

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

JULIO - SEPTIEMBRE
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 Carpeta 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.

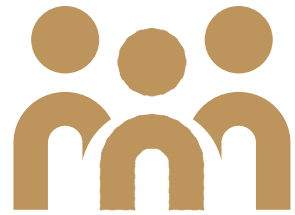
METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

Se comparan interanualmente las cifras del tercer trimestre de 2022, con los mismos periodos de 2019 y 2021, 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 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 Tercer Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2022:

https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/NotaMetodologica_%20SegundoReporteTrimestralHT2022.pdf

PRINCIPALES HALLAZGOS



1. En el tercer trimestre de 2022 se registraron 157 personas fallecidas y 9,042 personas lesionadas en hechos de tránsito en la Ciudad de México.



2. El 36% de las personas fallecidas durante el tercer trimestre de 2022 corresponde a motociclistas, 31% a peatones, 16% pasajeros, 10% conductores y 7% a ciclistas.



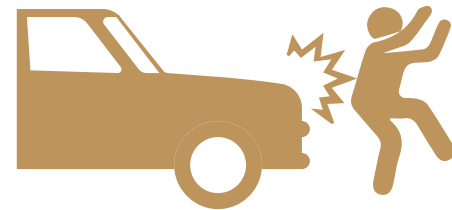
5. La tendencia señala un incremento en el porcentaje de muertes por derrape pasando de 10% en el tercer trimestre de 2019 a 18% en el mismo periodo de 2022, todas correspondientes a motociclistas.



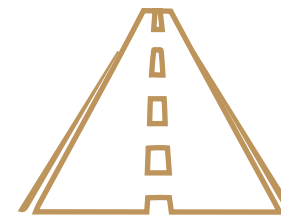
6. El 64% de los hechos de tránsito mortales ocurrieron de viernes a domingo, y el 63% sucedieron en horarios nocturnos de 18:00 a 05:59 h.



3. El 44% de las personas lesionadas fueron motociclistas, 21% pasajeros, 15% conductores, 14% peatones y 6% ciclistas.



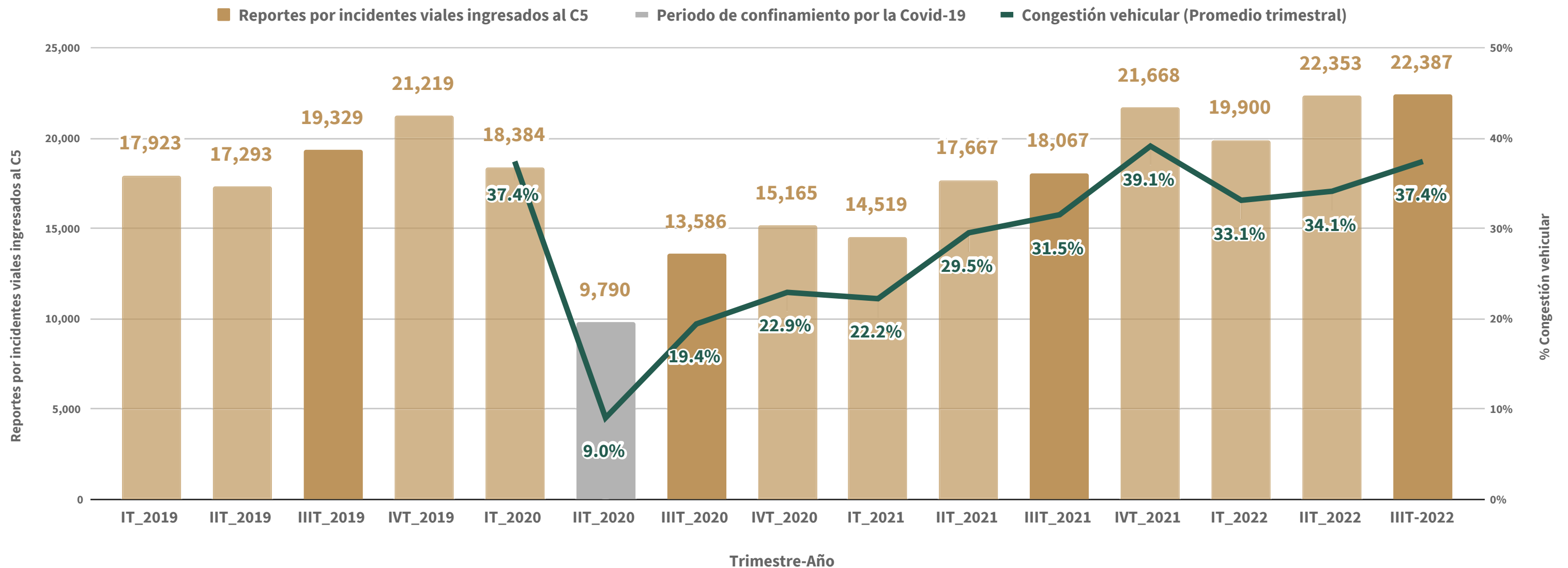
4. La tendencia indica reducciones en el porcentaje de muertes por atropellamiento pasando de 48% en el tercer trimestre de 2019 a 28% en el mismo periodo de 2022.



7. En el tercer trimestre de 2022, uno de cada 4 hechos de tránsito sucedió en vías de acceso controlado.

1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2022¹



Del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022, se registró un aumento de 16% en el total de reportes recibidos en el C5 por incidentes viales. De igual forma, entre los terceros trimestres de 2021 y 2022 se tuvo un incremento de 24%, al mismo tiempo que aumentó la congestión vehicular en casi 6 puntos porcentuales² (Gráfica 1).

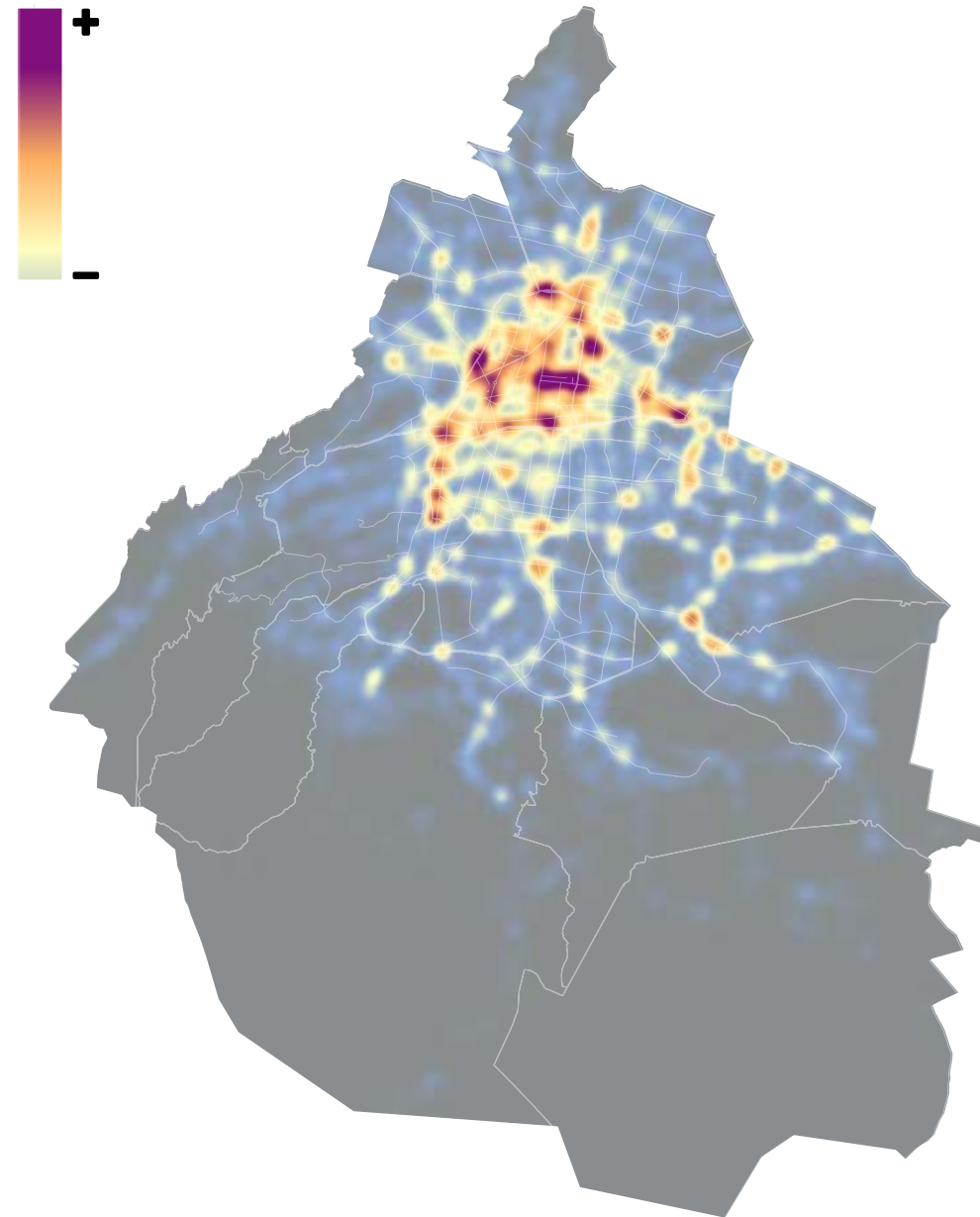
En el periodo de enero a septiembre de 2022, el número de reportes recibidos por incidentes viales incrementó 19% respecto al mismo periodo de 2019 y 29% en comparación con el de 2021.

¹ Las diferencias con los reportes trimestrales del tercer trimestre de 2019, 2020 y 2021, así como con el del 2do trimestre de 2022, se deben a actualizaciones realizadas por el C5.

² https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/

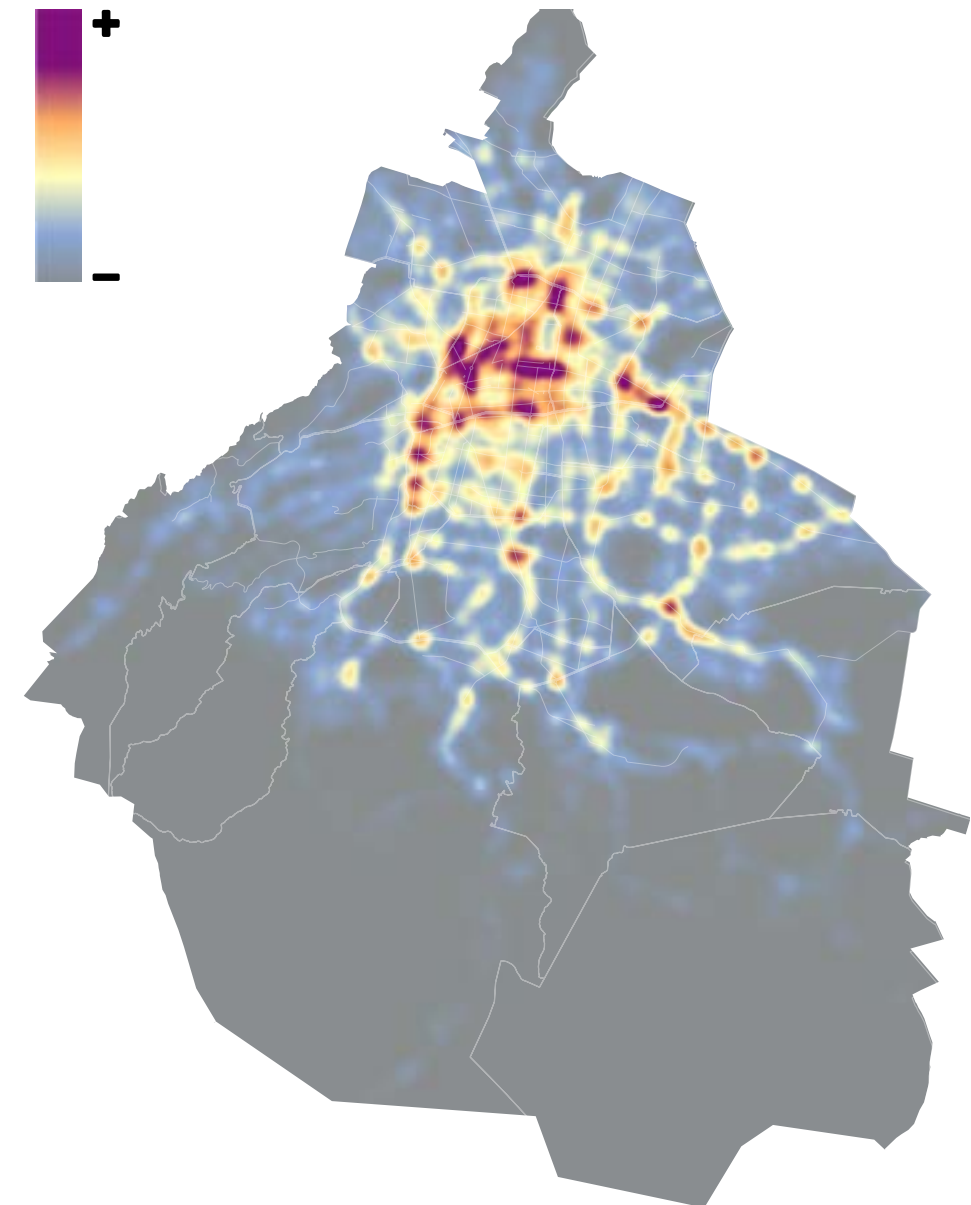
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

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



Con base en el mapa 1 se observa que durante el tercer trimestre de 2022 hubo alta concentración de reportes por incidentes viales, principalmente en las zonas centro y norte de la ciudad, en vías como Insurgentes Norte, Cto. Interior (Río Consulado y Paseo de las Jacarandas), Calzada de Tlalpan, Paseo de la Reforma, Viaducto Río de la Piedad, Fray Servando (Eje 1 Sur) y Avenida Universidad, asimismo, se visualizan al poniente Blvd. Adolfo López Mateos (Periférico), Barranca del Muerto y Melchor Ocampo (Cto. Interior). En la parte del oriente destacaron Canal de Garay (periférico), Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Avenida Tláhuac, Eje 5 Oriente (Javier Rojo Gómez) y Eje 8 Sur (Ermita Iztapalapa).

