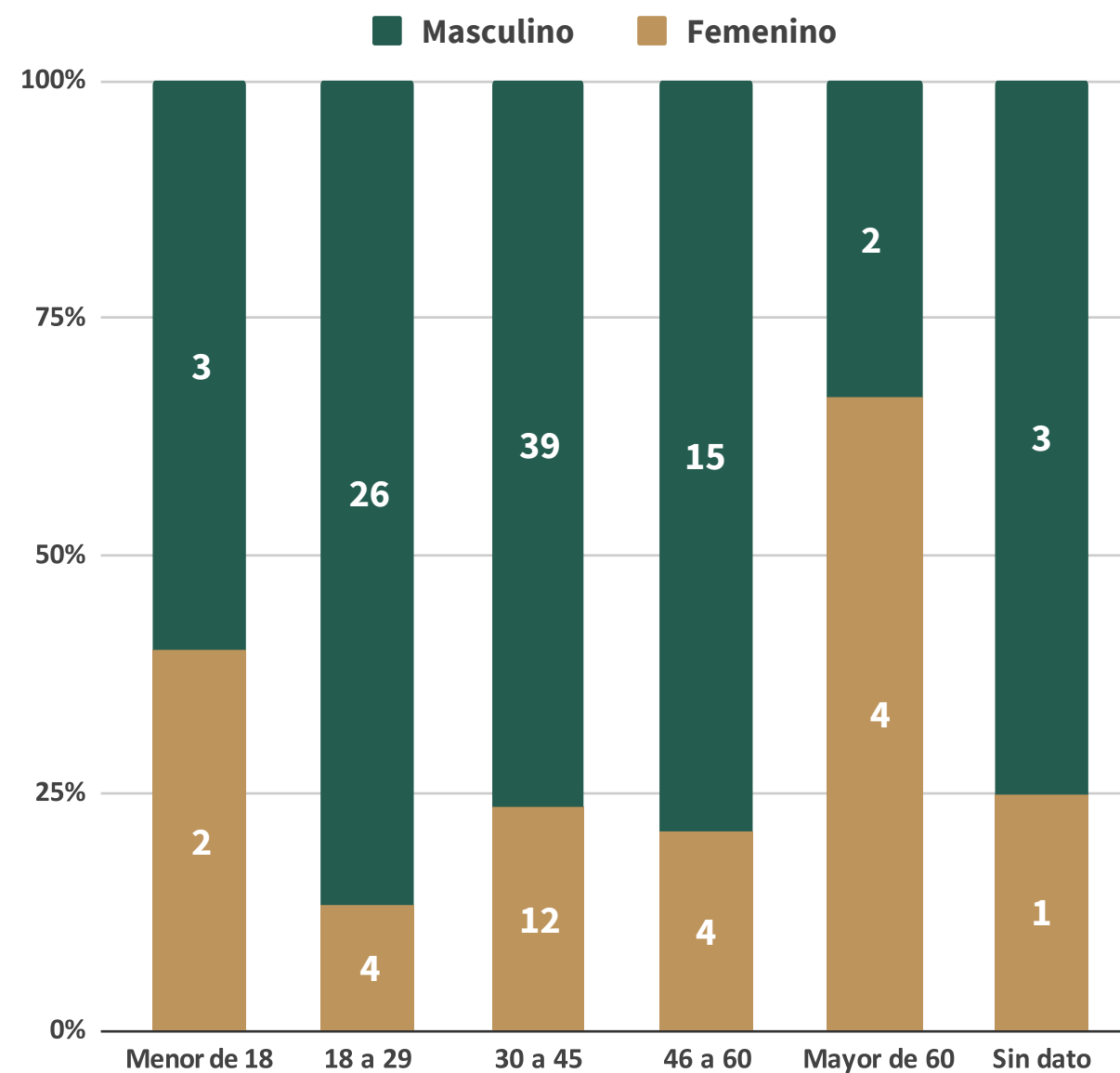
**Gráfica 11.** Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer semestre 2019-2022<sup>4</sup>



La tendencia entre los primeros semestres de 2019 a 2022 (gráfica 11), al igual que entre los segundos trimestres de dichos años; muestra reducciones en la proporción de peatones (de 42 a 28%) y conductores fallecidos (de 15 a 8%) e incrementos en la proporción de motociclistas (de 24 a 40%), pasajeros (de 15 a 18%) y ciclistas fallecidos (de 3 a 5%).

