

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

ABRIL - JUNIO
2024

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ, C5 y BIGRS



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA



C5

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

PRINCIPALES HALLAZGOS



1. Durante el segundo trimestre de 2024 se registraron 148 personas fallecidas y 9,128 personas lesionadas.

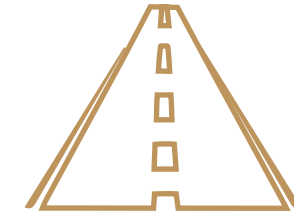


2. De las 148 personas fallecidas en el segundo trimestre de 2024:

- 47% (69) eran conductores o pasajeros de motocicleta y 31% (46) peatones.
- 81% (120) eran hombres.
- 74% tenían entre 18 y 45 años de edad¹

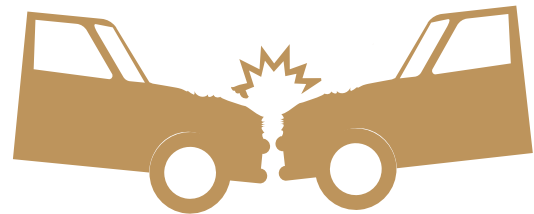


5. En el segundo trimestre de 2024, las madrugadas (00:00 a 05:59) de viernes, sábado, domingo y lunes registraron el 29% (41 de 143) de los hechos de tránsito fatales.



6. De abril a junio de 2024, 34% (48 de 143) de los hechos de tránsito fatales ocurrieron en ejes viales y 26% (37 de 143) en vías de acceso controlado.

2



3. En el segundo trimestre de 2024, 44% (65 de 148) de las personas fallecidas murieron a causa de choques y 30% (45 de 148) por atropellamientos.



4. A diferencia de los tres trimestres anteriores, en el segundo trimestre de 2024 se tuvieron porcentajes similares en el número de fallecimientos de conductores de motocicleta a causa de choques (51%) y derrapes (49%).



7. Las 9,128 personas lesionadas en el segundo trimestre de 2024 se dividen como sigue:

- 3,864 conductores de motocicleta (42%);
- 2,096 pasajeros de vehículos motorizados incluyendo motos(23%);
- 1,330 conductores (15%);
- 1,208 peatones (13%), y
- 630 ciclistas (7%).

3

¹ Omitiendo a 5 mujeres y 12 hombres de edad desconocida, y a una persona de edad y sexo desconocidos.

ÍNDICE

PRINCIPALES HALLAZGOS	2
ÍNDICE	4
INTRODUCCIÓN	6
METODOLOGÍA DE ANÁLISIS	7
1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	8
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	10
2. VÍCTIMAS	14
2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	14
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS	16
2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	18
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO	26
2.1.4. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	28
2.1.5. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO	30
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA	34
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA	38
2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	42
2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	46
2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	48
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO	54
2.2.3. MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	56
3. ANEXOS	58
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS (CIA) POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	58
3.2. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CIA POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	60
4. GLOSARIO DE TÉRMINOS	62

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 hechos, 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 hace 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 y por ello 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 (FGJ) 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 segundo trimestre y primer semestre de 2024, con los mismos periodos de 2019 y 2023, 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 con diferentes metodologías.**

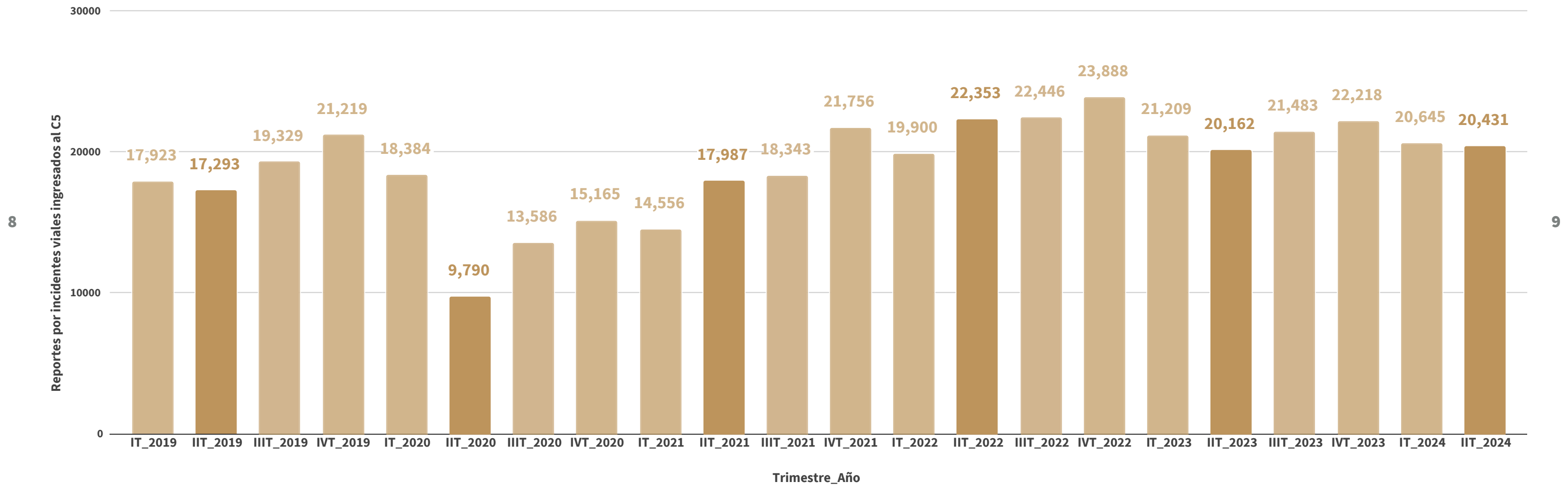
Para más información sobre la metodología, consultar la Nota Metodológica de los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito de 2024: **Nota Metodológica**

1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

En el segundo trimestre de 2024 ingresaron al C5 20,431 reportes por incidentes viales, lo que significa un incremento de 1% respecto al mismo periodo de 2023 cuando ingresaron 20,162 y de 18% en comparación con dicho periodo de 2019 con 17,293 reportes.

Por la parte semestral, en el primer semestre de 2024 ingresaron al C5 1% menos reportes por incidentes viales que en el mismo periodo de 2023 y 17% más que en el periodo de 2019 (Gráfica 1).