Mapa 2. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, **enero a septiembre de 2022**



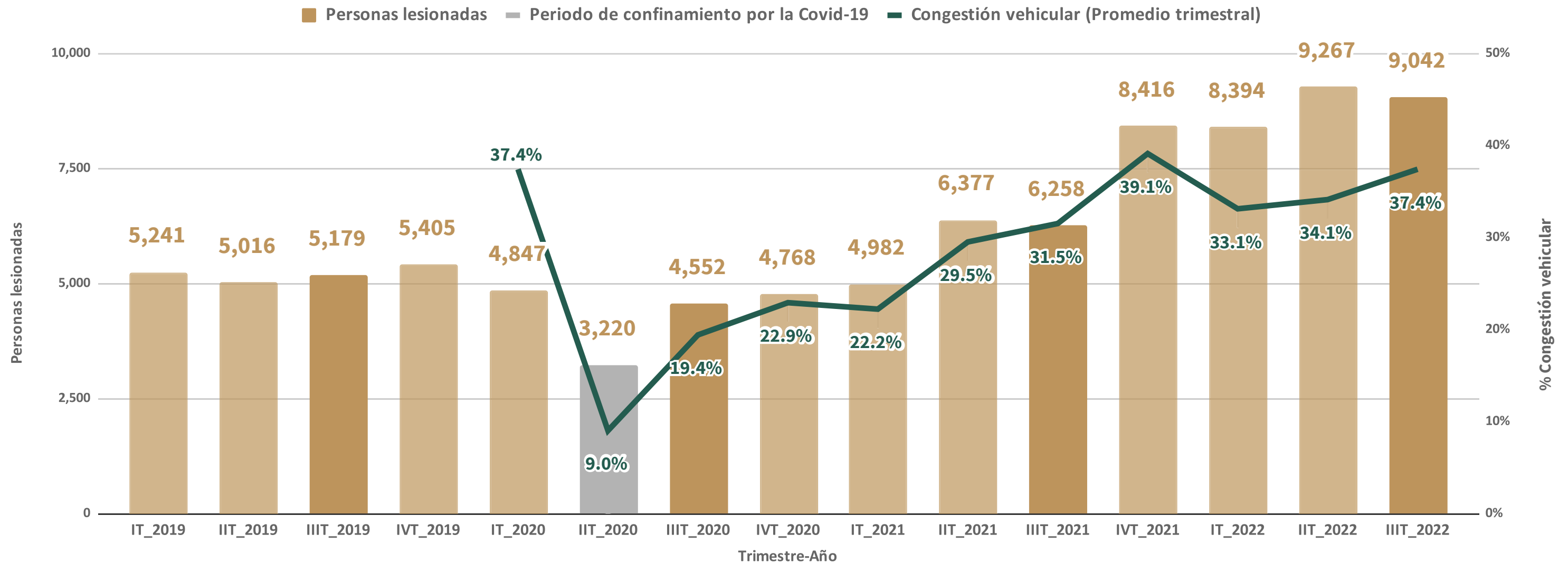
De acuerdo con el mapa 2, de enero a septiembre de 2022 hubo alta concentración de ocurrencia de incidentes viales en Anillo Periférico, Autopista México-Pachuca, Avenida de los Insurgentes, Av. Tláhuac, Barranca del Muerto, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Interior, Eje 1 Sur, Eje 2 Norte, Eje 2 Oriente, Eje 3 Sur, Eje 5 Oriente, Eje 8 Sur, Eje Central, Paseo de la Reforma y Viaducto Río de la Piedad.

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 dichos incidentes.

2.1. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 2. Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2022³



En el tercer trimestre de 2022 se tuvo un aumento de 75% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito en comparación con el mismo periodo de 2019 y de 44% respecto al tercer trimestre de 2021 (Gráfica 2).

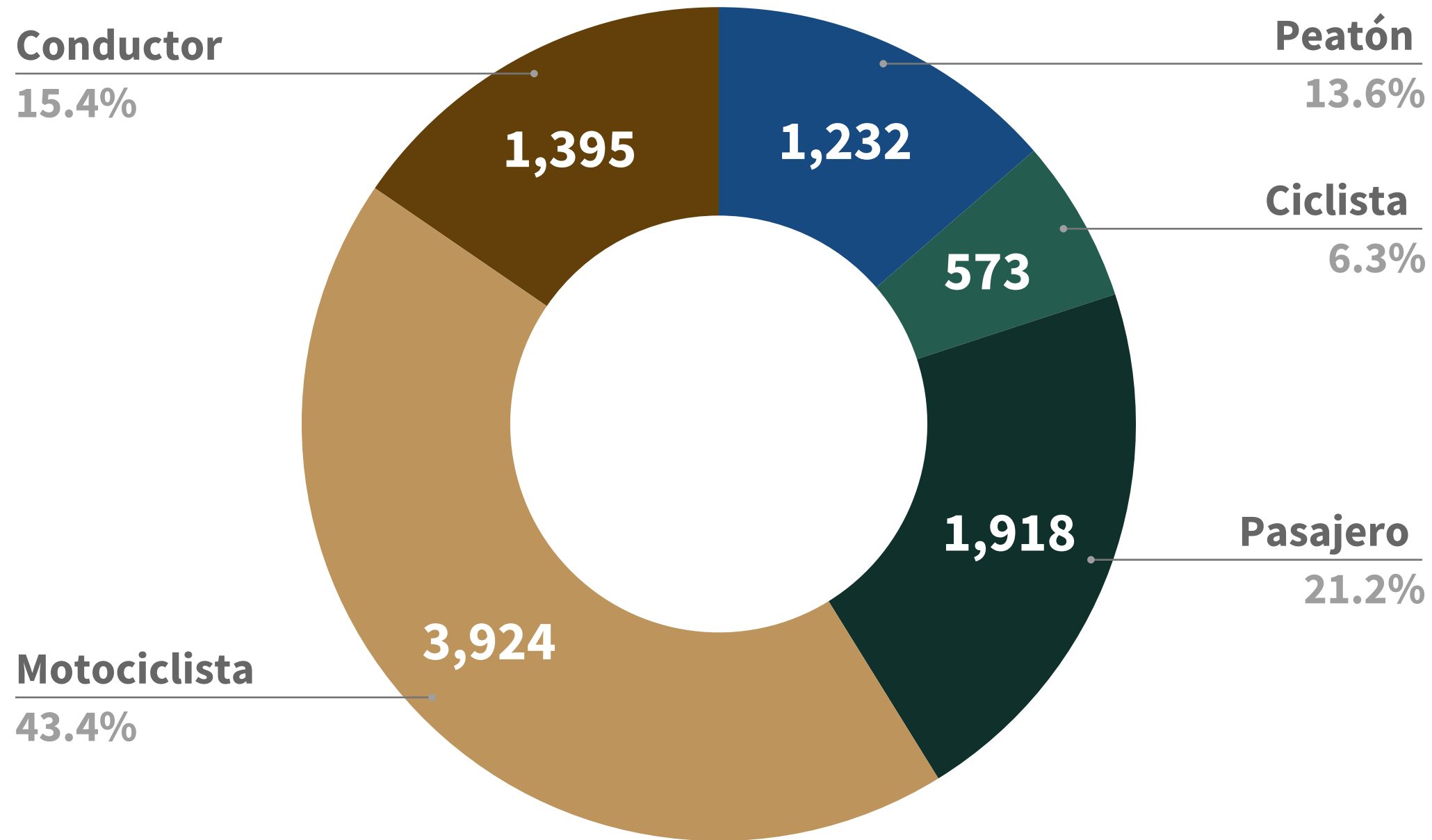
De enero a septiembre de 2022, en comparación con los mismos periodos de 2019 y 2021, se registraron incrementos de 73% y 52% respectivamente en el total de víctimas lesionadas por hechos de tránsito.

³ Las diferencias en las cifras con el tercer reporte trimestral de 2021 se deben a que los datos de septiembre de 2021 se consideraron en una proyección estimada al comportamiento del año.

2.1.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

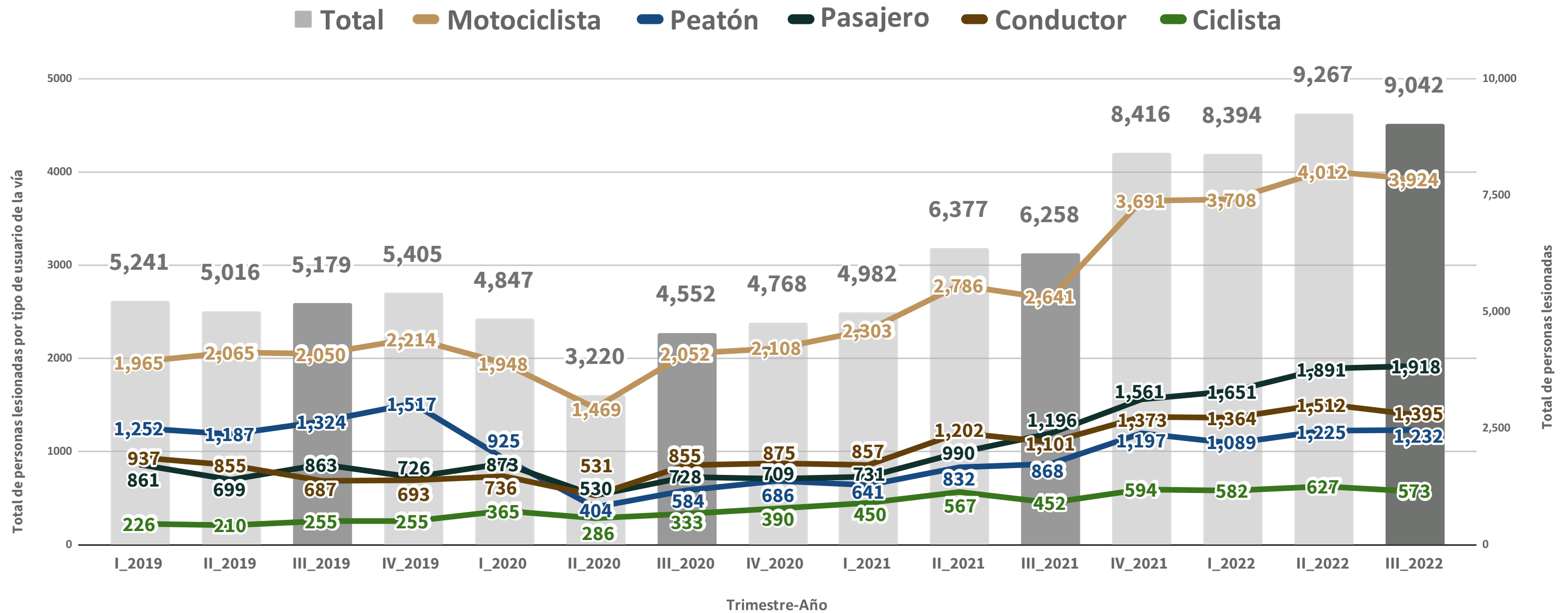
De acuerdo con la gráfica 3, durante el tercer trimestre de 2022 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas a causa de un hecho de tránsito con 43.4% (3,924 de 9,042), seguido de los pasajeros con el 21.2% (1,918 de 9,042).

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



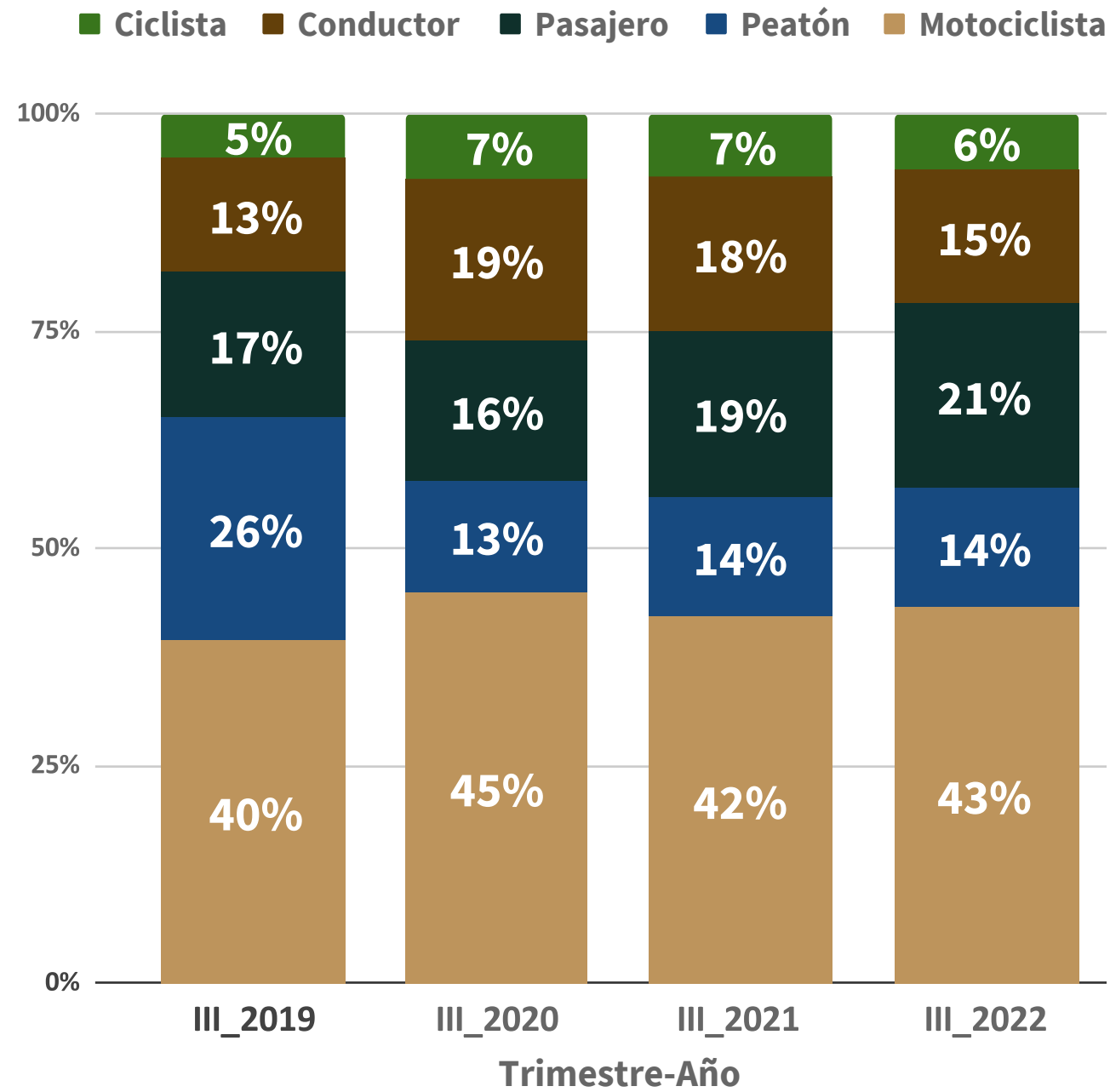
A partir del tercer trimestre del 2020 y conforme al avance de la pandemia por COVID-19 y la reactivación paulatina de las actividades, hay un aumento constante y generalizado en el número de personas lesionadas en todos los tipos de usuarios de la vía. Desde el primer trimestre de 2019 y hasta el tercer trimestre de 2022, las personas motociclistas han sido las más vulnerables registrando entre el 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 tercer trimestre de 2022³