## 2.2.2. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

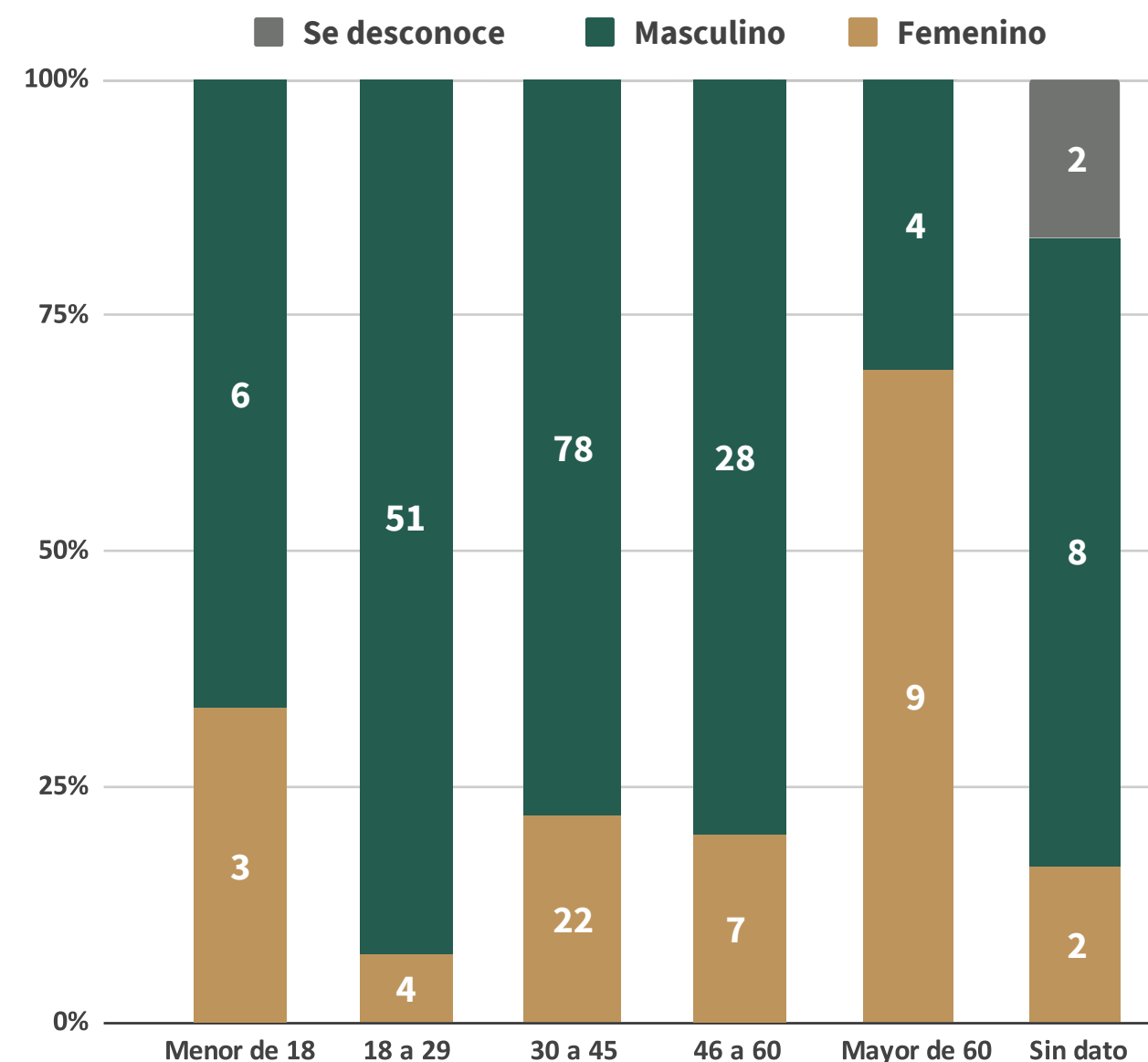
**Gráfica 12.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo segundo trimestre 2022



Durante el segundo trimestre de 2022, 8 de cada 10 víctimas mortales por siniestros viales de sexo conocido, fueron hombres.

Omitiendo a las víctimas mortales de edad desconocida, tanto la mitad de hombres fallecidos como de mujeres fallecidas por hechos de tránsito ocurridos durante el 2do trimestre de 2022, tenían entre 30 y 45 años de edad (Gráfica 12).