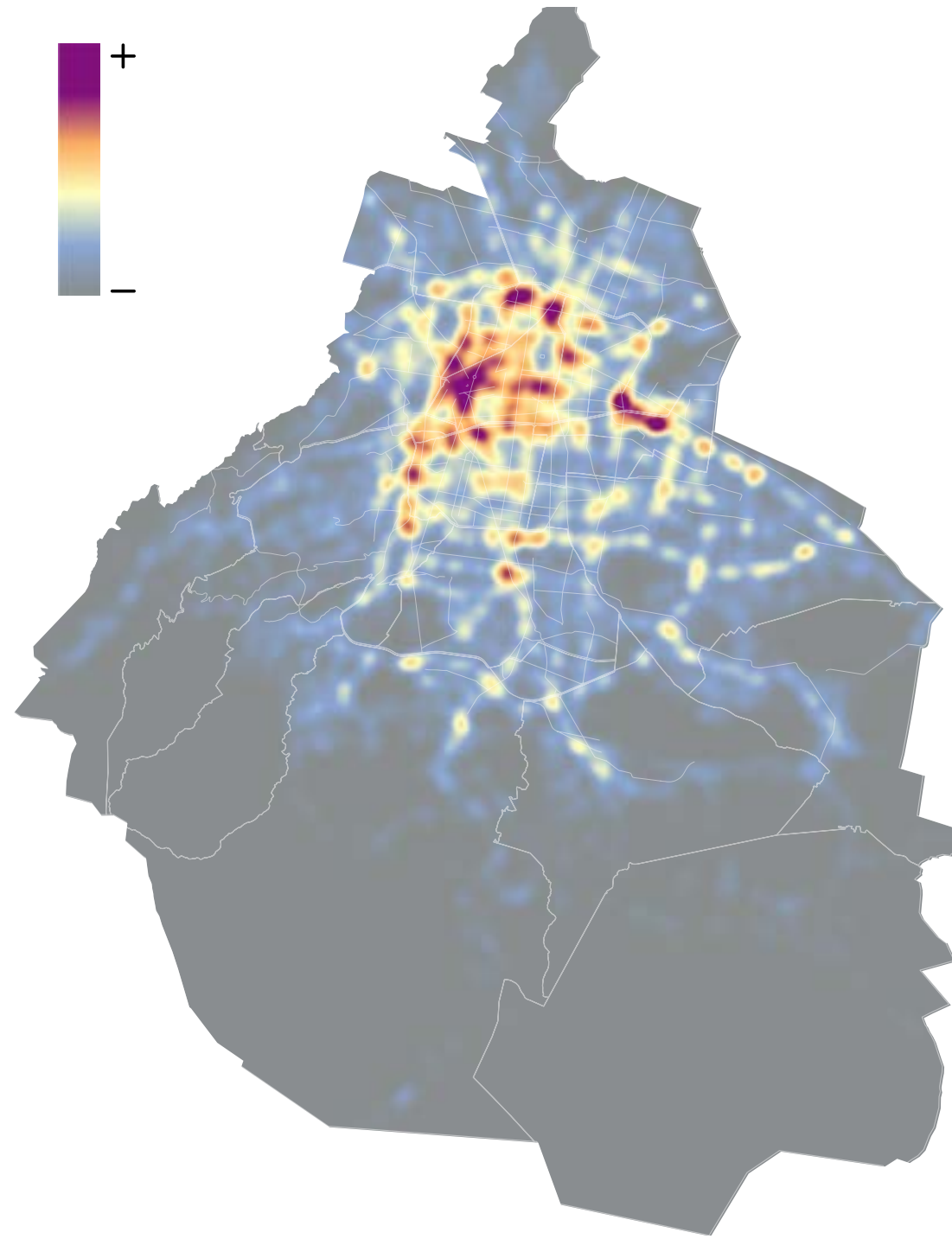
Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2024²



² Las diferencias con los reportes trimestrales de 2020, 2021, 2022 y 2023, se deben a actualizaciones realizadas por el C5.

1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

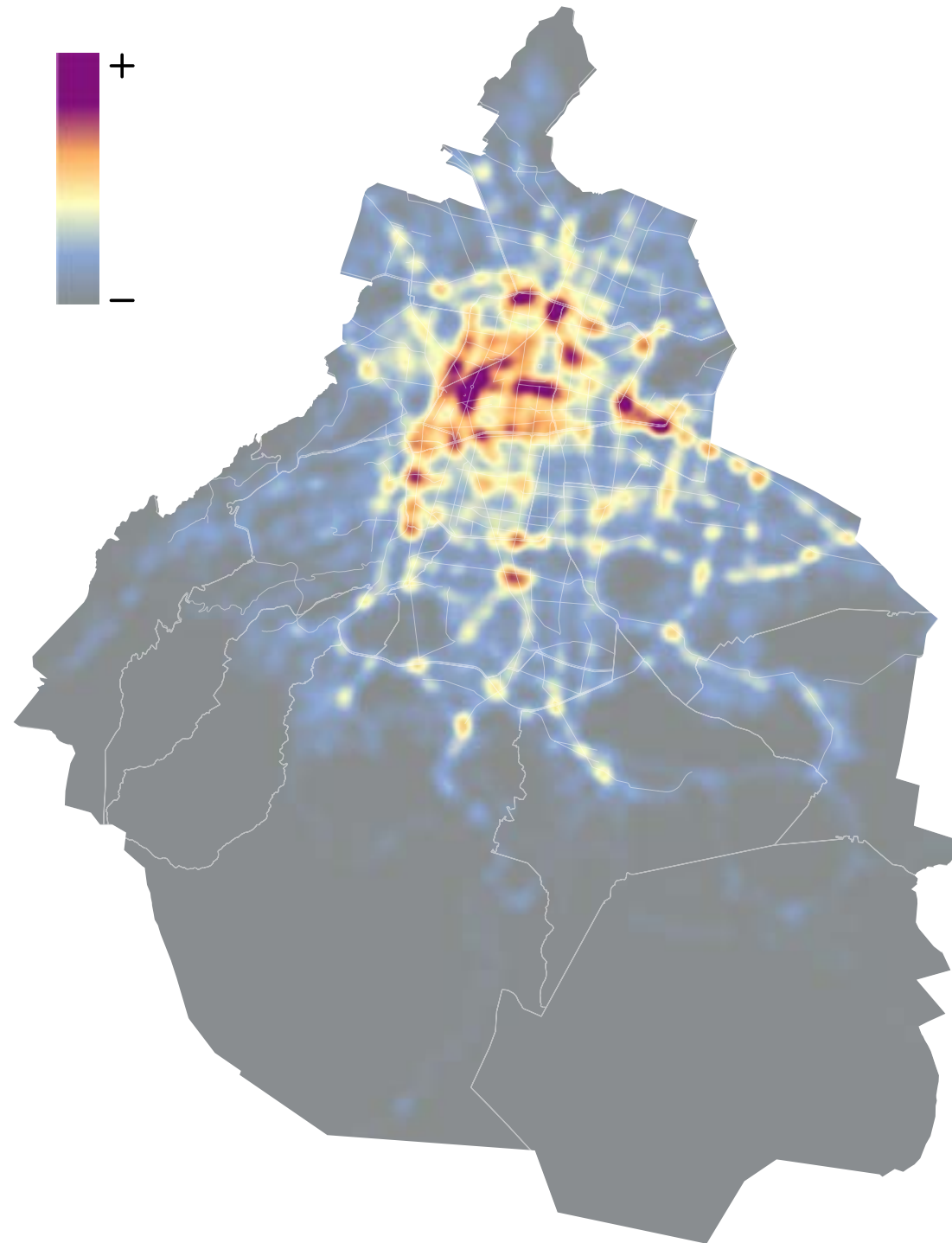
Mapa 1. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, segundo trimestre 2024