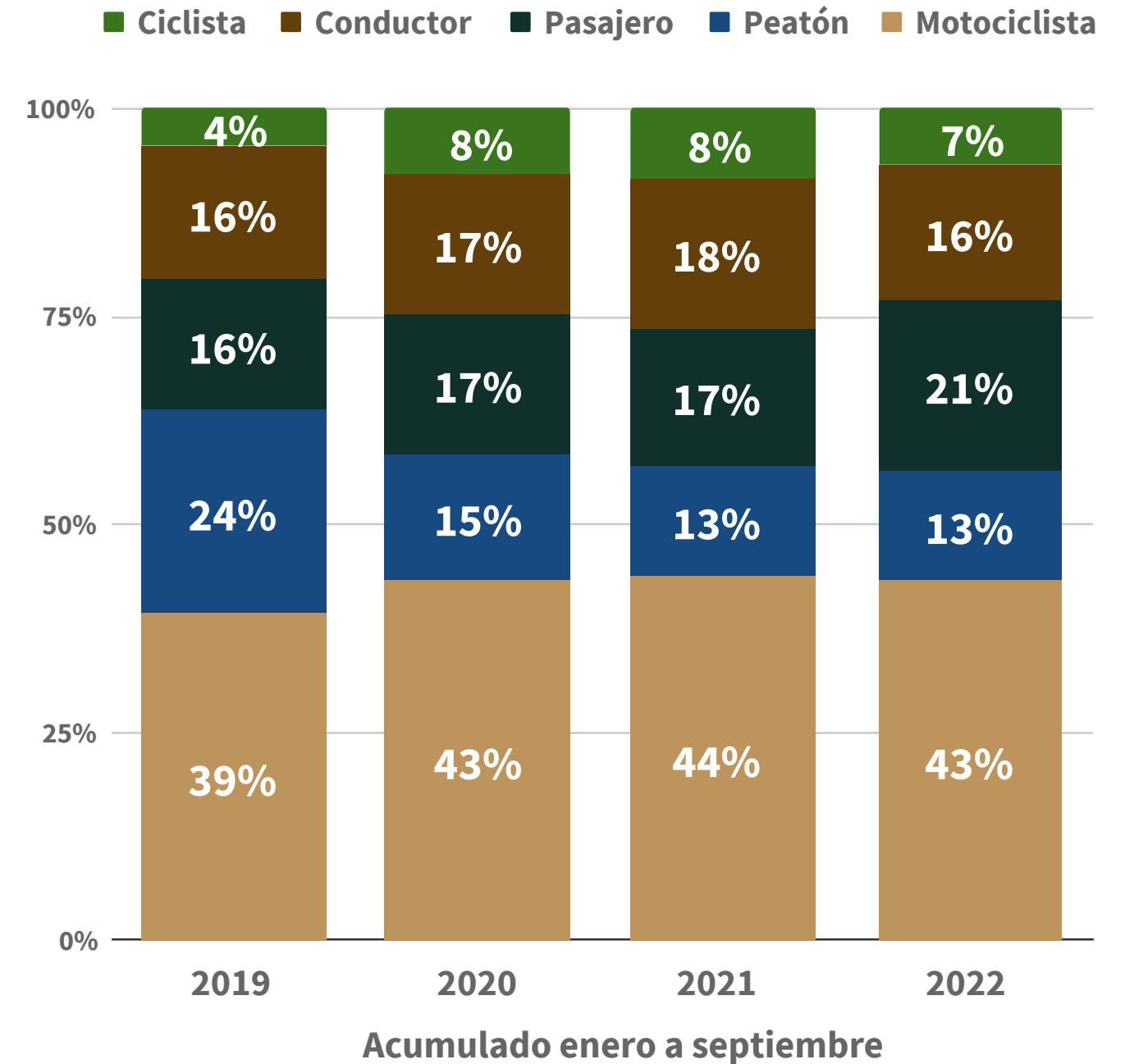
Nota 2: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Gráfica 5. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, **tercer trimestre 2019-2022**³



Del tercer 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 26 a 14%. Por su parte el porcentaje de motociclistas lesionados incrementó de 40 a 43%, al igual que aumentó de 17 a 21% el de pasajeros lesionados (Gráfica 5).

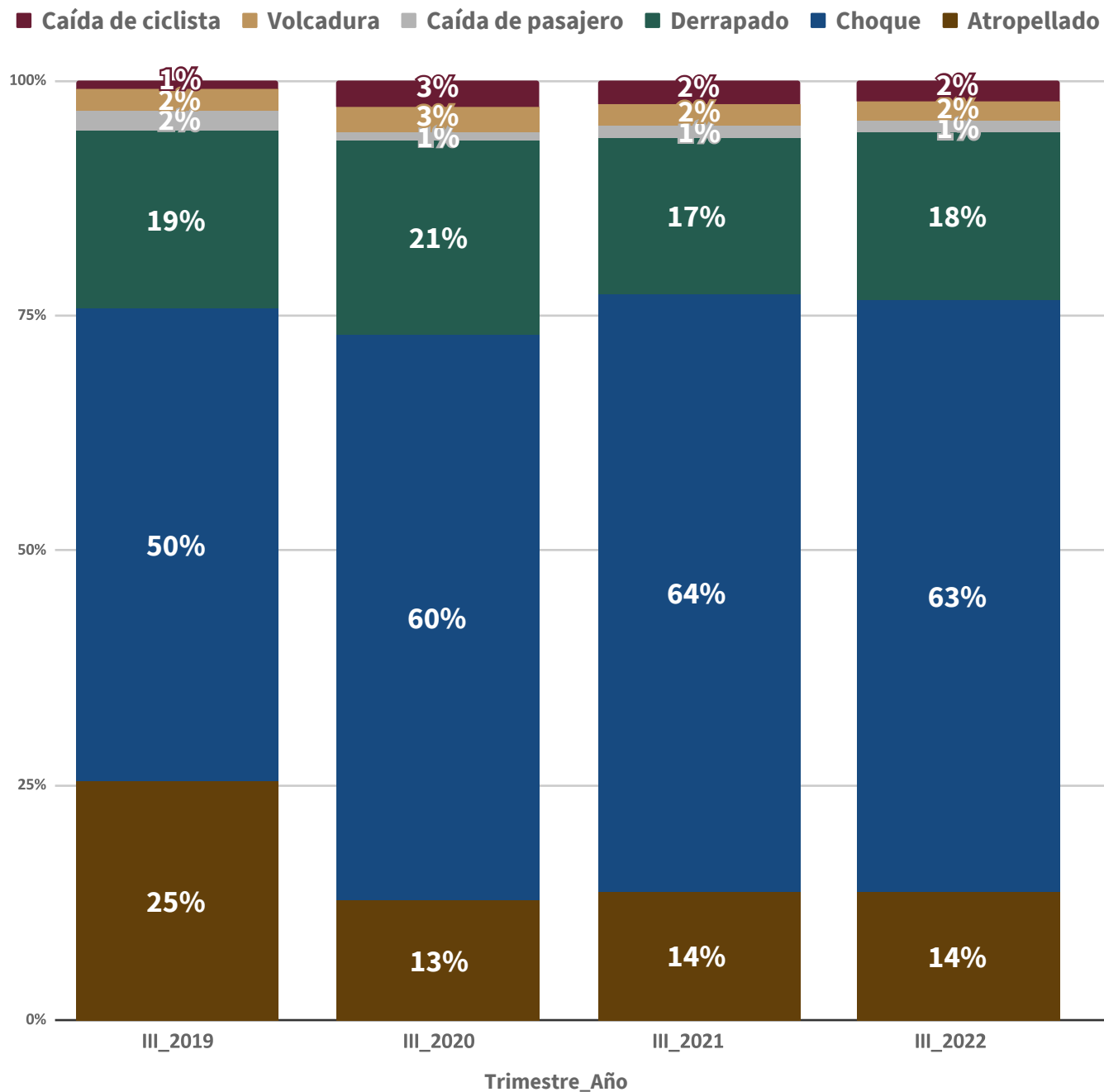
Gráfica 6. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, **enero a septiembre de 2019 - enero a septiembre de 2022**³



La tendencia entre los periodos de enero a septiembre de 2019 y 2022 (gráfica 6), muestra reducciones en la proporción de peatones lesionados (de 24 a 13%) mientras que de 2021 a 2022 la proporción se mantuvo en 13%. Por su parte hubo un aumento en la proporción de lesionados motociclistas (de 39% a 43%), pasajeros (de 16% a 21%) y ciclistas (de 4% a 7%).

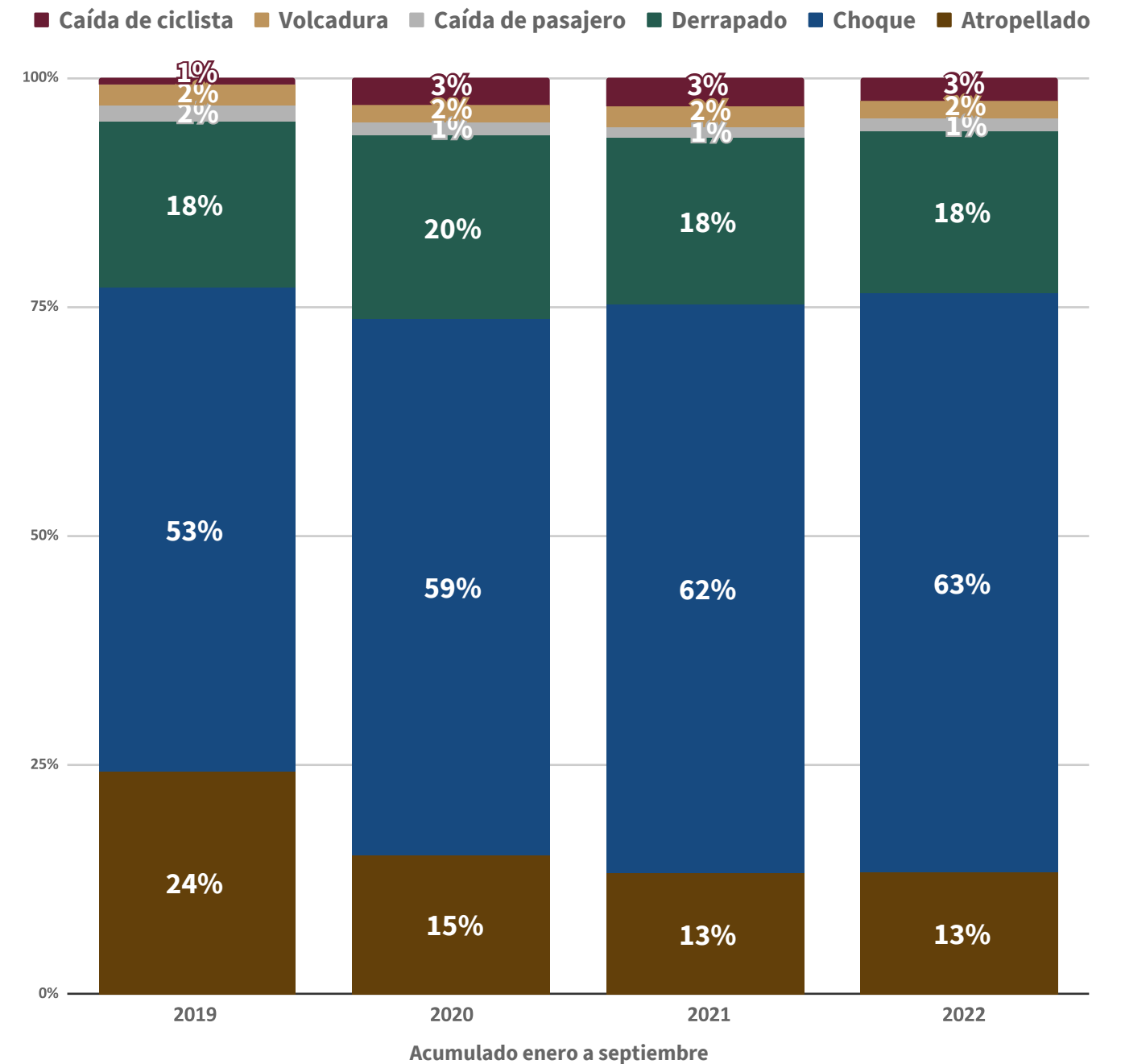
2.1.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 7. Personas lesionadas por tipo de evento, tercer trimestre 2019-2022



Del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento pasando de 25 a 14%. Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choque incrementaron de 50 a 63% (Gráfica 7).