**Gráfica 13.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo primer semestre 2022

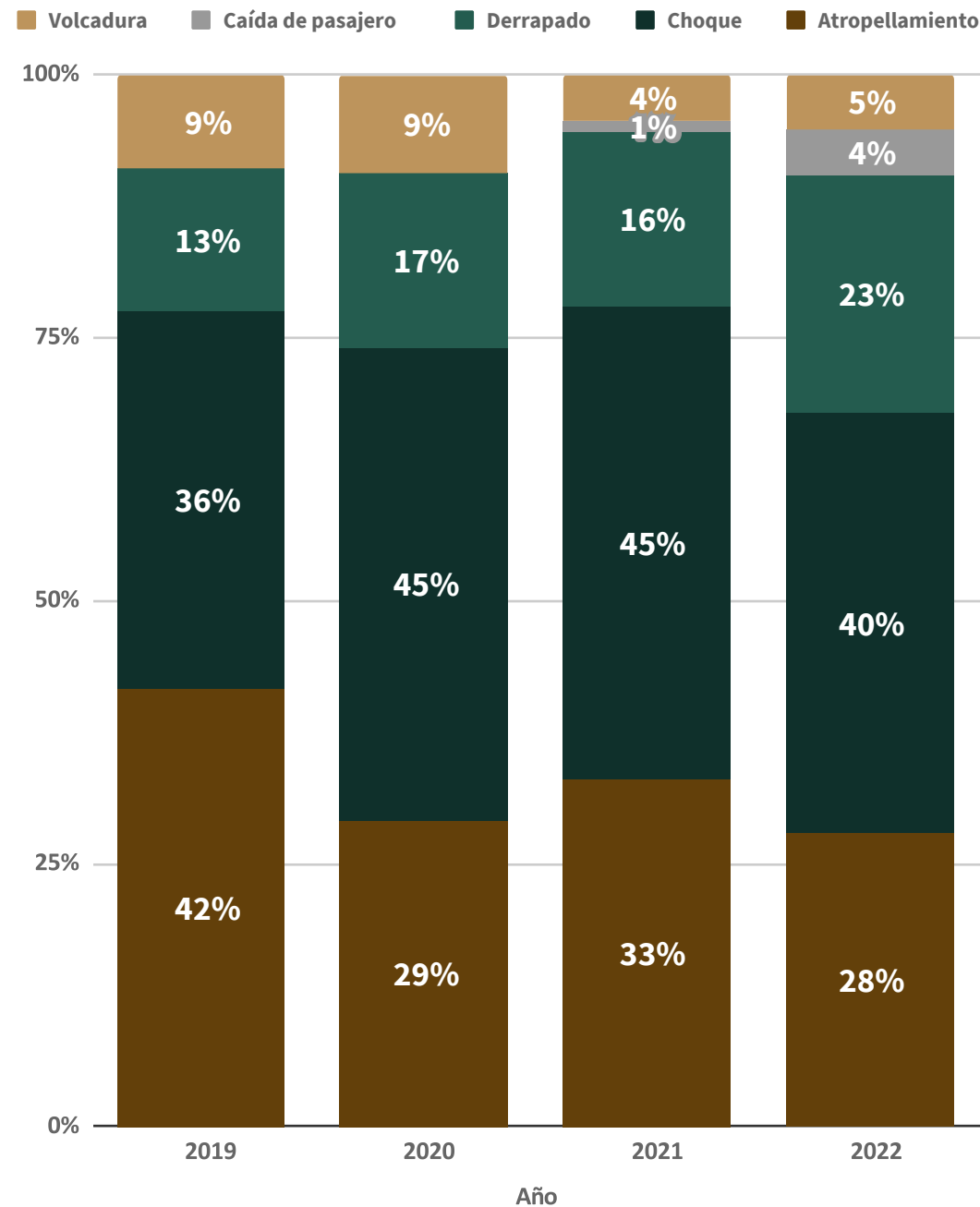


En promedio, 8 de cada 10 personas fallecidas por hechos de tránsito ocurridos durante los primeros semestres de 2019 a 2022 y de sexo conocido, eran hombres.

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales de edad desconocida, en promedio, tanto la mitad de hombres fallecidos como de mujeres fallecidas por hechos de tránsito ocurridos durante el 1er semestre de 2022, tenían entre 30 y 45 años de edad (Gráfica 13).

## 2.2.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

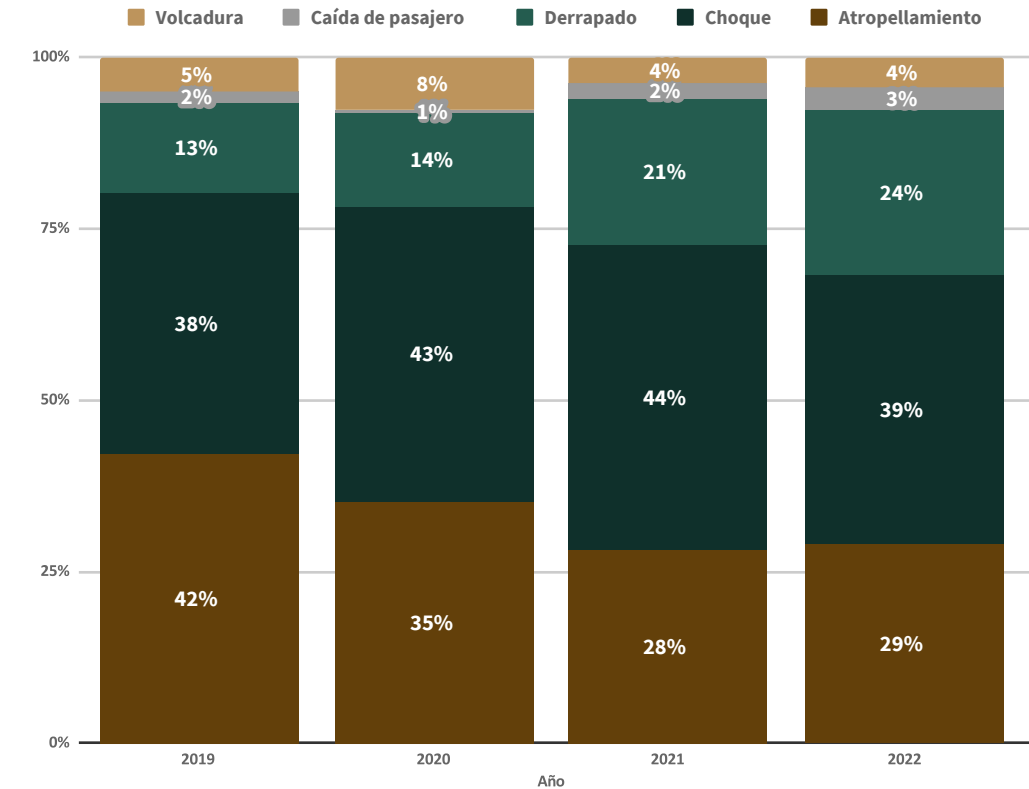
**Gráfica 14.** Personas fallecidas por tipo de evento, segundo trimestre 2019-2022<sup>4</sup>



De acuerdo con la gráfica 14, durante los segundos trimestres de 2019 a 2022, en promedio, 4 de cada 10 personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de un choque.

Por otro lado, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a atropellamientos (de 42 a 28%), pero incrementó de 13 a 23% la de víctimas mortales por derrapes (todos ocupantes de motocicleta).

**Gráfica 15.** Personas fallecidas por tipo de evento, primer semestre 2019-2022<sup>4</sup>



Al igual que en los segundos trimestres de 2019 a 2022, durante los primeros semestres de dichos años, la mayor parte de las personas fallecidas por hechos de tránsito (4 de 10) murieron debido a choques (gráfica 15).

La tendencia del primer semestre, al igual que la del segundo trimestre, indica reducciones en las muertes por atropellamiento (de 42% en 2019 a 29% en 2022) e incrementos de 13% en 2019 a 24% en 2022 en los fallecimientos por derrapes (todos ocupantes de motocicleta).

<b>Volcadura</b>	Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales.
<b>Caída de pasajero</b>	Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento.
<b>Derrapado</b>	Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación.
<b>Choque</b>	Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad.
<b>Atropellamiento</b>	Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento.