De acuerdo con el Mapa 1, de abril a junio de 2024 hubo alta concentración de incidentes viales en las siguientes intersecciones:

- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza y Calle 47 (25),
- Av. División del Norte y Av. Miguel Ángel de Quevedo (23),
- Cto. Interior Melchor Ocampo y Calz. México-Tacuba (19),
- Calz. de Guadalupe y Av. Río Consulado (18),
- Av. Luis Méndez y Av. Guelatao (17),
- Av. 608 y Av. 577 (16),
- Av. Cuitláhuac y Calz. Vallejo (15),
- Eje 3 Norte y Av. Camarones (15),
- Av. de los Insurgentes y Av. Paseo de la Reforma (15),
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza y Cto. Interior Blvd. Puerto Aéreo (15),
- Eje 8 Sur y Calz. de la Viga (15),
- Calz. Taxqueña y Calz. de Tlalpan (15), y
- Anillo Periférico y Av. San Jerónimo (15).

Mapa 2. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer semestre 2024



De acuerdo con el Mapa 2, se tuvieron concentraciones importantes de incidentes viales ocurridos durante el primer semestre de 2024 en los siguientes tramos e intersecciones.

- Eje 8 Sur y Av. de las Torres (43),
- Cto. Interior Av. Río Consulado y Calz. de Guadalupe (38),
- Av. División del Norte y Av. Miguel Ángel de Quevedo (35),
- Av. Guelatao y Av. Luis Méndez (35),
- Cto. Interior Melchor Ocampo y Av. Marina Nacional (34),
- Cto. Interior Melchor Ocampo y Calz. México-Tacuba (34),
- Calz. Acoxpa y Av. Canal de Miramontes (31),
- Anillo Periférico y Av. San Jerónimo (30), y
- Calz. Taxqueña y Calz. de Tlalpan (30).

2. VÍCTIMAS

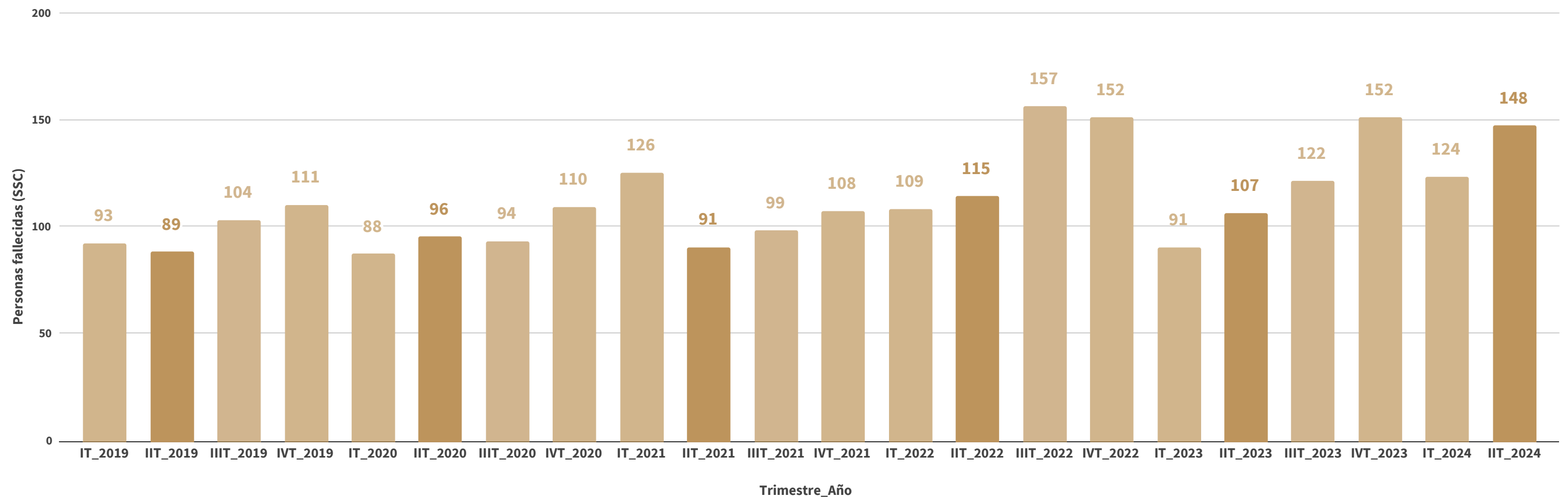
Con base en la información proporcionada por la SSC, se muestra el total de personas fallecidas y lesionadas a causa de hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México. Para ambos tipos de víctimas, se brinda su caracterización por tipo de persona usuaria y el tipo de evento que les ocasionó la muerte o lesión. En el caso de las víctimas mortales, se proporciona además el desglose por género y edad, tipo de vehículo involucrado en el fallecimiento, día y hora de ocurrencia del hecho y, tipo de vía en la cual sucedieron tales hechos.

2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el segundo trimestre de 2024, se tuvo un aumento de 38% en el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito respecto al mismo periodo de 2023 (pasando de 107 a 148) y de 66% en comparación con dicho periodo de 2019 (pasando de 89 a 148).

De enero a junio de 2024 la SSC registró 272 personas fallecidas por hechos de tránsito, lo que implica un incremento de 37% y 49% en comparación con los periodos de 2023 y 2019, respectivamente (Gráfica 2).