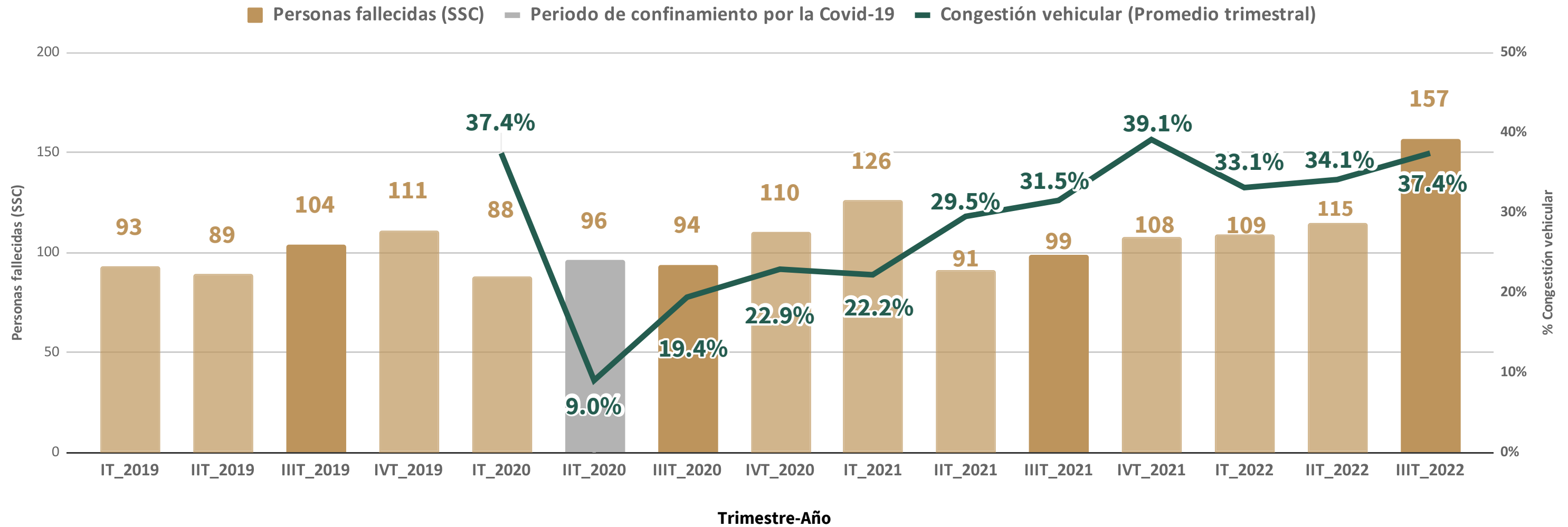
Gráfica 8. . Personas lesionadas por tipo de evento, enero a septiembre de 2019 - enero a septiembre de 2022



Con base en la gráfica 8, de enero a septiembre de 2019 a 2022, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 11 puntos porcentuales pasando de 24% en 2019 a 13% en 2022, mientras que el porcentaje de usuarios lesionados por un choque incrementó de 53% en el periodo de 2019 a 63% en 2022, es decir 10 puntos porcentuales.

2.2. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 9. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2022³



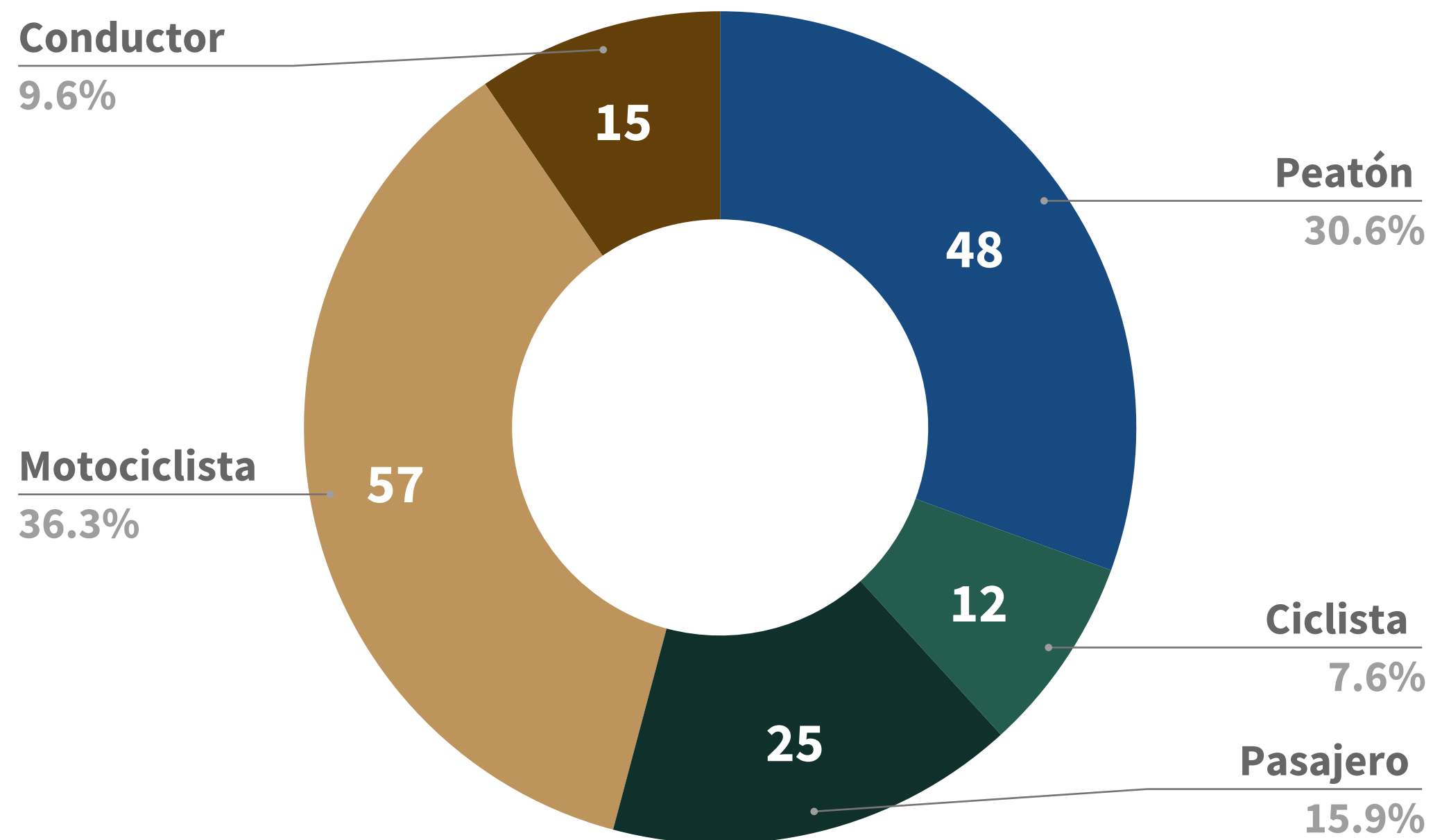
En el caso de las víctimas fatales, el tercer trimestre de 2022 registró un aumento de 51% respecto al tercer trimestre de 2019 y un incremento de 59% en comparación con el mismo periodo de 2021 (Gráfica 9).

El total de personas fallecidas de enero a septiembre de 2022, incrementó 33% respecto al mismo periodo de 2019 y 21% en relación con 2021.

2.2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

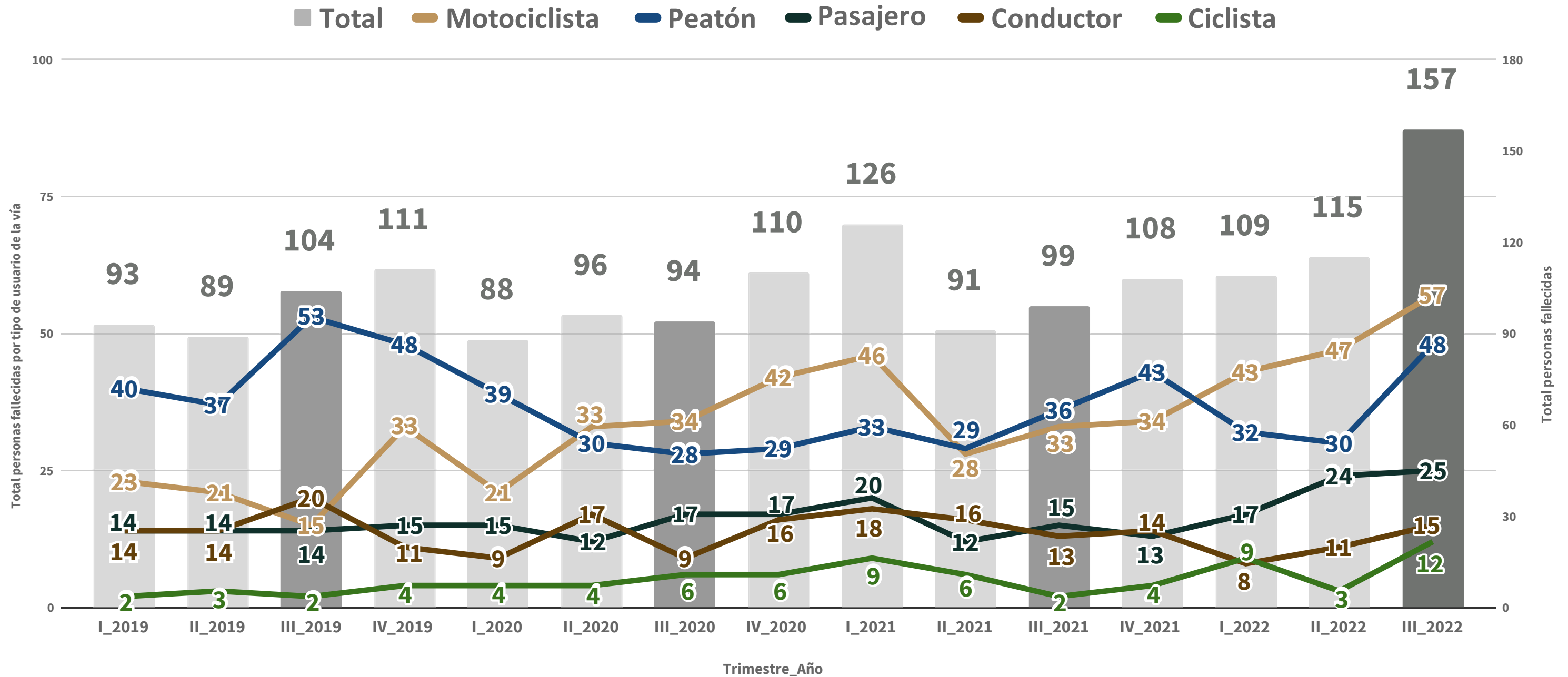
De acuerdo con la gráfica 10, en el tercer trimestre de 2022, los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas con 36% (57 de 157), seguido de peatones con el 30% (48 de 157).

Gráfica 10. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, tercer trimestre 2022



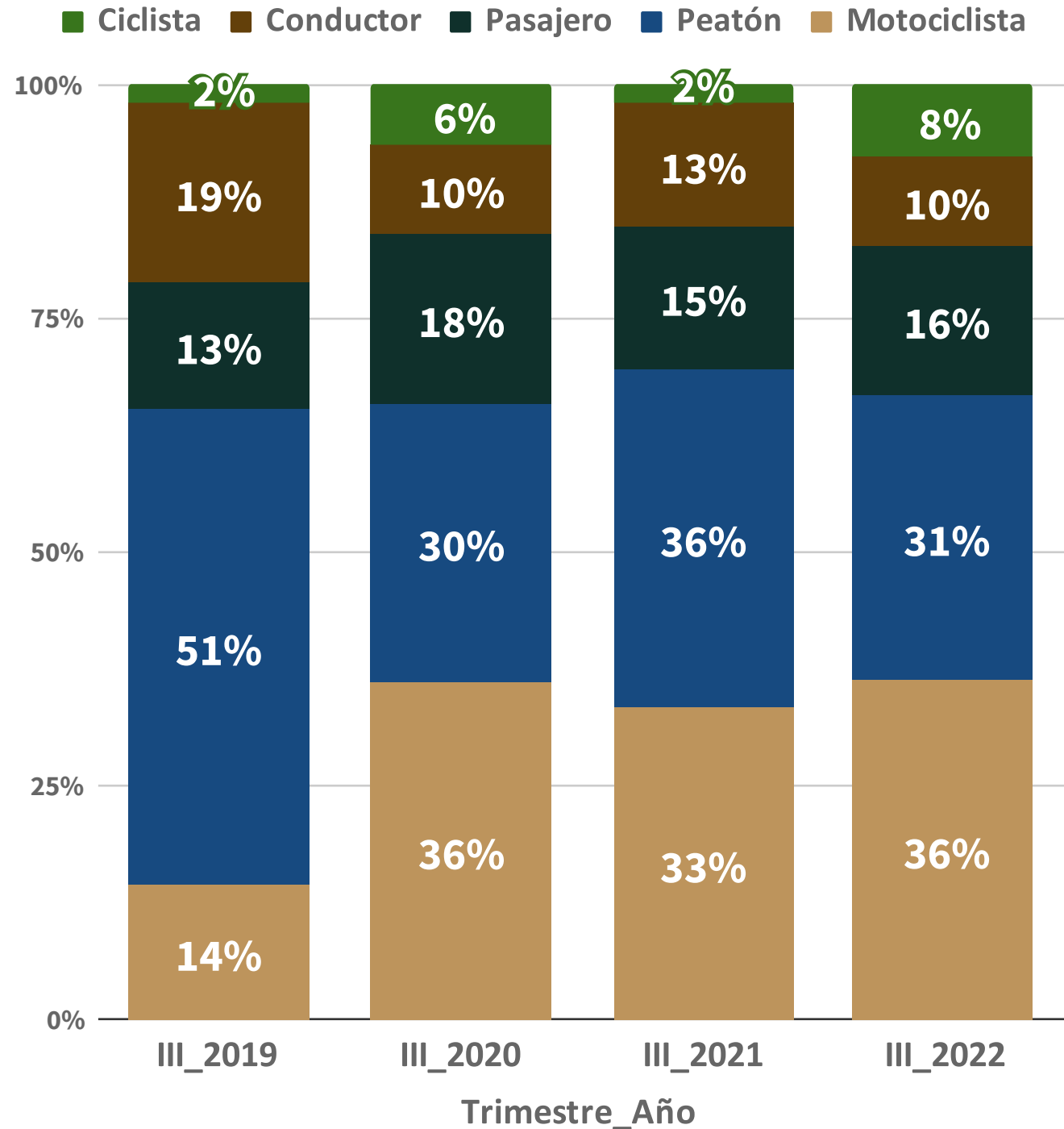
De enero de 2019 a marzo de 2020 los peatones registraron las cifras más altas de personas fallecidas por hechos de tránsito (4 de cada 10 personas fallecidas). A partir del segundo trimestre de 2020 las cifras de motociclistas fallecidos mostraron una tendencia constante a la alza pasando de 2 a 4 de cada 10 víctimas mortales por incidentes de tránsito (Gráficas 11 y 12).