## 2.2.4. MATRIZ PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO

**Tabla 1.** Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, segundo trimestre 2022

	AUTOBÚS DE PASAJEROS	VEHÍCULO LIVIANO	CAMIÓN DE CARGA	METROBÚS	MICROBÚS	TREN LIGERO	MOTOCICLETA	OBJETO FIJO	TAXI	TROLEBÚS	SIN OTRO VEHÍCULO INVOLUCRADO	SE DESCONOCE	TOTAL
<b>Peatón</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>29</b>
<b>Ciclista</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>Ocupante de motocicleta</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>55</b>
<i>Conductor</i>	<i>1</i>	<i>11</i>	<i>8</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>23</i>	<i>0</i>	<i>47</i>
<i>Pasajero</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>8</i>
<b>Ocupante de vehículo liviano</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>21</b>
<i>Conductor</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>11</i>
<i>Pasajero</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>10</i>
<b>Ocupante de vehículo de carga</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<i>Conductor</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Pasajero</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>
<b>Ocupante de autobús</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
<i>Conductor</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Pasajero</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>5</i>
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>7</b>	<b>115</b>

Vehículo liviano = automóvil + camioneta

Vehículo de carga = camión de carga

Autobús = autobús de pasajeros

De 55 ocupantes de motocicleta que perdieron la vida a causa de un siniestro vial ocurrido durante el segundo trimestre de 2022, casi el 50% (25) murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado. Asimismo, el 50% de los ocupantes de vehículos livianos que murieron por un hecho de tránsito sucedido en dicho periodo (10 de 21), fallecieron a causa de un choque contra un árbol o un poste<sup>5</sup>. Por su parte y durante los meses en cuestión, en la muerte de 1 de cada 3 peatones, estuvo involucrado un vehículo liviano (Tabla 1).

<sup>5</sup> Especificado en la base de datos como objeto fijo.



**Tabla 2.** Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, primer semestre 2022

	AUTOBÚS DE PASAJEROS	VEHÍCULO LIVIANO	CAMIÓN DE CARGA	METROBÚS	MICROBÚS	TREN LIGERO	MOTOCICLETA	OBJETO FIJO	TAXI	TROLEBÚS	SIN OTRO VEHÍCULO INVOLUCRADO	SE DESCONOCE	TOTAL
<b>Peatón</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>61</b>
<b>Ciclista</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>
<b>Ocupante de motocicleta</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>53</b>	<b>1</b>	<b>103</b>
<i>Conductor</i>	2	21	12	0	1	0	1	5	2	0	46	0	90
<i>Pasajero</i>	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	13
<b>Ocupante de vehículo liviano</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>37</b>
<i>Conductor</i>	0	5	1	0	0	0	0	8	0	0	4	0	18
<i>Pasajero</i>	1	4	1	0	0	0	0	8	0	0	5	0	19
<b>Ocupante de vehículo de carga</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
<b>Ocupante de autobús</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	5
<b>Ocupante de taxi</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>64</b>	<b>37</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>9</b>	<b>224</b>

Vehículo liviano = automóvil + camioneta

Vehículo de carga = camión de carga

Autobús = autobús de pasajeros

De 103 ocupantes de motocicleta que perdieron la vida a causa de un siniestro vial ocurrido en el primer semestre de 2022, 50% (53) murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado. Tomando en cuenta el mismo periodo, 40% de los ocupantes de vehículos livianos (16 de 37) perdieron la vida a causa de un choque contra un árbol o un poste<sup>5</sup>. Por su parte, en la muerte de 2 de cada 5 peatones estuvo involucrado un vehículo liviano (Tabla 2).

## 2.2.5. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

**Gráfica 16.** Hechos de tránsito mortales por día de la semana y hora, segundo trimestre 2022

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	3	3	2	4	3	4	3	22
	12:00 a 18:59	6	2	1	4	1	2	4	20
Noche	19:00 a 23:59	5	4	6	3	4	6	4	32
	00:00 a 05:59	4	4	0	1	7	6	11	33
total		18	13	9	12	15	18	22	107

Durante el segundo trimestre de 2022, los fines de semana (viernes a domingo) concentraron el 51% de los hechos de tránsito con víctimas mortales, mientras que los horarios nocturnos (19:00 a 05:59) el 61% (Gráfica 16).