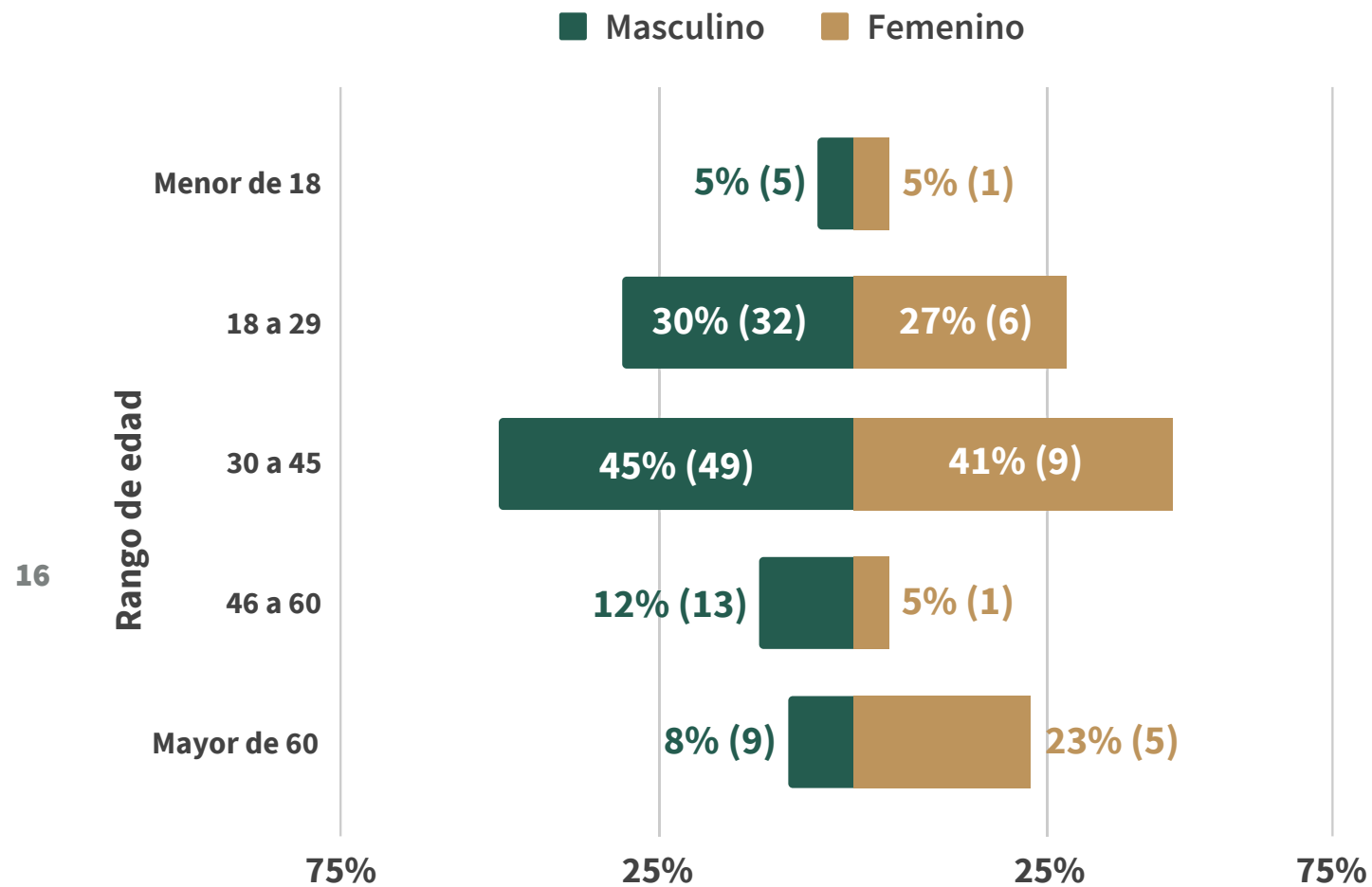
Gráfica 2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2024³



³ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

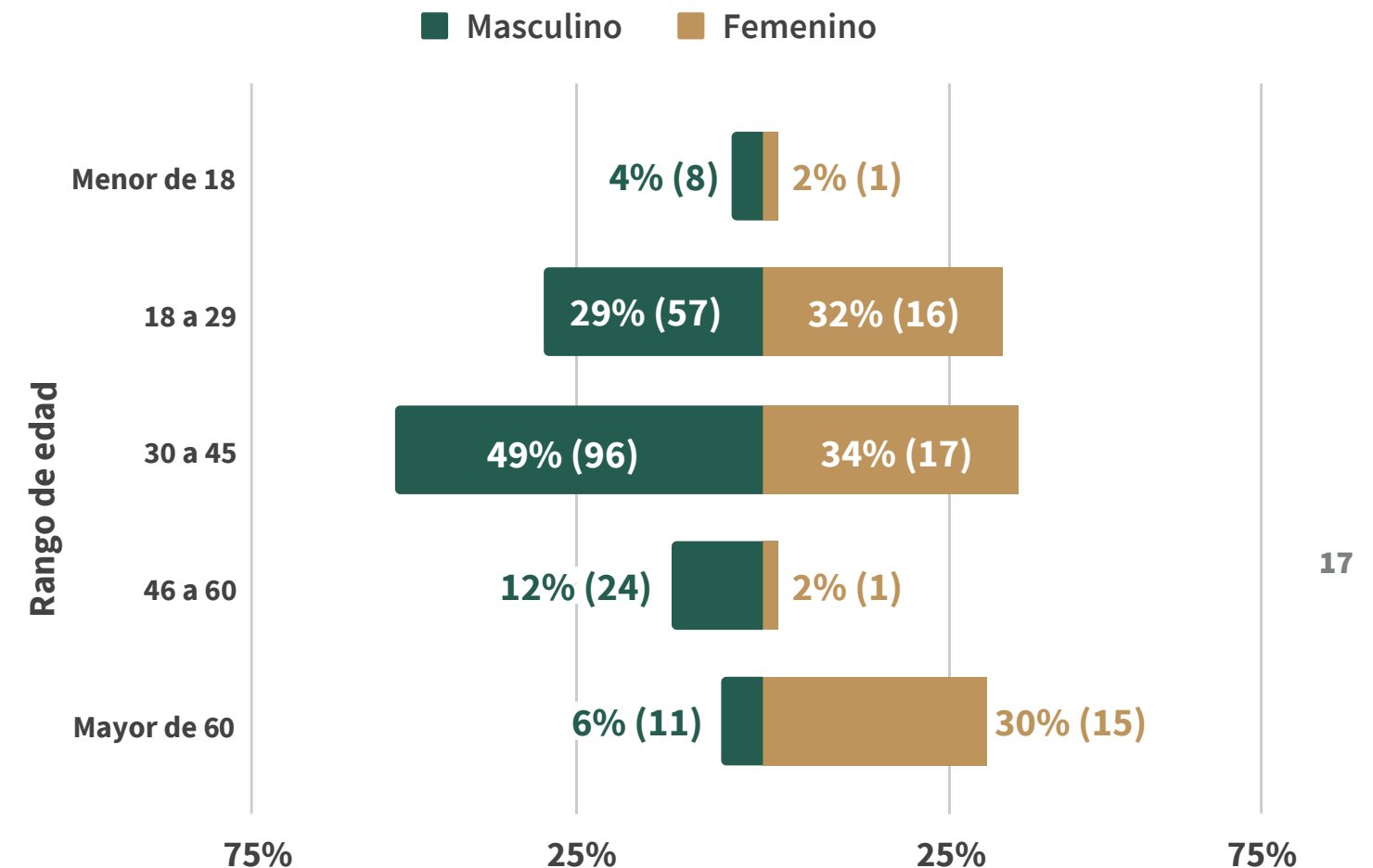
Gráfica 3.1. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo **segundo trimestre 2024⁴**