Gráfica 11. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2022³



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

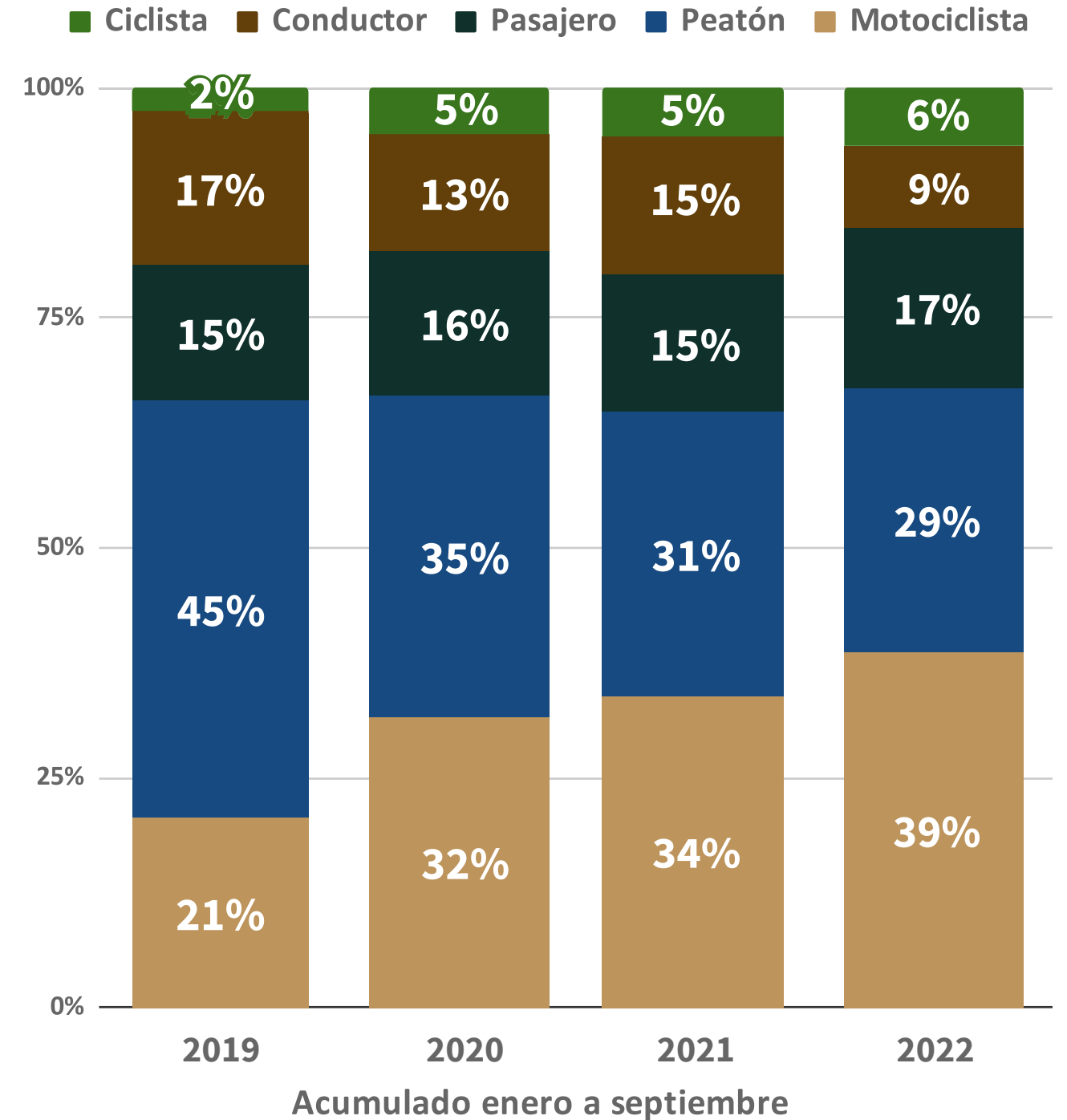
Gráfica 12. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, tercer trimestre 2019-2022³



Al igual que en las personas lesionadas, el porcentaje de peatones fallecidos registró una reducción pasando de 51% en el tercer trimestre de 2019 a 31% en el mismo periodo de 2022 (Gráfica 12).

Del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022, se observa un incremento de 22 puntos porcentuales en la proporción de motociclistas fallecidos (de 14 a 36%) y de 3 puntos porcentuales en la de pasajeros (de 13 a 16%).

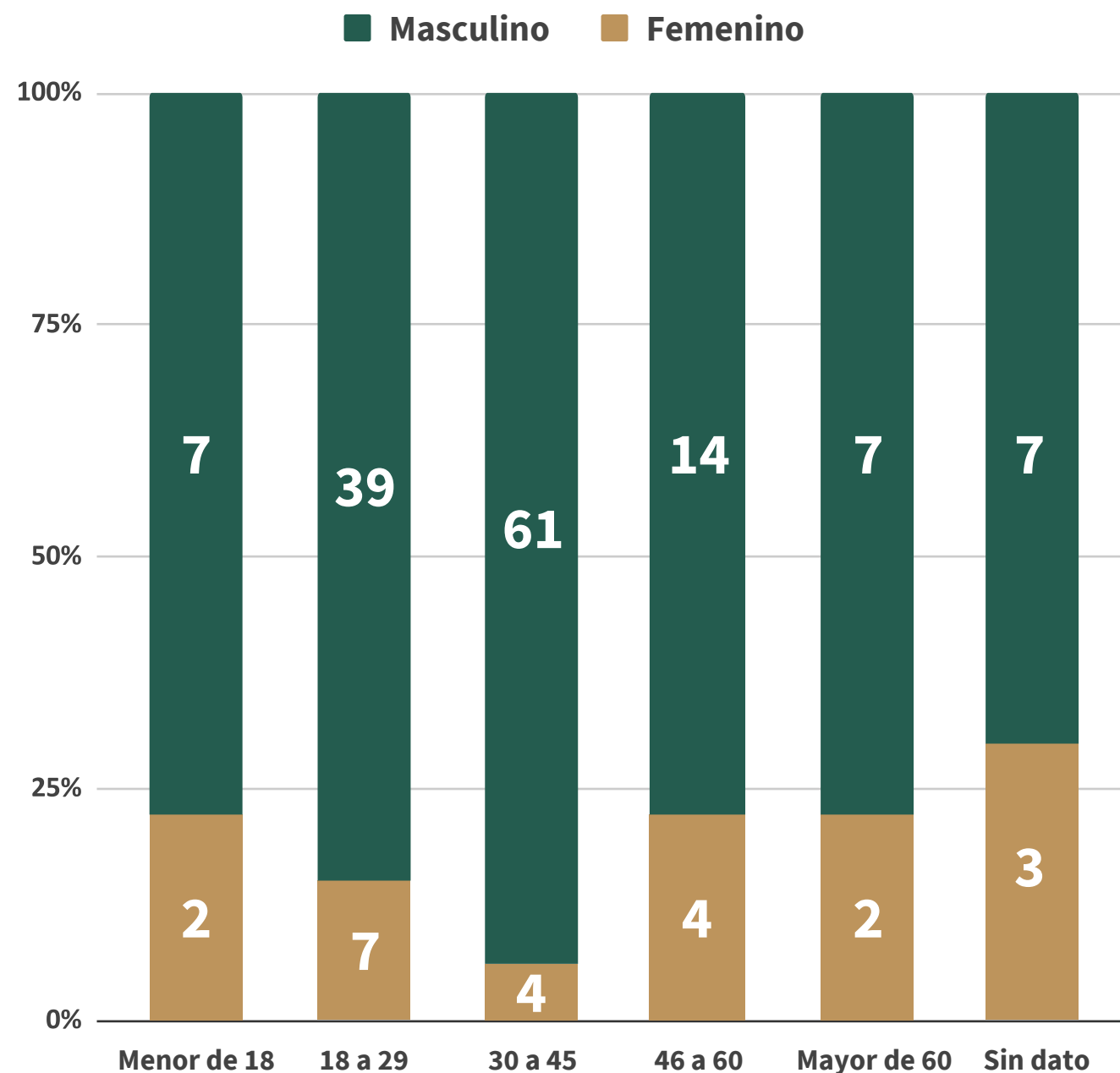
Gráfica 13. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, enero a septiembre de 2019 - enero a septiembre de 2022³



La tendencia entre el acumulado de enero a septiembre de 2019 a 2022 (Gráfica 13) muestra reducciones en la proporción de peatones (de 45% a 29%) y conductores fallecidos (de 17% a 9%) e incremento en la proporción de motociclistas (de 21% a 39%), pasajeros (de 15% a 17%) y ciclistas fallecidos (de 2% a 6%).

2.2.2. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

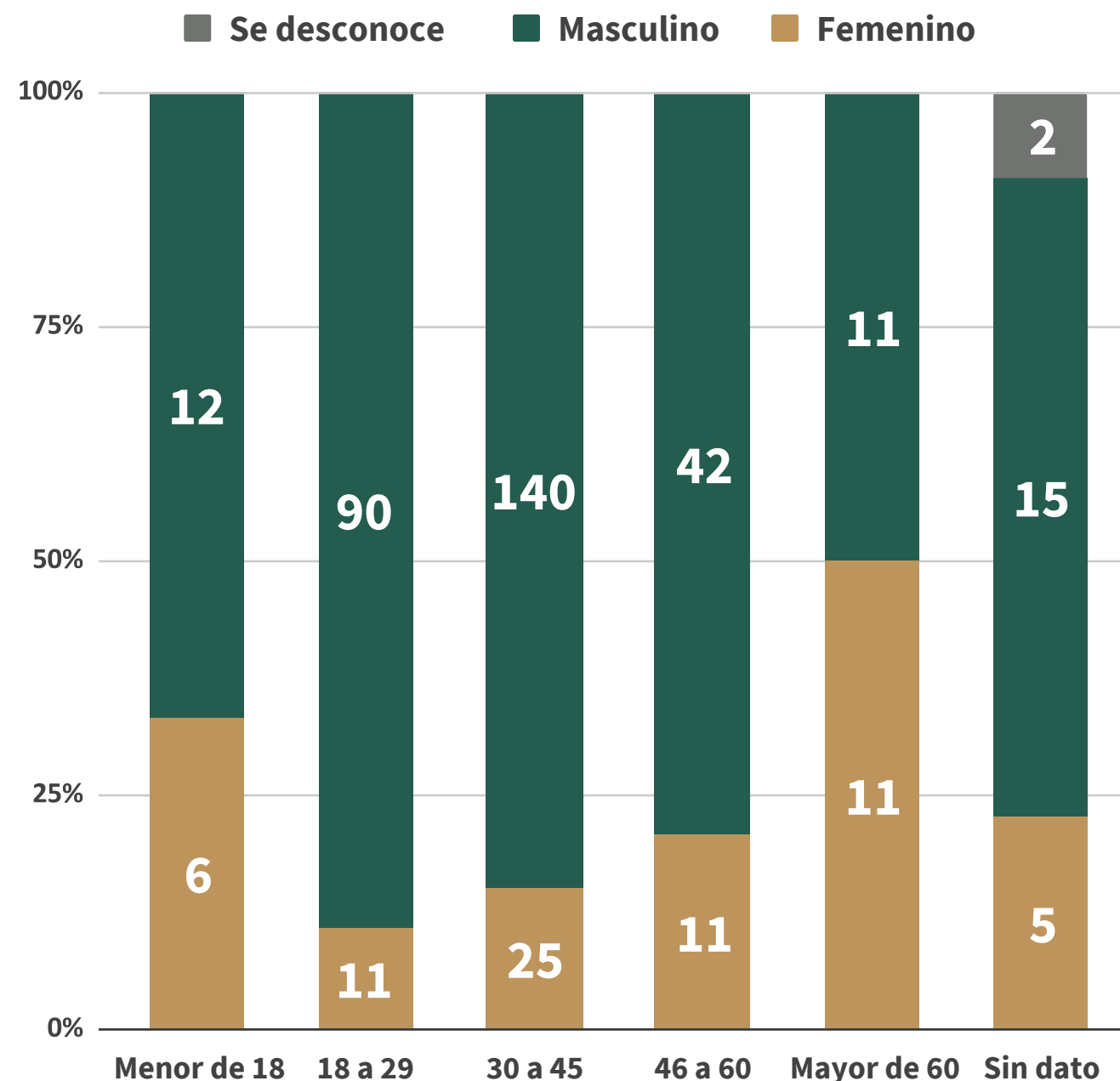
Gráfica 14. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo, tercer trimestre 2022



Durante el tercer trimestre de 2022, el 86% de víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres.