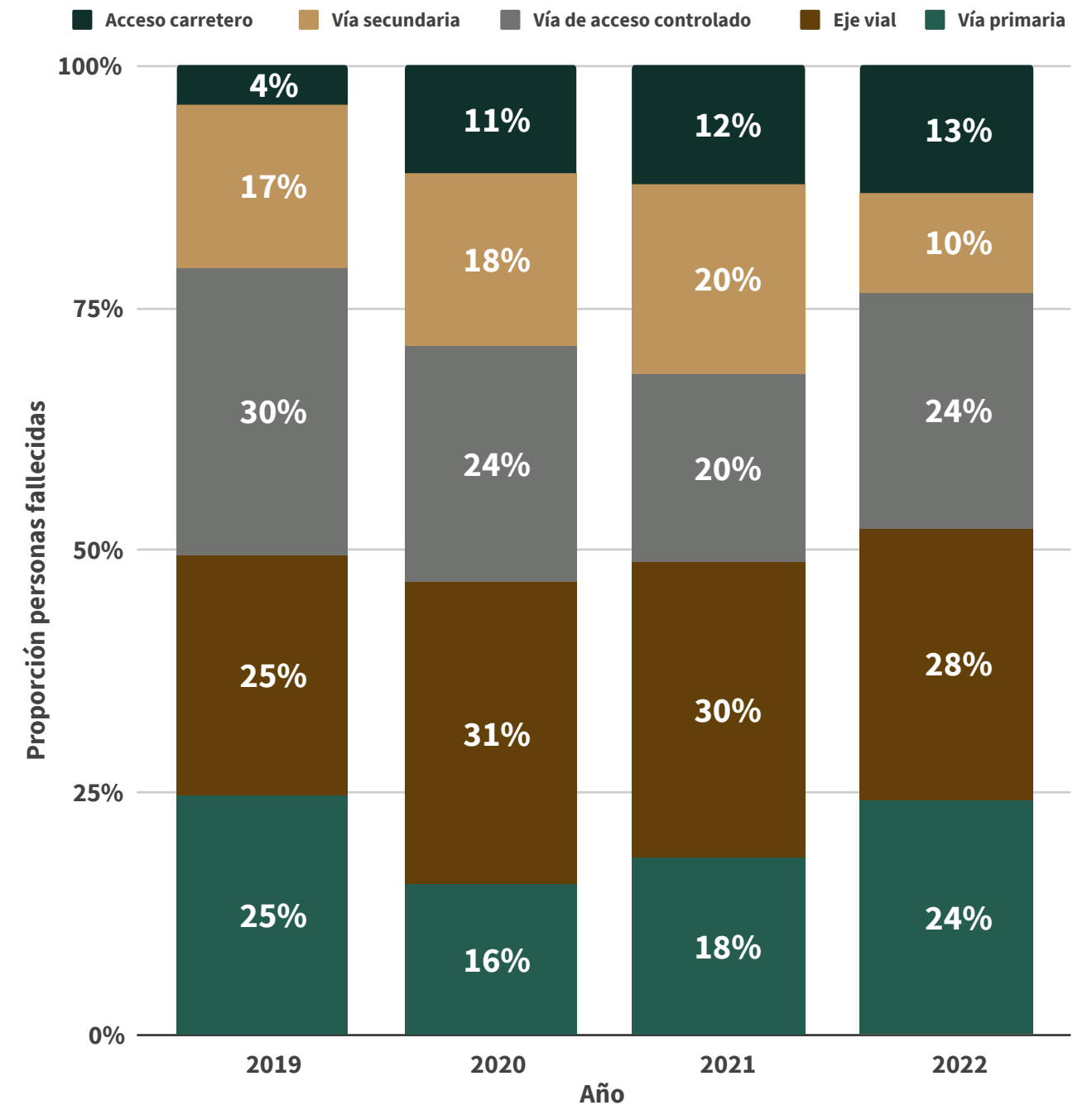
**Gráfica 17.** Hechos de tránsito mortales por día de la semana y hora, primer semestre 2022

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	4	9	4	6	4	9	8	44
	12:00 a 18:59	8	6	6	6	3	7	8	44
Noche	19:00 a 23:59	9	8	7	7	7	16	11	65
	00:00 a 05:59	8	5	0	4	10	15	18	60
total		29	28	17	23	24	47	45	213

En el primer semestre de 2022, 54% de los hechos de tránsito fatales ocurrieron de viernes a domingo, mientras que el 59% de los mismos sucedieron de 19:00 a 05:59 h (Gráfica 17).

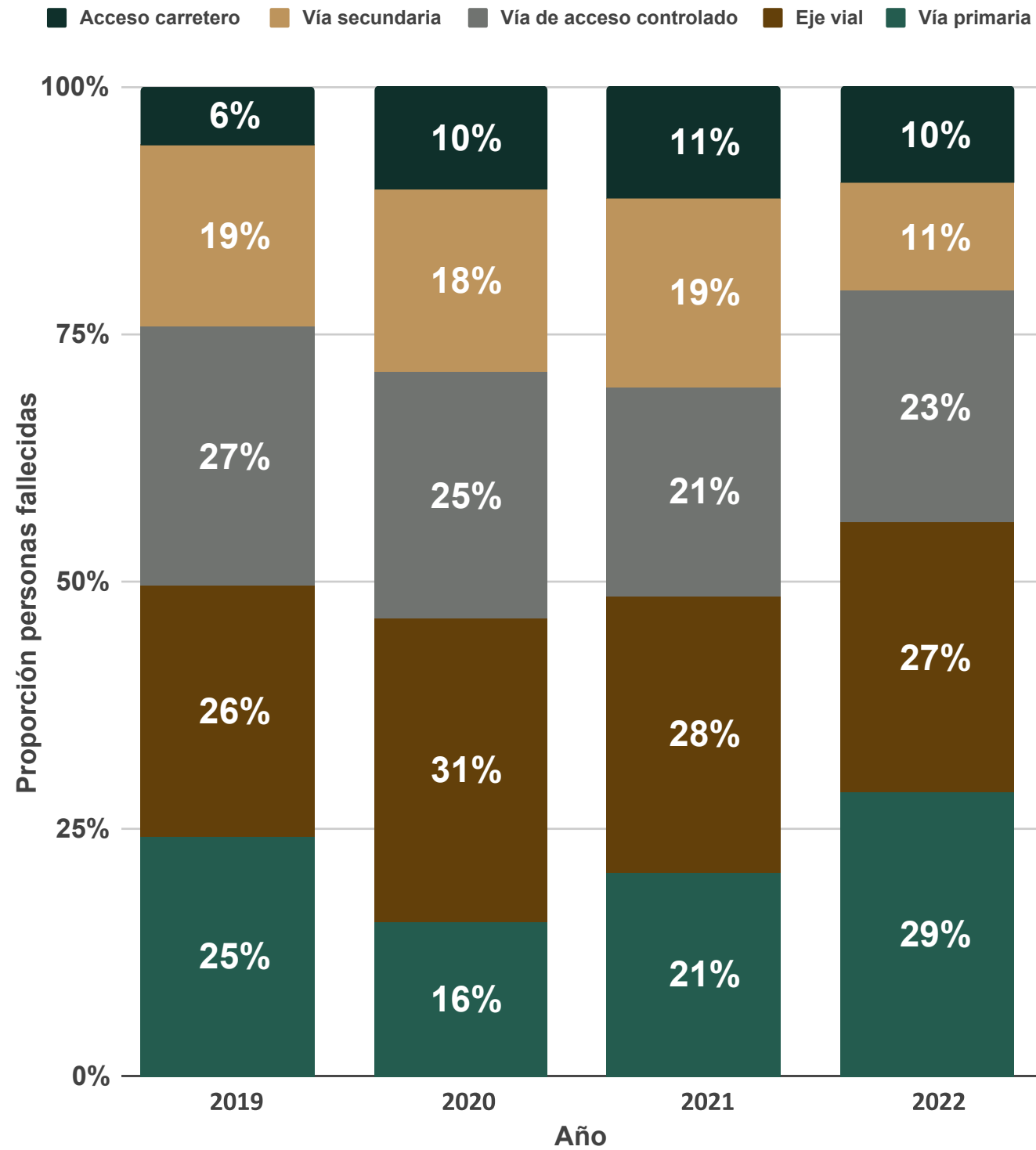
## 2.2.6. PROPORCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