Con base en la Gráfica 3.1, durante el segundo trimestre de 2024, el 81% de víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres (120 de 148).

Omitiendo a las víctimas mortales por los hechos de tránsito ocurridos en el segundo trimestre de 2024 de sexo y edad desconocidos⁵, se registró que 75% de los hombres y 68% de las mujeres fallecidas tenían entre 18 y 45 años de edad.

Gráfica 3.2 Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo **primer semestre 2024**



8 de cada 10 personas fallecidas (215 de 272) por hechos de tránsito ocurridos en el primer semestre de 2024 eran hombres.

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales por los siniestros viales ocurridos en el primer semestre de 2024 de edad y sexo desconocidos⁶, en la Gráfica 3.2 se observa que 8 de cada 10 hombres y 7 de cada 10 mujeres fallecidas tenían entre 18 y 45 años de edad.

⁴ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes en el sexo femenino no suman el 100%.

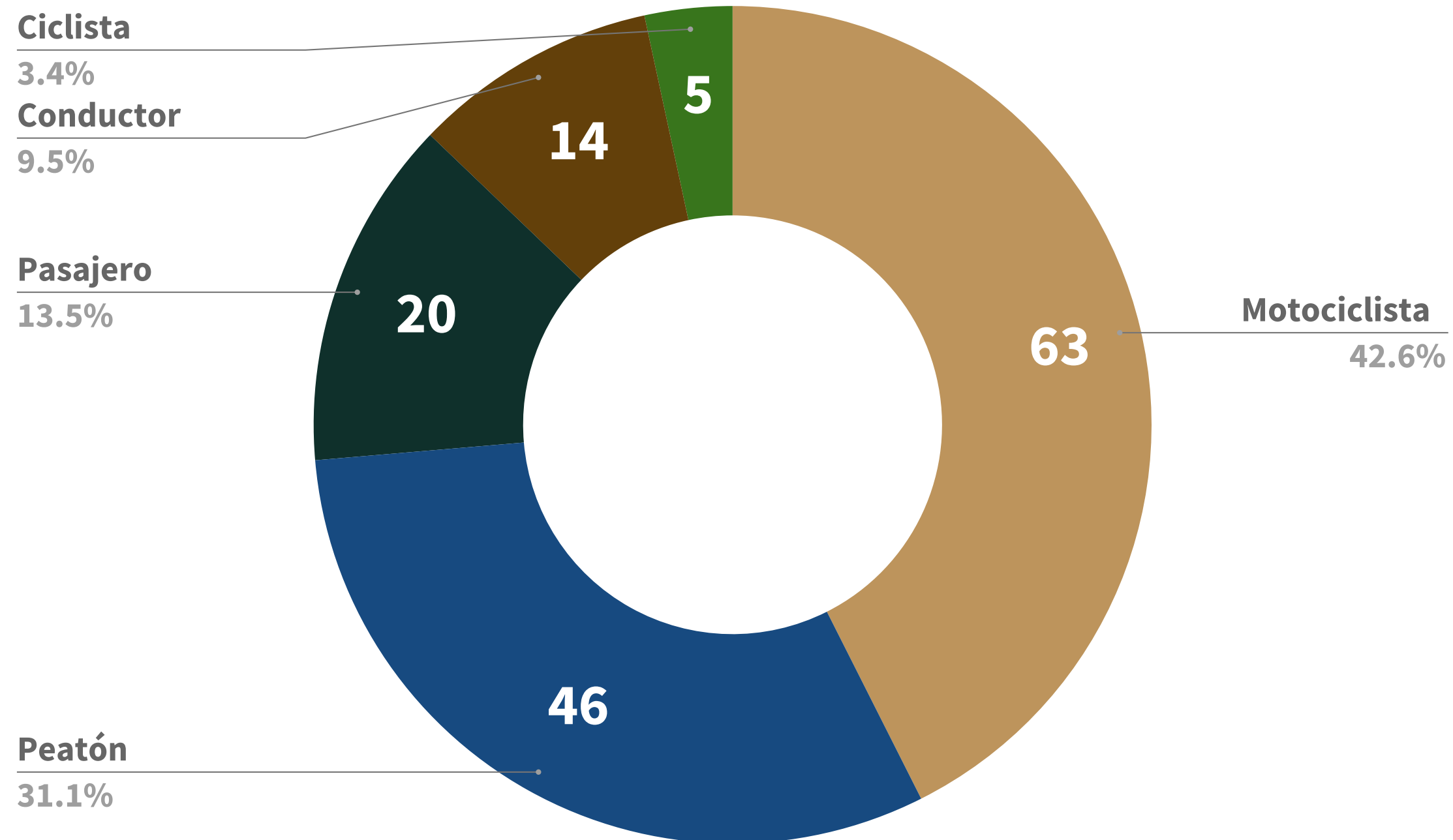
⁵ Se omiten 12 hombres y 5 mujeres de edad desconocida, y una persona de edad y sexo desconocidos

⁶ Se omiten 19 hombres y 5 mujeres de edad desconocida, y 2 personas de edad y sexo desconocidos

2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 4, por décimo trimestre consecutivo, en el segundo trimestre de 2024 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito respecto del total con 42.6% (63 de 148), seguido de peatones con 31.1% (46 de 148).