Omitiendo a las víctimas mortales de edad desconocida, la mitad de los hombres fallecidos por hechos de tránsito ocurridos en el tercer trimestre de 2022, tenían entre 30 y 45 años de edad. Por su parte, 4 de cada 10 mujeres fallecidas eran jóvenes de 18 a 29 años (Gráfica 14)

Gráfica 15. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo, enero a septiembre de 2022

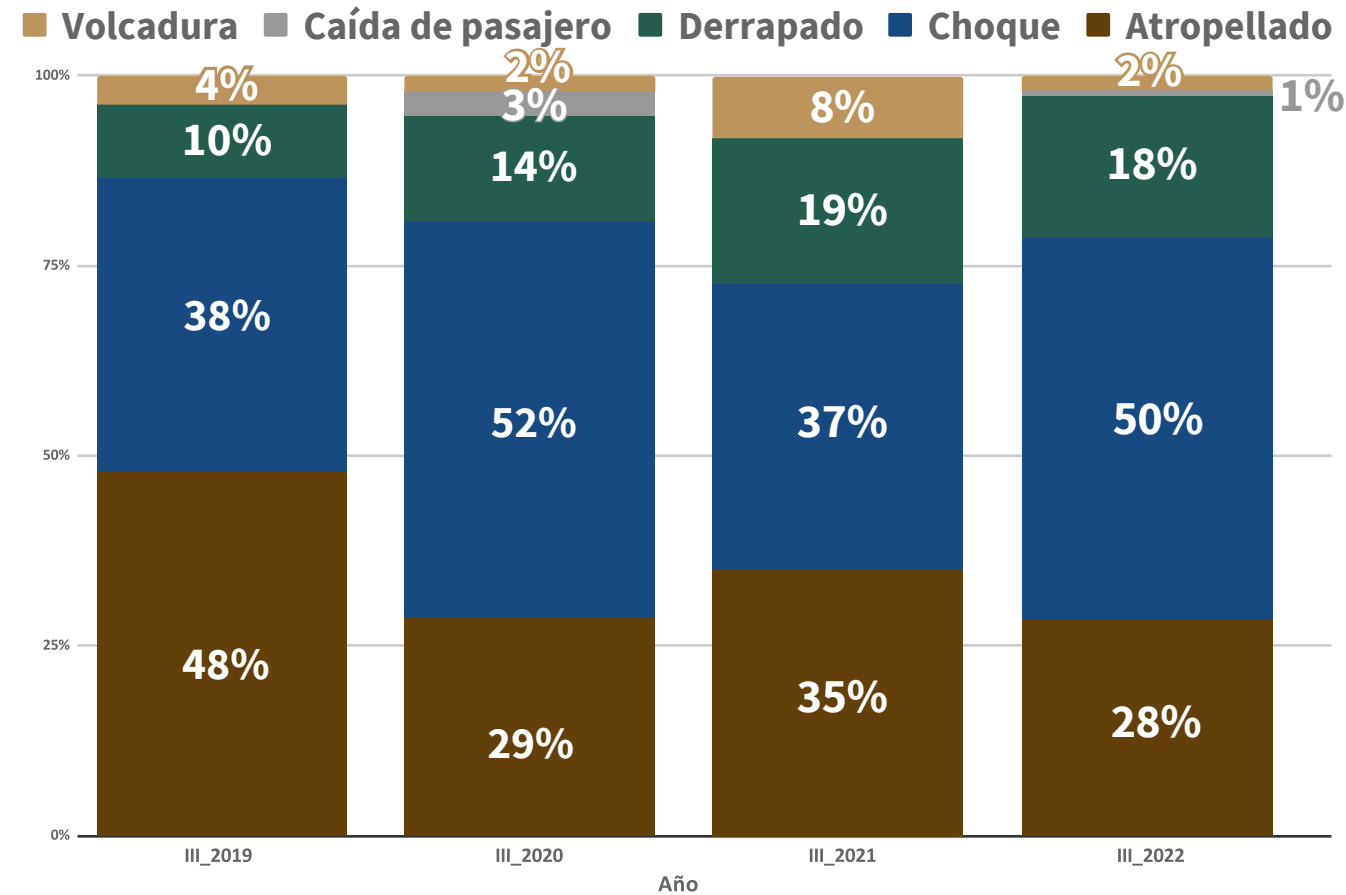


8 de cada 10 personas fallecidas por hechos de tránsito ocurridos de enero a septiembre de 2022 y de sexo conocido, eran hombres.

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales de edad desconocida, la mayor parte tanto de hombres fallecidos (5 de 10), como de mujeres fallecidas (4 de 10) por hechos de tránsito ocurridos de enero a septiembre de 2022, tenían entre 30 y 45 años de edad (Gráfica 15).

2.2.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 16. Personas fallecidas por tipo de evento, tercer trimestre 2019-2022³



En promedio, durante los terceros trimestres de 2019 a 2022 el 40% de las personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de un choque (Gráfica 16).

Por otro lado, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a un atropellamiento (de 48 a 28%) e incrementó de 10 a 18% la de víctimas mortales por derrapes (todos ocupantes de motociclistas).

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, originando giros verticales y transversales.

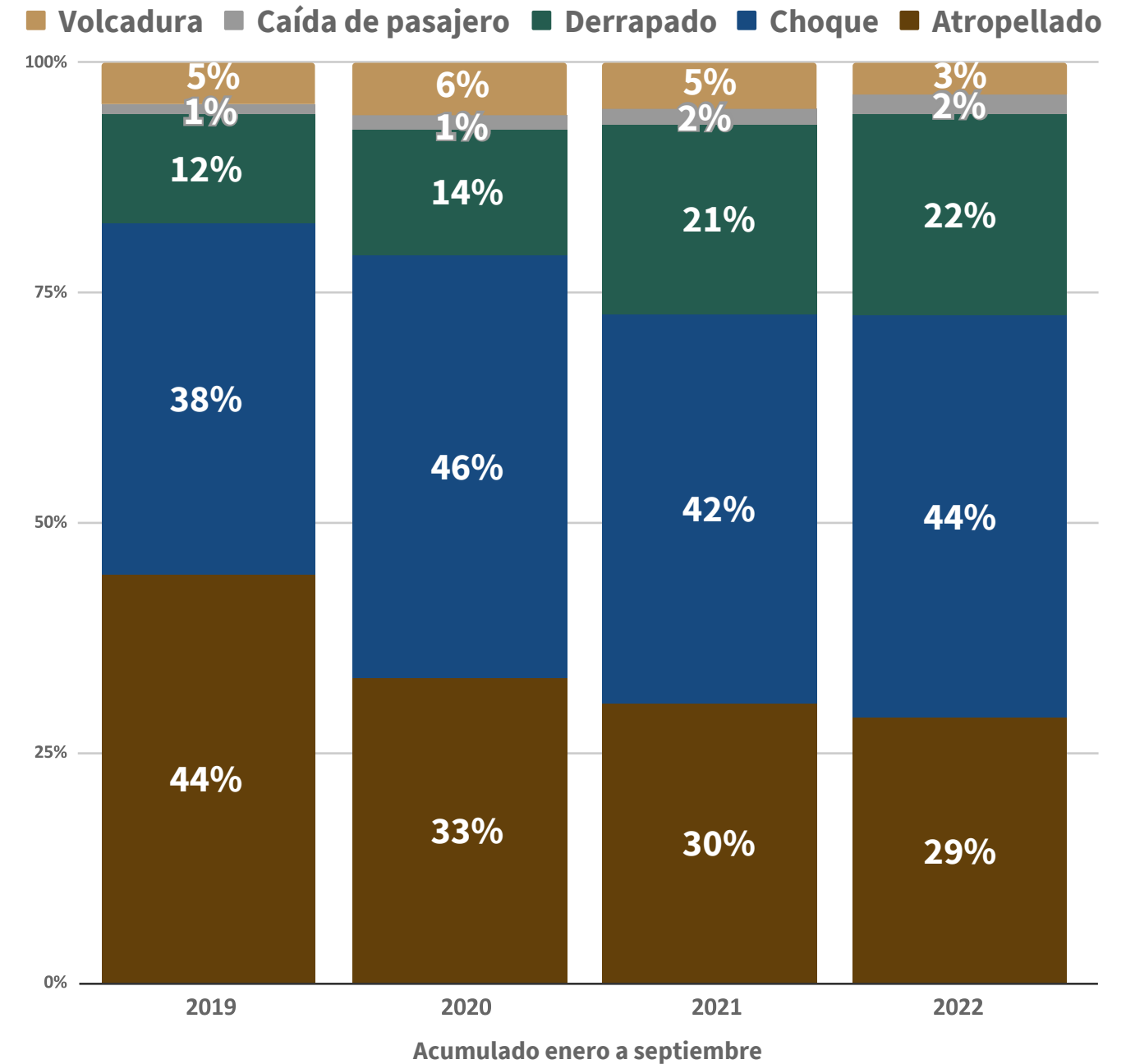
Caída de pasajero: Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento.

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.

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

Gráfica 17. Personas fallecidas por tipo de evento, enero a septiembre de 2019 - enero a septiembre de 2022³



Con base en la gráfica 17, de enero a septiembre de 2019 a 2022, los choques fueron la primera causa de muerte por hechos de tránsito (42% en promedio).

La tendencia de enero a septiembre de los años mencionados, indica reducciones en las muertes por atropellamiento (de 44% a 29%) e incremento en los fallecimientos por derrapes de 12% en 2019 a 22% en 2022 (todos ocupantes de motocicletas).

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, **tercer trimestre 2022**

	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Camión de carga	Metrobús	Microbús	Motocicleta	Objeto fijo	Sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	6	23	9	1	2	1	0	0	6	48
Ciclista	2	1	5	1	1	0	0	2	0	12
Ocupante de motocicleta	2	26	14	0	0	1	4	24	0	71
<i>Conductor</i>	2	19	13	0	0	1	2	20	0	57
<i>Pasajero</i>	0	7	1	0	0	0	2	4	0	14
Ocupante de vehículo liviano	1	7	2	0	0	0	9	3	0	22
<i>Conductor</i>	1	1	2	0	0	0	7	1	0	12
<i>Pasajero</i>	0	6	0	0	0	0	2	2	0	10
Ocupante de vehículo de carga	0	2	1	0	0	0	0	0	0	3
<i>Conductor</i>	0	2	1	0	0	0	0	0	0	3
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ocupante de autobús	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Total	11	59	31	2	3	2	13	30	6	157

Vehículo liviano = automóvil + camioneta

Vehículo de carga = camión de carga

Autobús = autobús de pasajeros

Durante el tercer trimestre de 2022:

- En los incidentes que causaron el fallecimiento de 26 ocupantes de motocicleta (37%) y 23 peatones (48%), estuvieron involucrados vehículos livianos.
- El 34% de ocupantes de motocicleta fallecidos murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado.
- 9 de 22 ocupantes de vehículos livianos fallecieron debido a un choque contra un poste o árbol⁴ (Tabla 1).

⁴ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

Tabla 2. Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, enero a septiembre de 2022

	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Camión de carga	Bicicleta	Metrobús	Microbús	Tren ligero	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	12	47	25	1	2	5	0	2	0	2	0	14	110
Ciclista	4	4	11	0	1	1	0	0	0	1	2	0	24
Ocupante de motocicleta	4	52	26	0	0	1	0	2	9	2	77	1	174
<i>Conductor</i>	4	40	25	0	0	1	0	2	7	2	66	0	147
<i>Pasajero</i>	0	12	1	0	0	0	0	0	2	0	11	1	27
Ocupante de vehículo liviano	2	16	4	0	0	0	0	0	25	0	12	0	59
<i>Conductor</i>	1	6	3	0	0	0	0	0	15	0	5	0	30
<i>Pasajero</i>	1	10	1	0	0	0	0	0	10	0	7	0	29
Ocupante de vehículo de carga	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	6
<i>Conductor</i>	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
Ocupante de autobús	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	6
<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	5	0	6
Ocupante de taxi	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Total	22	122	68	1	3	7	1	4	35	5	98	15	381

Vehículo liviano = automóvil + camioneta

Vehículo de carga = camión de carga

Autobús = autobús de pasajeros

De enero a septiembre de 2022:

- De 174 ocupantes de motocicleta que perdieron la vida a causa de un siniestro vial, 44% (77) fallecieron por un incidente sin otro vehículo involucrado.
- En la muerte de 1 de cada 2 peatones estuvo involucrado un vehículo liviano.
- 42% (25 de 59) de los ocupantes de vehículo liviano perdieron la vida a causa de un choque en contra de un árbol o un poste⁴ (Tabla 2).

2.2.5. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

Gráfica 18. Hechos de tránsito mortales por día y hora de la semana, tercer trimestre 2022

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	4	2	2	4	6	9	4	31
	12:00 a 17:59	5	3	0	4	3	3	6	24
Noche	18:00 a 23:59	6	4	1	5	12	6	7	41
	00:00 a 05:59	4	2	3	4	4	9	27	53
total		19	11	6	17	25	27	44	149

Durante el tercer trimestre de 2022, los fines de semana (viernes a domingo) concentraron el 64% de los hechos de tránsito con víctimas mortales, mientras que los horarios nocturnos (18:00 a 05:59) el 63% (Gráfica 18).