**Gráfica 18.** Proporción de hechos de tránsito mortales por tipo de vía, segundo trimestre 2019-2022<sup>4</sup>



Durante los segundos trimestres de 2020, 2021 y 2022, los ejes viales fueron la vía más mortal concentrando 3 de cada 10 hechos de tránsito mortales, posición que durante el mismo periodo de 2019 fue ocupada por las vías de acceso controlado (Gráfica 18).

**Gráfica 19.** Proporción de hechos de tránsito mortales por tipo de vía, primer semestre 2019-2022<sup>4</sup>



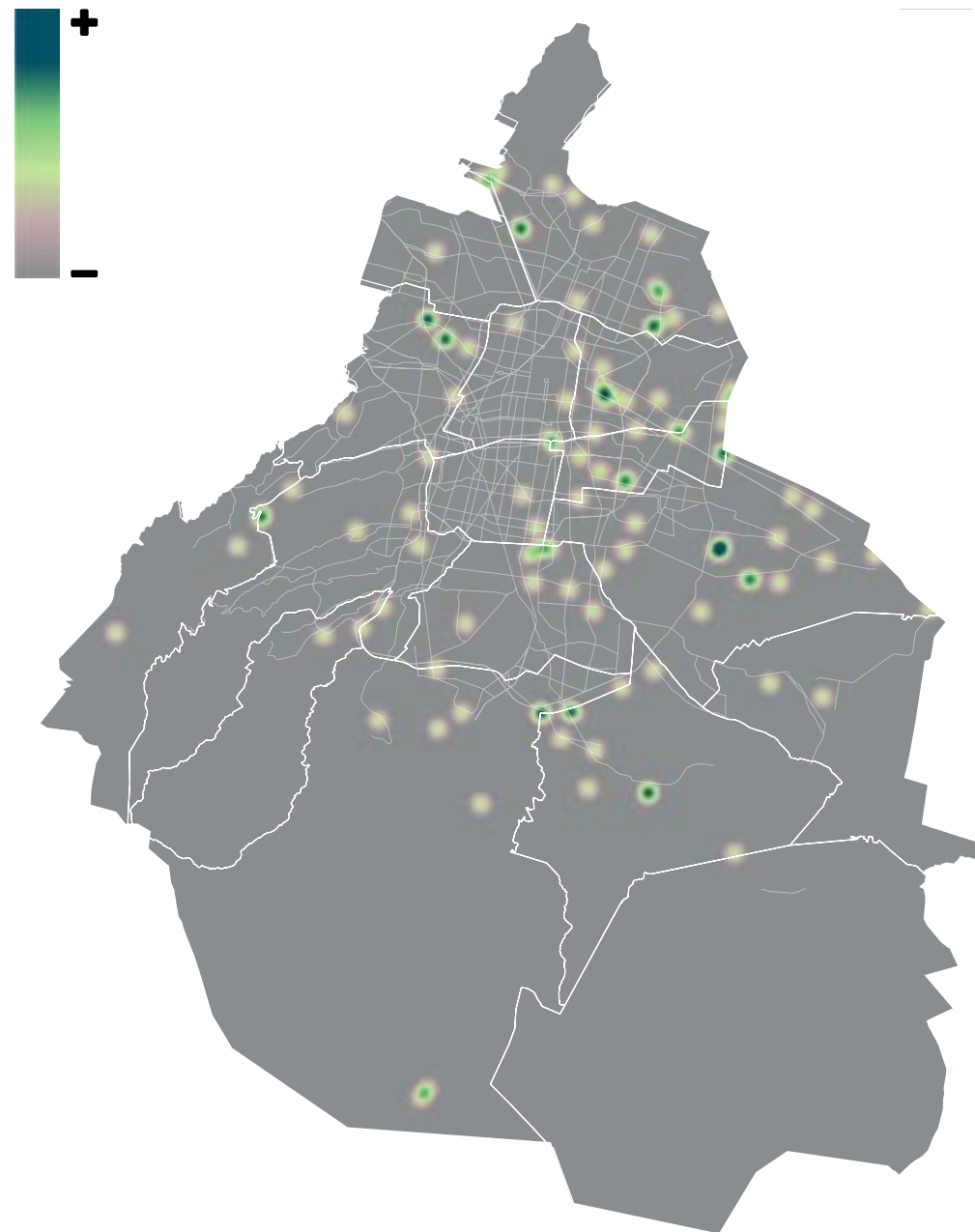
Al igual que en los segundos trimestres de 2020 a 2022, durante los primeros semestres de dichos años, el mayor número de hechos de tránsito fatales (1 de cada 3) ocurrieron sobre ejes viales, mientras que en el 2019 se concentraron en vías de acceso controlado (Gráfica 19).

<b>Vía primaria</b>	Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, las cuales pueden contar con carriles exclusivos para la circulación de bicicletas y/o transporte público.
<b>Eje vial</b>	Arteria principal, generalmente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie y carril exclusivo en el mismo sentido o en contraflujo <sup>6</sup> .
<b>Vía de acceso controlado</b>	Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones; la incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos; y/o que por sus características físicas y operacionales así lo determine la Secretaría y la Comisión de Clasificación de Vialidades.
<b>Vía secundaria</b>	Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo; en su mayoría conectan con vías primarias y sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos.
<b>Acceso carretero</b>	Entrada o salida desde y hacia cualquier vía o tramo que tenga la consideración de carretera <sup>7</sup> .