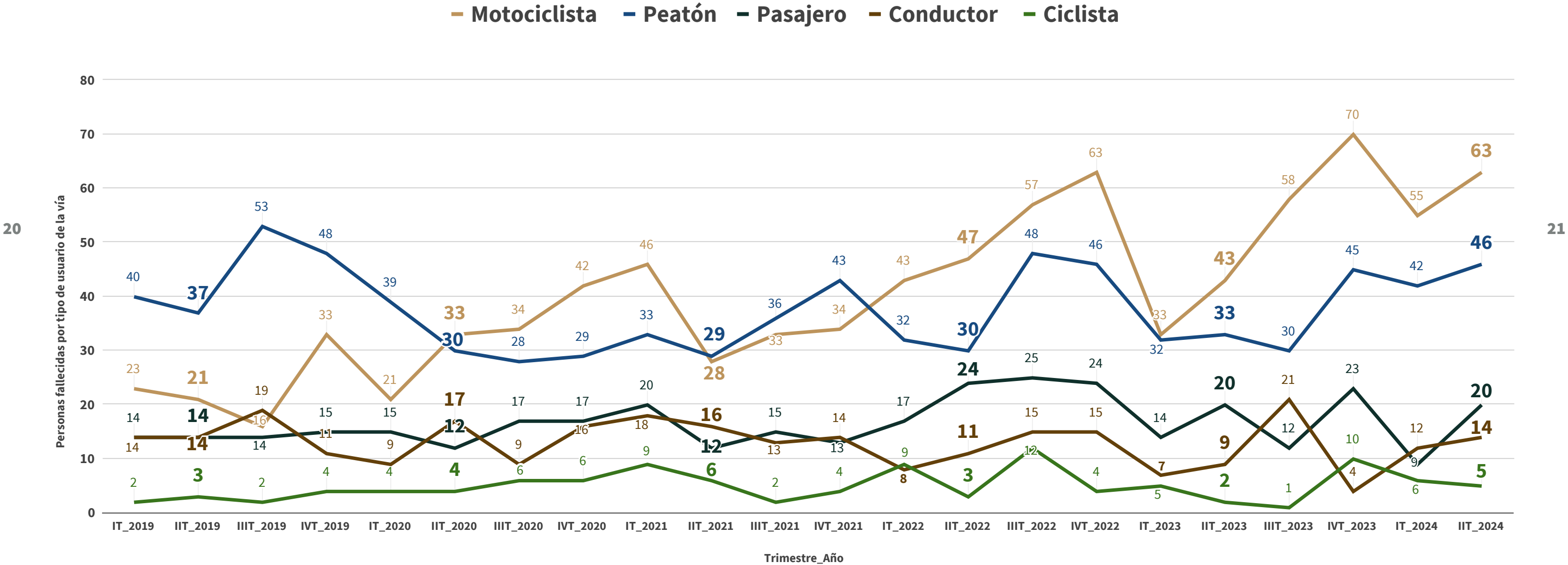
Gráfica 4. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2024



De acuerdo con la Gráfica 5, en el segundo trimestre de 2024 se registraron incrementos en el número de fallecimientos por tipo de usuario en comparación con el mismo periodo de 2023 como sigue: los motociclistas pasaron de 43 a 63 víctimas, los peatones de 33 a 46, los conductores de 9 a 14 y los ciclistas de 2 a 5. Los pasajeros⁷ se mantuvieron sin cambios.

Comparando el primer semestre de 2024 con tal periodo de 2023 se tuvo una reducción en el número de pasajeros fallecidos pasando de 34 a 29; en tanto que incrementó el de conductores de 16 a 26, de ciclistas de 7 a 11, de motociclistas de 76 a 118 y de peatones de 65 a 88.

Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2024⁸



⁷ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

⁸ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

Tabla 1. Tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas, **segundo trimestre de 2018 y 2024**

	Segundo trimestre de 2018	Segundo trimestre de 2024
Ciclistas fallecidos	3	5
Viajes ciclistas diarios	267,000	456,892
Viajes ciclistas en el trimestre	17,088,000	29,241,088
Tasa de ciclistas fallecidos / 10 millones de viajes ciclistas	1.8	1.7

Con base en el Estudio de Movilidad Ciclista de 2018 y el Conteo ciclista de 2024⁹, se registró que, del segundo trimestre de 2018 al segundo trimestre de 2024 la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se redujo de 1.8 a 1.7 (Tabla 1).

Nota: El cálculo de la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas es con base en los 64 días laborales durante los segundos trimestres de 2018 y 2024. Se restaron los fines de semana y el 1 de mayo.

Tabla 2. Tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas, **primer semestre de 2018 y 2024**

	Primer semestre de 2018	Primer semestre de 2024
Ciclistas fallecidos	11	11
Viajes ciclistas diarios	267,000	456,892
Viajes ciclistas en el semestre	33,375,000	57,111,500
Tasa de ciclistas fallecidos / 10 millones de viajes ciclistas	3.3	1.9