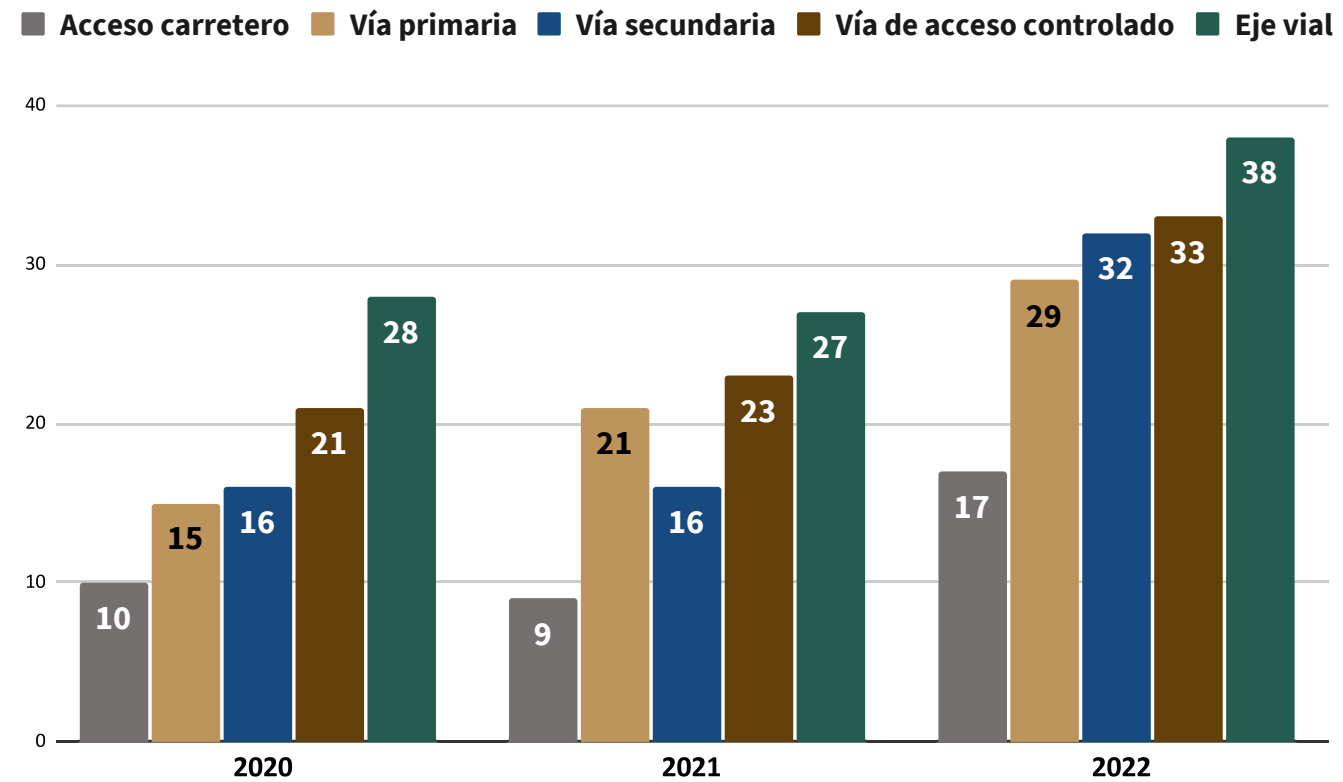
Gráfica 19. Hechos de tránsito mortales por día y hora de la semana, enero a septiembre de 2022

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	8	11	6	10	10	18	13	76
	12:00 a 17:59	12	7	6	10	5	7	12	59
Noche	18:00 a 23:59	15	12	5	11	19	23	19	104
	00:00 a 05:59	13	9	6	9	15	26	45	123
total		48	39	23	40	49	74	89	362

De enero a septiembre de 2022, 59% de los hechos de tránsito fatales ocurrieron de viernes a domingo, mientras que el 63% de los mismos sucedieron de 18:00 a 05:59 (Gráfica 19).

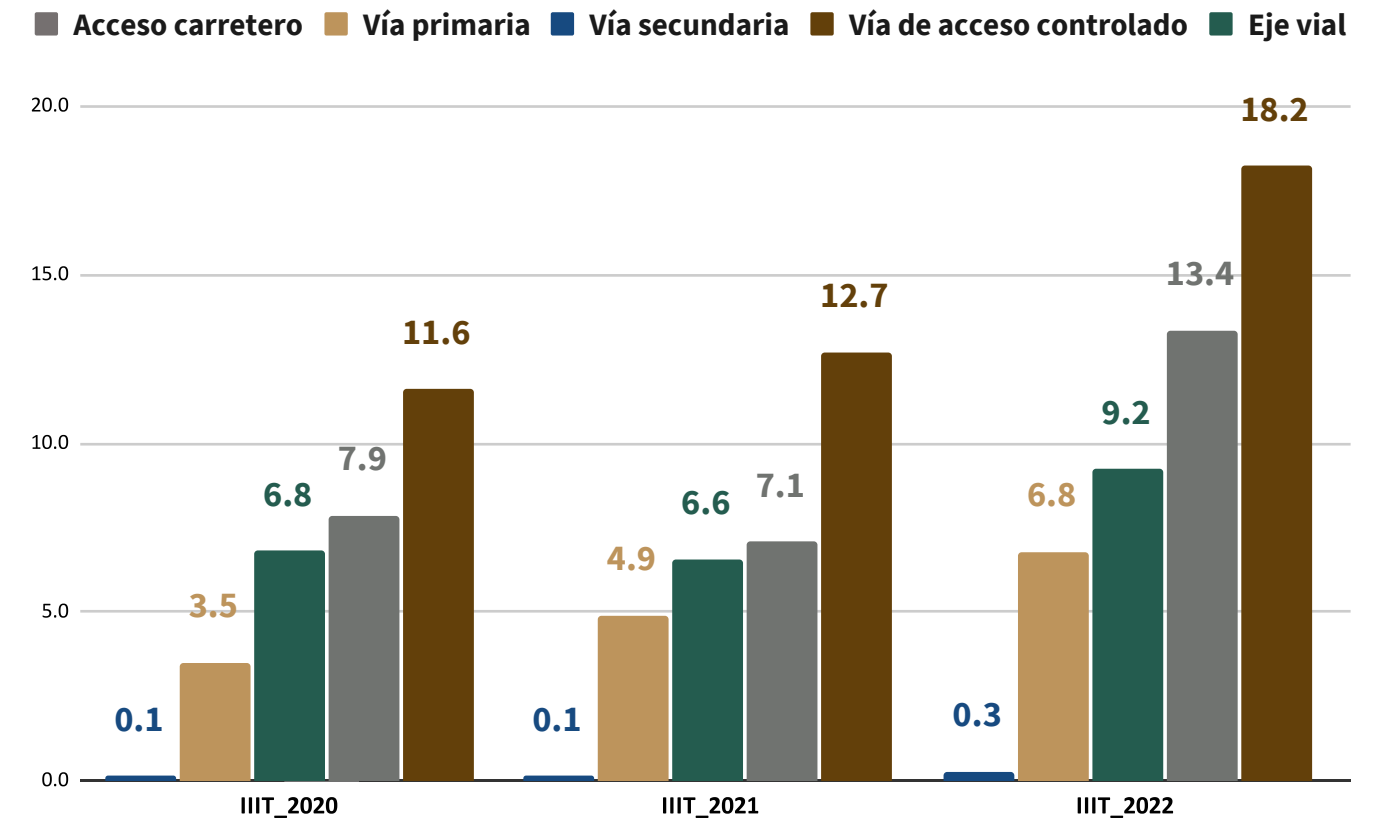
2.2.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

Gráfica 20.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, tercer trimestre 2020-2022



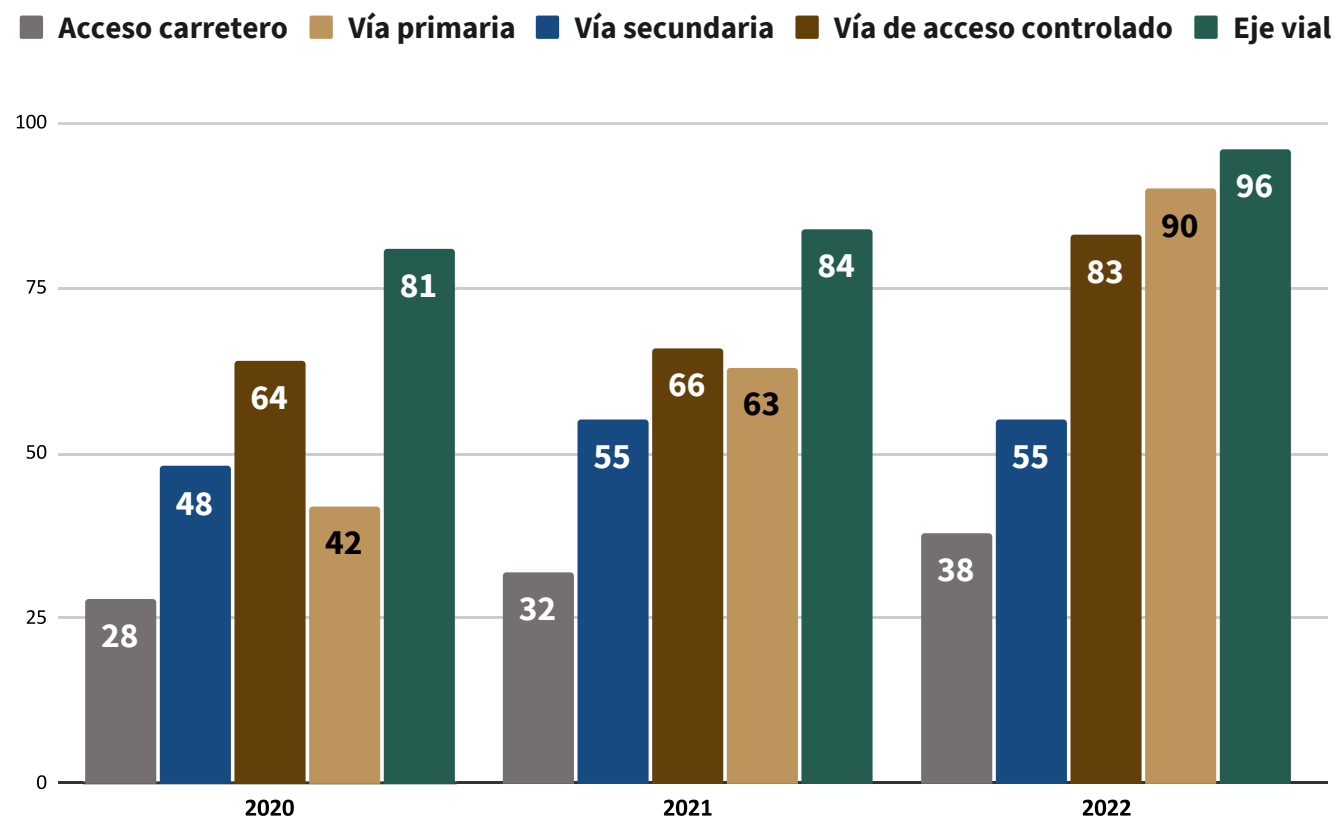
En los terceros trimestres de 2020 a 2022, el mayor número de hechos de tránsito fatales (1 de cada 3, en promedio) ocurrieron en ejes viales, mientras que 1 de cada 4 en vías de acceso controlado (Gráfica 20.1).

Gráfica 20.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, tercer trimestre 2020-2022



Con base en la gráfica 20.2, la tasa de los terceros trimestres de 2020 a 2022 registró en promedio 14 personas fallecidas por cada 100 km de vía en vías de acceso controlado, seguido de los accesos carreteros (9 personas fallecidas por cada 100 km de vía)

Gráfica 21.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, enero a septiembre de 2020 - enero a septiembre de 2022



De enero a septiembre de 2020 a 2022, el mayor número de hechos de tránsito fatales (1 de cada 3) ocurrieron en ejes viales y uno de cada 4 en vías de acceso controlado (Gráfica 21.1).

Nota:

Vía primaria: 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.

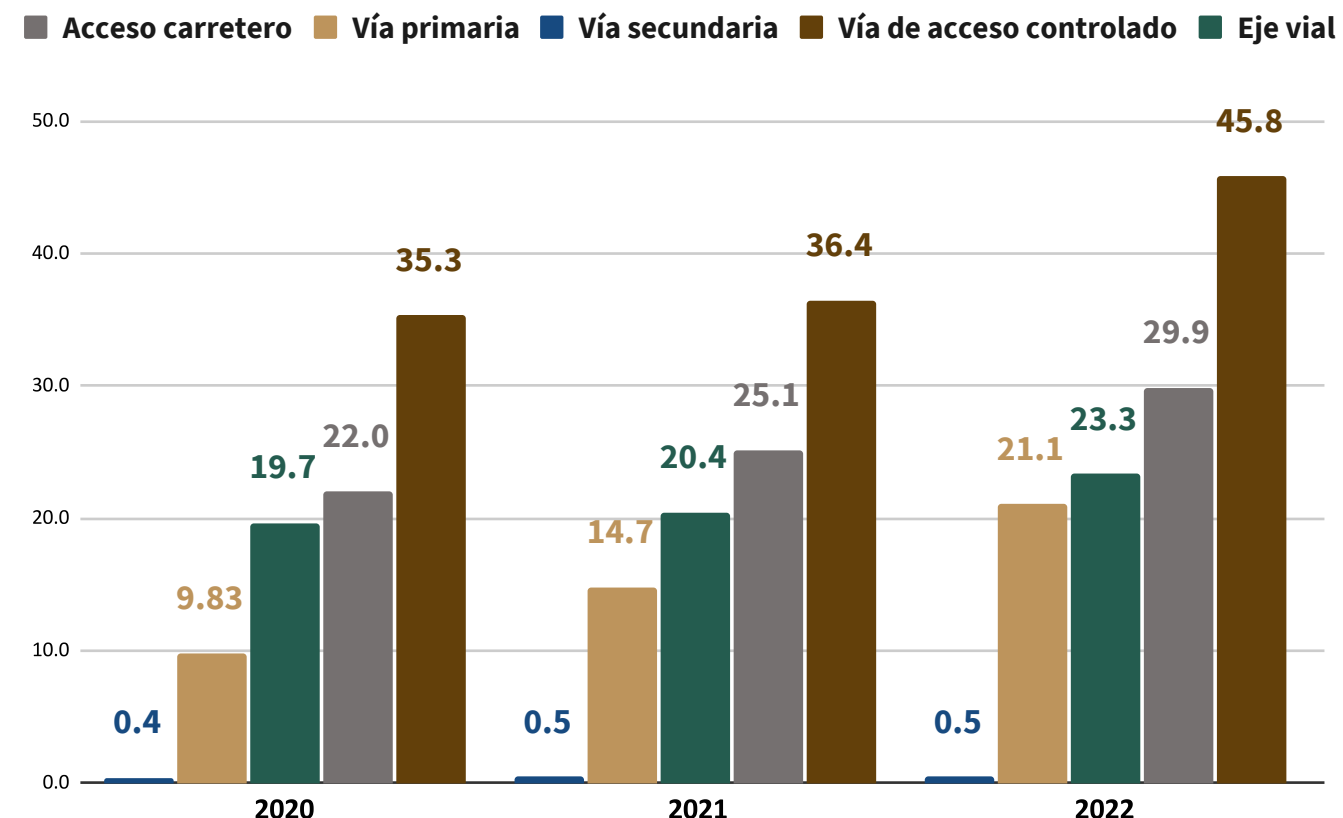
Eje vial: arteria principal, generalmente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie y carril exclusivo en el mismo sentido o en contraflujo⁵.