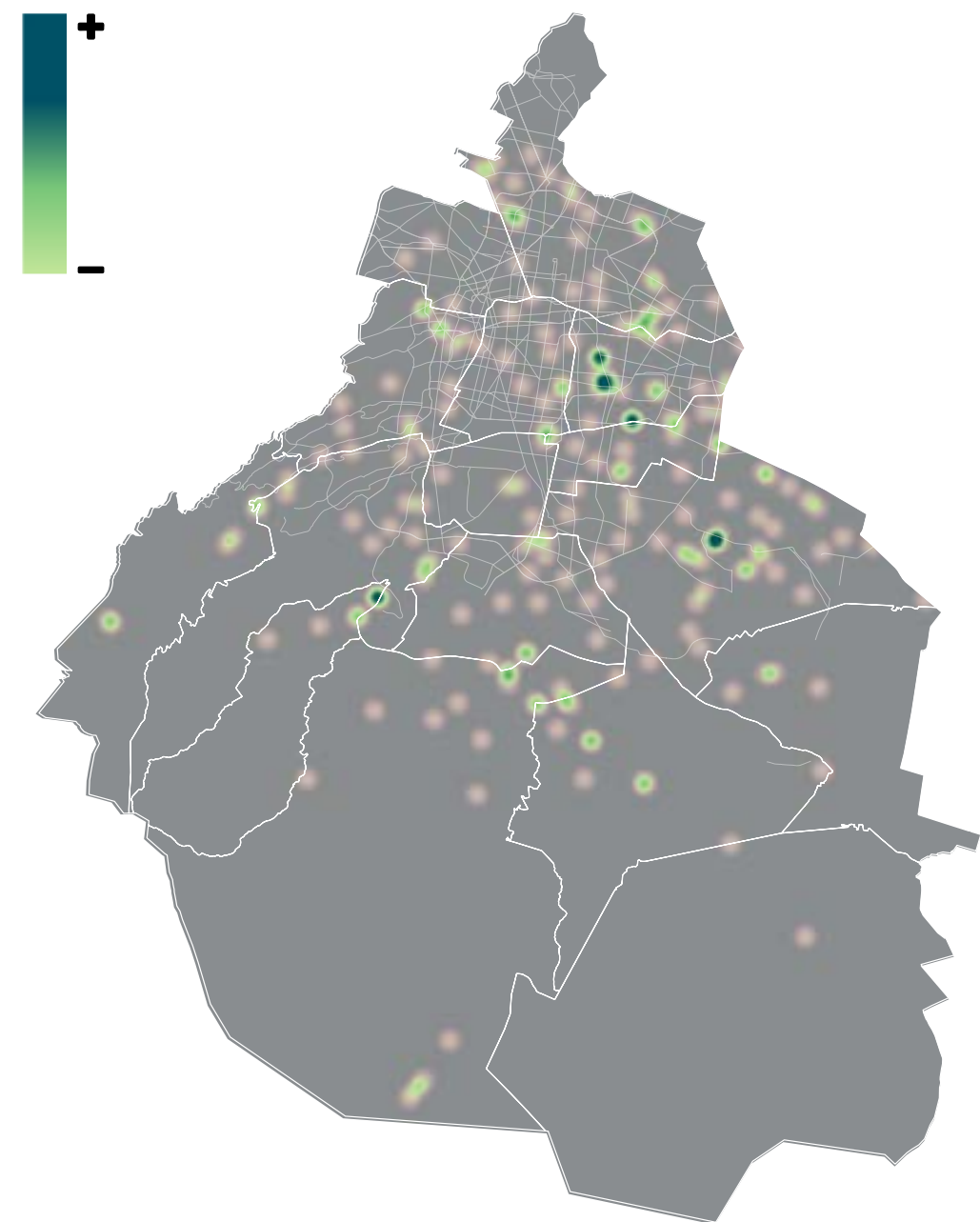
<sup>6</sup> Diario Oficial de la Federación. (2016, junio 24). NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5442475&fecha=24/06/2016](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5442475&fecha=24/06/2016)  
<sup>7</sup> Norma 3.1 - IC Trazado. (2016, 19 de febrero). Consultado en [http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic\\_2016/apartados/glosario.htm#g27](http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic_2016/apartados/glosario.htm#g27)