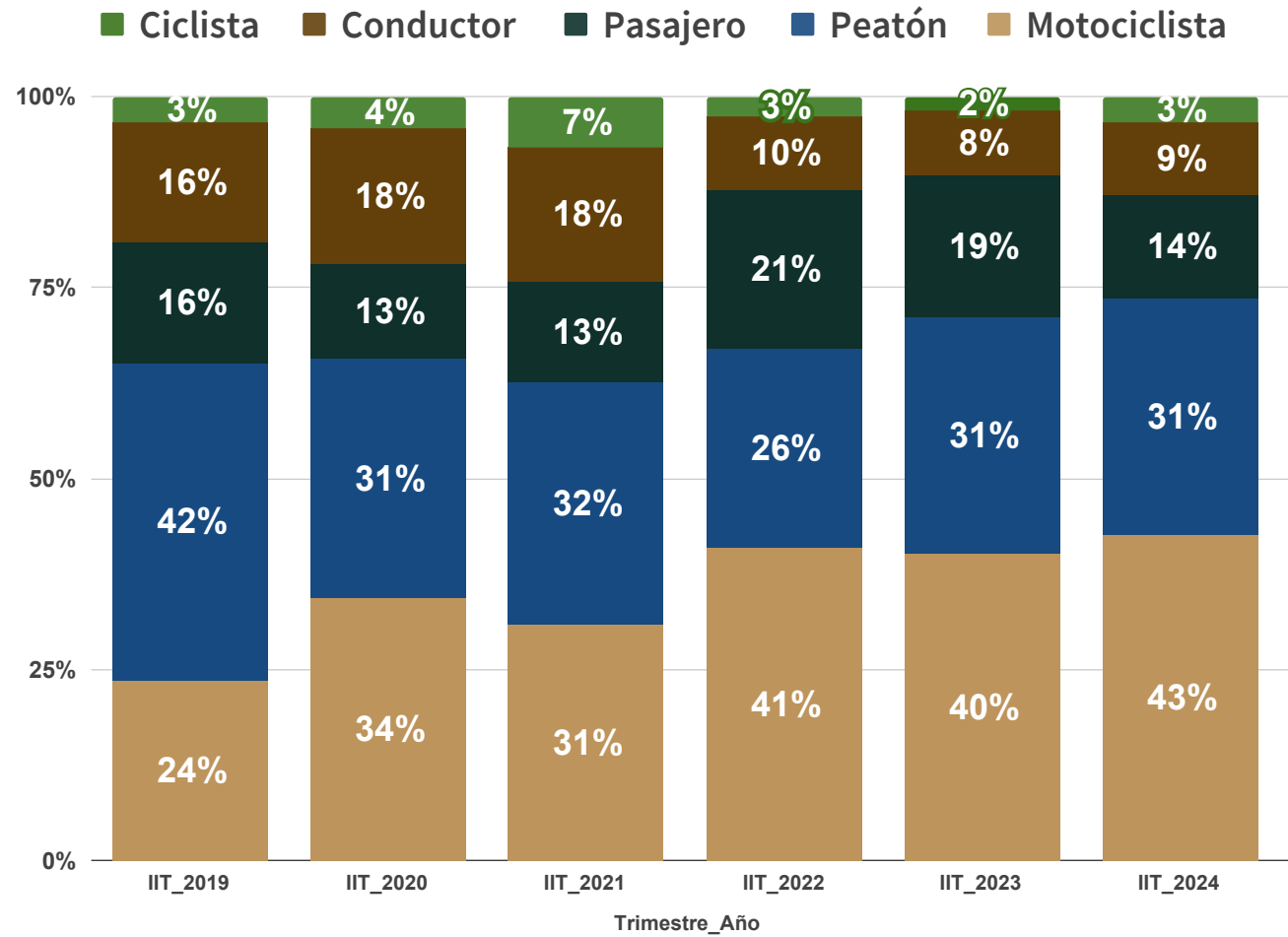
Con base en el Estudio de Movilidad Ciclista de 2018 y el Conteo ciclista de 2024¹⁰, se registró que, del primer semestre de 2018 al primer semestre de 2024 la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se redujo de 3.3 a 1.9 (Tabla 2).

Nota: El cálculo de la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas es con base en los 125 días laborales durante los primeros semestres de 2018 y 2024. Se restaron los fines de semana y el 1 de enero, el 5 de febrero, el lunes más cercano al 21 de marzo, el viernes santo y el 1 de mayo.

⁹ https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Conteo_Ciclista_2024.docx.pdf

¹⁰ https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Conteo_Ciclista_2024.docx.pdf

Gráfica 6.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2019-2024^{11 12}



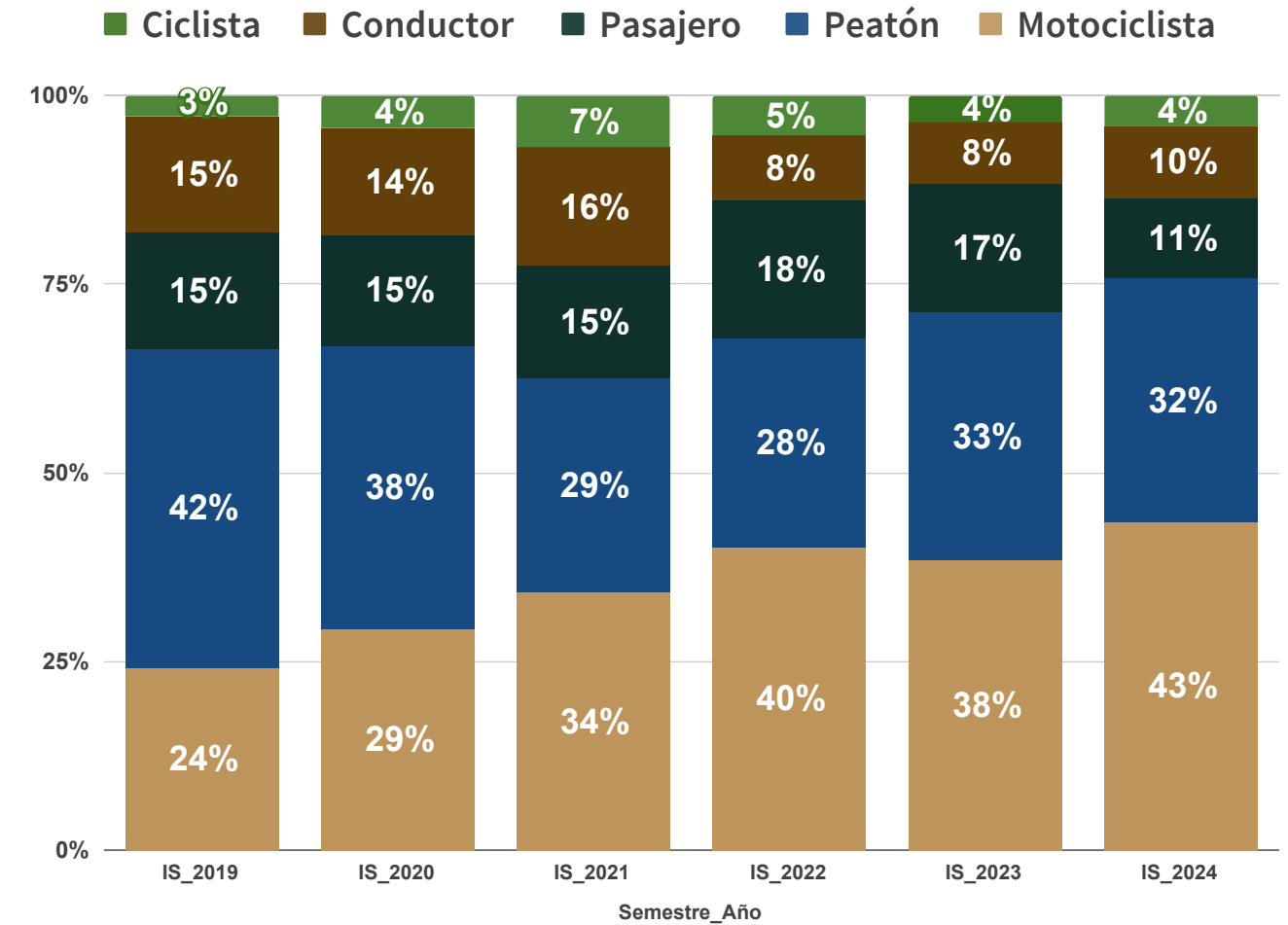
24

En la Gráfica 6.1, es posible observar que del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2024 los peatones disminuyeron de 4 a 3 de cada 10 víctimas mortales por hechos de tránsito, sin embargo, son el segundo grupo más vulnerable.