Vía de acceso controlado: 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.

Vía secundaria: 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.

Acceso carretero: entrada o salida desde y hacia cualquier vía o tramo que tenga la consideración de carretera⁶.

Gráfica 21.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, enero a septiembre de 2020 - enero a septiembre de 2022



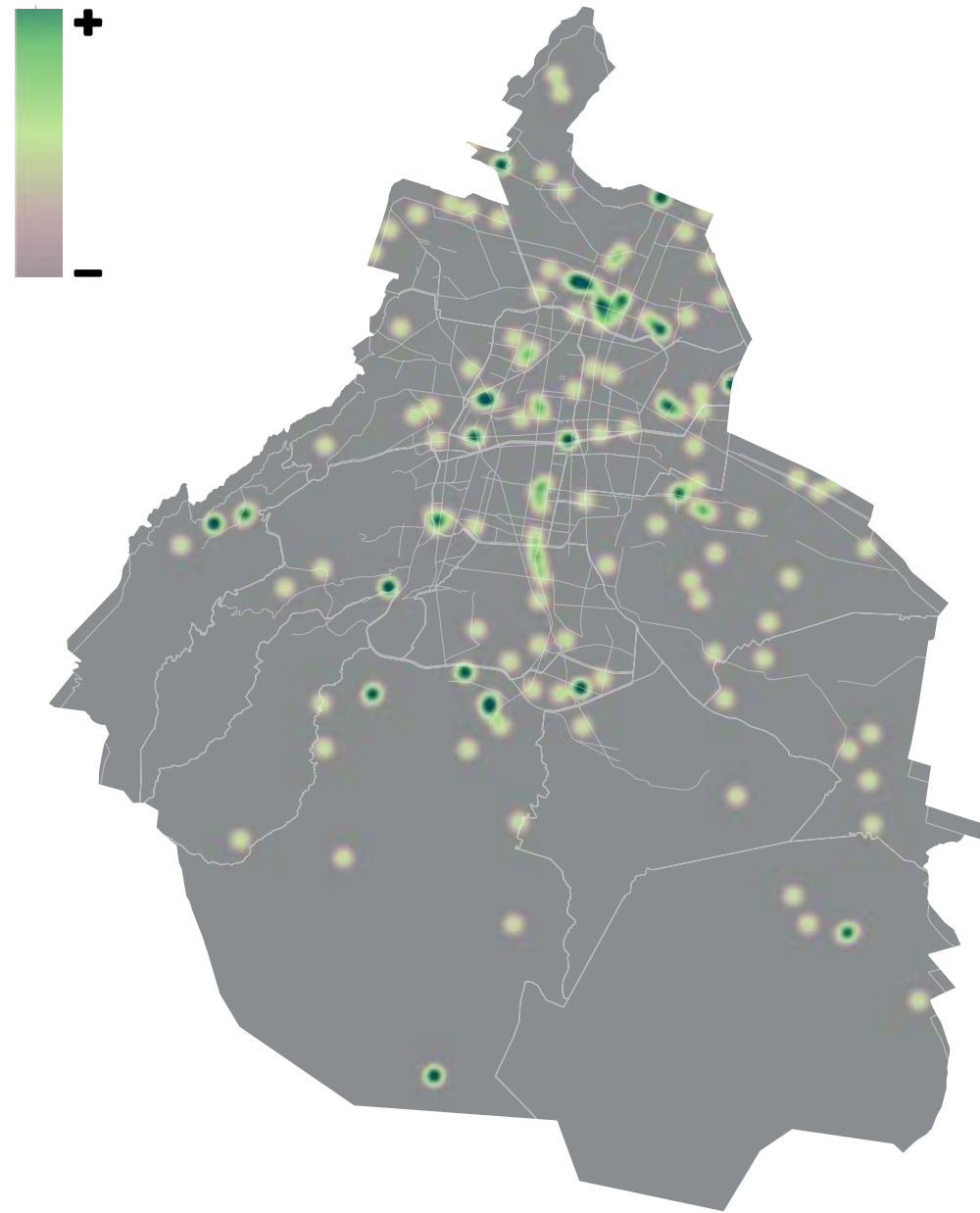
De acuerdo con la gráfica 21.2, la tasa de enero a septiembre de 2020 a 2022, registró en promedio 39 víctimas mortales por cada 100 km de vía en vías de acceso controlado, seguido de los accesos carreteros (26 personas fallecidas por cada 100 km de vía).

⁵ 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

⁶ Norma 3.1 - IC Trazado. (2016, 19 de febrero). Consultado en http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic_2016/apartados/glosario.htm#g27

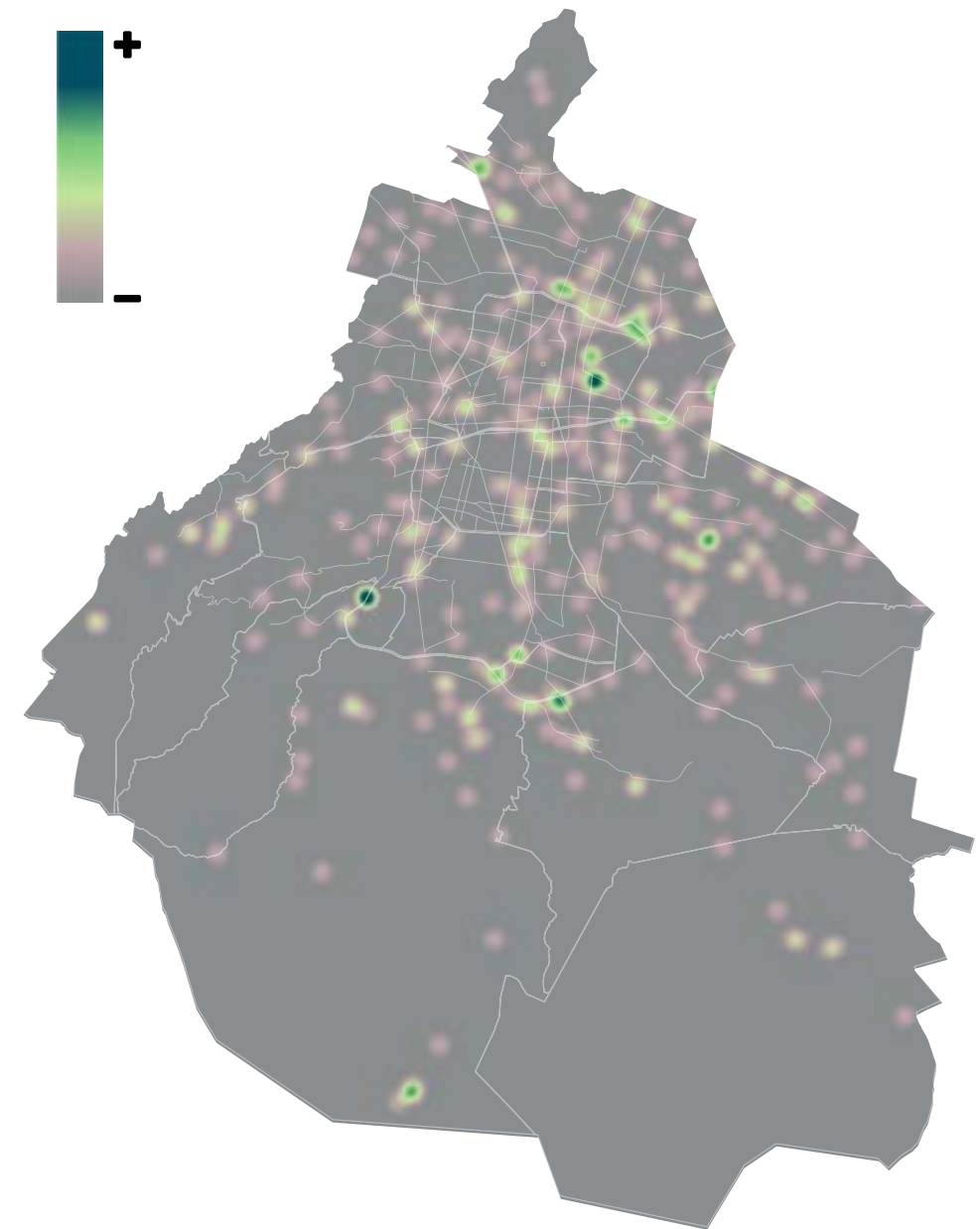
2.2.7. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

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



En el mapa 3 se muestra que los hechos de tránsito fatales ocurridos durante el 3er trimestre de 2022 ocurrieron de manera dispersa en la Ciudad, no obstante, se registró alta incidencia en Anillo Periférico, Avenida Insurgentes, la Carretera Federal México Cuernavaca, Calzada de Tlalpan, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Bicentenario, Ejes 3 y 5 Norte, y Eje 3 Oriente.

Mapa 4. Densidad de hechos de tránsito mortales, enero a septiembre de 2022, SSC

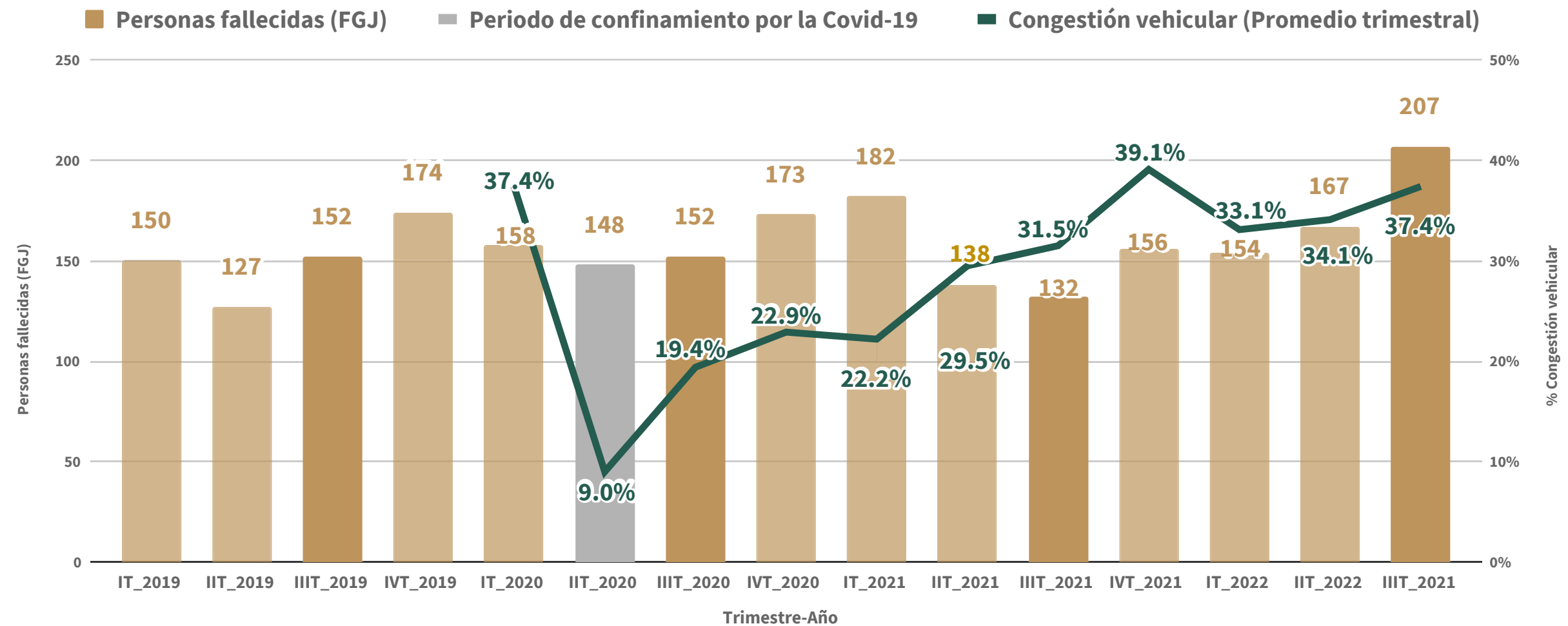


De acuerdo con el mapa 4, las vías que concentraron el 40% de los hechos de tránsito mortales ocurridos de enero a septiembre de 2022 fueron Anillo Periférico, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Bicentenario, Calzada de Tlalpan, Avenida Insurgentes, Carretera Federal México Cuernavaca, Eje 8 Sur, Carretera Federal México Toluca, Eje 3 Oriente y Ejes 5 y 3 Norte. Resaltan las siguientes intersecciones: Circuito y Viaducto, Periférico y Av. San Jerónimo, Calzada México Xochimilco y Periférico, Prolongación División del Norte y Av. Guadalupe I. Ramírez, Calz. Gral. Ignacio Zaragoza y Calle 77, Ignacio Zaragoza y Manuel P. Romero, Eje 4 Oriente y Circunvalación, Calzada de Tlalpan y Tlalmanalco, Carretera Federal México Cuernavaca y Km 23 y, Carretera Federal México Cuernavaca y Km 42.

3. ANEXOS

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

Gráfica 22. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2022⁷



En el caso de las víctimas fatales registradas en las carpetas de investigación abiertas (CIA) por delitos relacionados con hechos de tránsito, en el tercer trimestre de 2022 se registró un aumento de 36% respecto al tercer trimestre de 2019 y de 57% en comparación con el mismo periodo de 2021. En cuanto al periodo acumulado entre enero y septiembre de 2022, la cifra de personas fallecidas en CIA incrementó 23% en comparación con dicho periodo de 2019 y 17% en relación con tal periodo de 2021 (Gráfica 22).

La diferencia 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 las 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 un incremento en las tendencias.

⁷ 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 CIA⁸ POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO

CONSULTA LOS MAPAS INTERACTIVOS
DE HECHOS DE TRÁNSITO



TERCER TRIMESTRE

ACUMULADO ENERO
A SEPTIEMBRE

⁸Carpetas 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