## 2.2.7. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

**Mapa 3.** Densidad de hechos de tránsito mortales, segundo trimestre 2022, SSC



**Mapa 4.** Densidad de hechos de tránsito mortales, primer semestre 2022, SSC



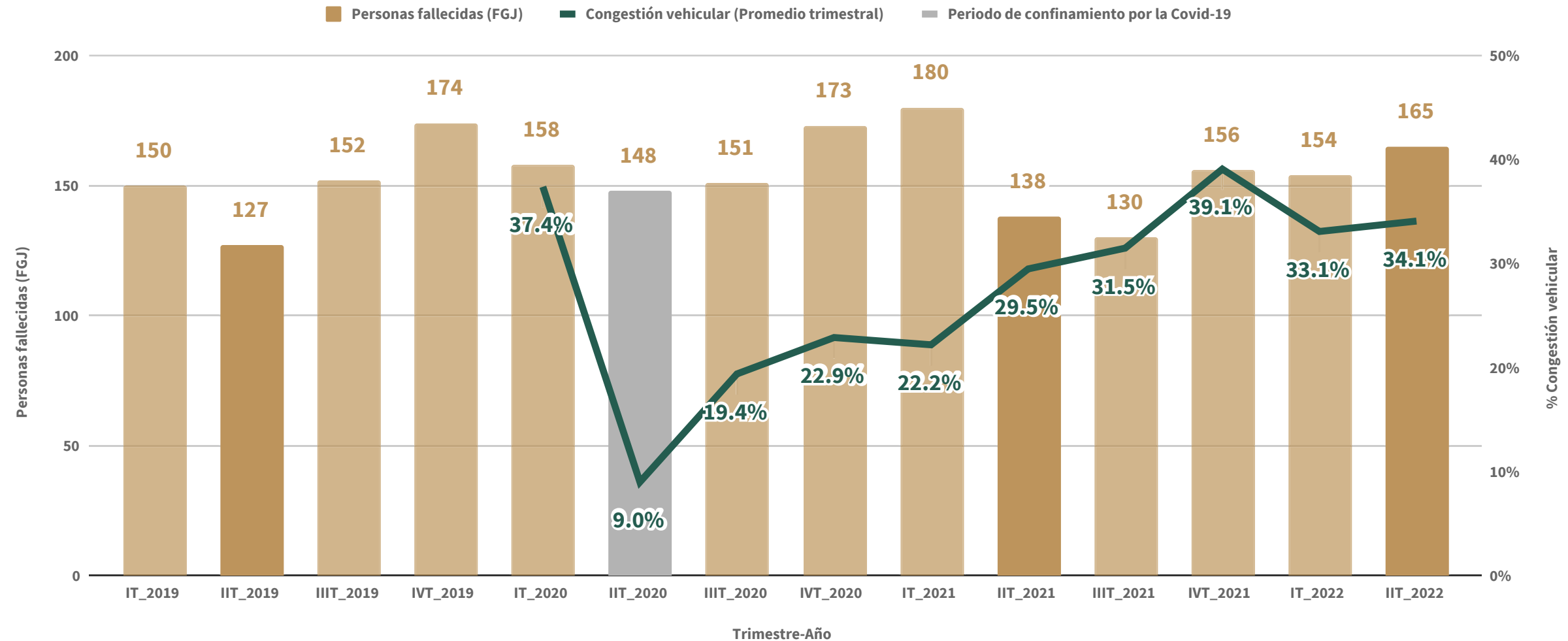
En el mapa 3 es posible observar que durante el 2do trimestre de 2022 los hechos de tránsito mortales ocurrieron de forma heterogénea en la Ciudad. No obstante, las vías que registraron la mayor incidencia fueron Anillo Periférico, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Calzada de Tlalpan, la Carretera Federal México-Toluca, Circuito Bicentenario y el Eje 3 Oriente.

Durante el primer semestre de 2022, la SSC registró que el 42% (90 de 213) de los hechos de tránsito mortales ocurrieron en Anillo Periférico (18), Calzada Gral. Ignacio Zaragoza (12), Circuito Bicentenario (11), Calzada de Tlalpan (9), Eje 8 Sur (8), Carretera Federal México-Cuernavaca (6), Carretera Federal México-Toluca (6), Av. Insurgentes (5), Eje 1 Norte (5), Eje 3 Oriente (5) y Prolongación División del Norte (5).

### 3. ANEXOS

#### 3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS (CIA) POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO, FGJ

**Gráfica 20.** Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2022<sup>8</sup>



En el caso de las víctimas fatales registradas en las carpetas de investigación abiertas (CIA) por delitos relacionados con hechos de tránsito, en el segundo trimestre de 2022 se registró un aumento de 30% respecto al segundo trimestre de 2019 y de 20% en comparación con el mismo periodo de 2021 (Gráfica 20). En cuanto al primer semestre de 2022, la cifra de personas fallecidas en (CIA) incrementó 15% en comparación con dicho periodo de 2019 y 12% en relación con tal periodo de 2021.

Las diferencias entre el total de personas fallecidas mostradas por la SSC y la FGJ radican en la información recabada por cada institución ya que mientras para la SSC solo es posible registrar a las personas que fallecieron en el lugar de ocurrencia del siniestro de tránsito y en pocas ocasiones durante el traslado hospitalario, la FGJ recaba aquellas por las cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público, es decir, tiene la posibilidad de registrar a las personas que murieron en el lugar de ocurrencia del incidente, en el transcurso del traslado hospitalario y durante la estancia del paciente en el hospital. No obstante las diferencias, ambas dependencias registran el mismo comportamiento en las tendencias.

<sup>8</sup> Las diferencias con los reportes trimestrales del segundo trimestre de 2019, 2020 y 2021 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

### 3.2. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS (SSC) Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CIA<sup>9</sup> POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO

CONSULTA LOS MAPAS INTERACTIVOS DE HECHOS DE TRÁNSITO



SEGUNDO TRIMESTRE

PRIMER SEMESTRE

---

<sup>9</sup> Carpetas de Investigación Abiertas

Desde 2021, la Ciudad de México trabaja con la Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (BIGRS, por sus siglas en inglés) en materia de infraestructura segura, fiscalización de la ley, comunicación y datos. En cuanto a los datos, se realizó un diagnóstico sobre las fuentes de información de seguridad vial en la Ciudad de México y los productos derivados del análisis de estas, con el objetivo de detectar áreas de oportunidad y realizar recomendaciones sobre las mismas.

Derivado de este trabajo colaborativo se encontró que el uso de distintas fuentes de información para comunicar un mismo indicador puede resultar confuso para las personas lectoras, por lo que se acordó que utilizar una sola fuente de datos para cada indicador era la mejor manera de comunicar el mensaje a la sociedad. Asimismo y no menos importante, se trabajó en la optimización de las visualizaciones de la información.

Esta nueva estructura es más amigable y sencilla para las personas lectoras de forma que se comprenda la magnitud del problema y las áreas prioritarias que, como gobierno y sociedad, debemos atender.



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