Por su parte, el número de conductores de motocicleta fallecidos tuvo un incremento constante pasando de 2 de cada 10 personas fallecidas en el periodo de 2019 a 4 de cada 10 en los periodos de 2022 a 2024, lo que los coloca como el usuario más vulnerable.

A su vez, los ciclistas continúan como el usuario con el menor porcentaje de personas fallecidas por hechos de tránsito.

Gráfica 6.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer semestre 2019-2024^{13 14}



25

De acuerdo con la Gráfica 6.2 en los primeros semestres de 2023 y 2024 se tuvieron incrementos en el porcentaje de peatones fallecidos respecto del total de víctimas mortales por hechos de tránsito, después de tres periodos consecutivos de reducción, no obstante, el periodo de 2024 registró 10 puntos porcentuales menos respecto al periodo de 2019. Dichos usuarios son el segundo grupo con mayor número de personas fallecidas.

En lo que a los motociclistas fallecidos respecta y al igual que las tendencias de los segundos trimestres, en los primeros semestres del 2022 al 2024, los motociclistas representaron en promedio el 41% del total de usuarios fallecidos.

Igual que en las tendencias de los segundos trimestres, en los primeros semestres de 2019 a 2024 los ciclistas representan el menor porcentaje de víctimas mortales por siniestros de tránsito ocurridos en la CDMX.

¹¹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

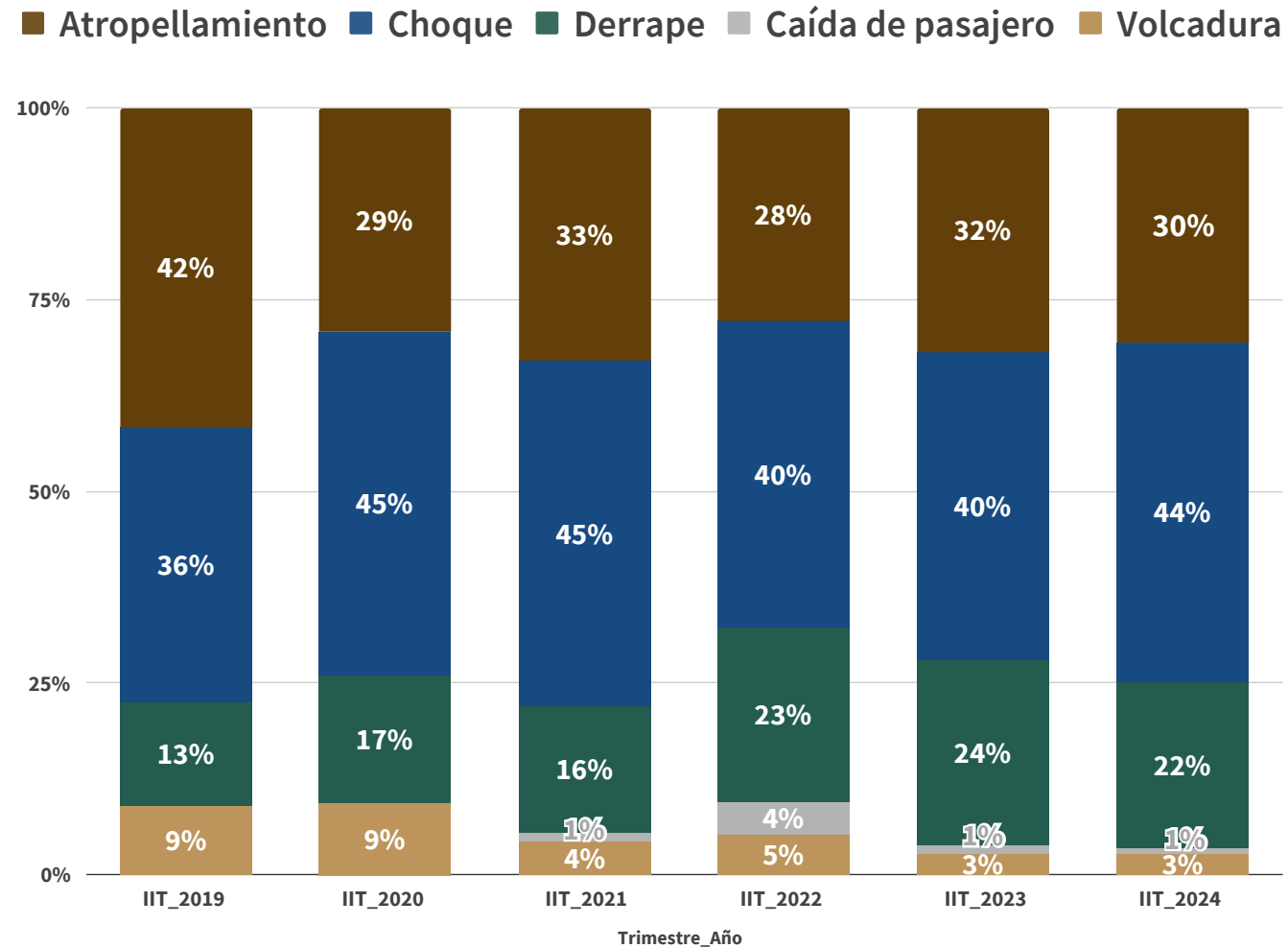
¹² Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del segundo trimestre de 2019, 2021 y 2022 no suman el 100%.

¹³ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

¹⁴ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del primer semestre de 2019, 2021 y 2022 no suman el 100%.

2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 7.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, segundo trimestre 2019-2024^{15 16}

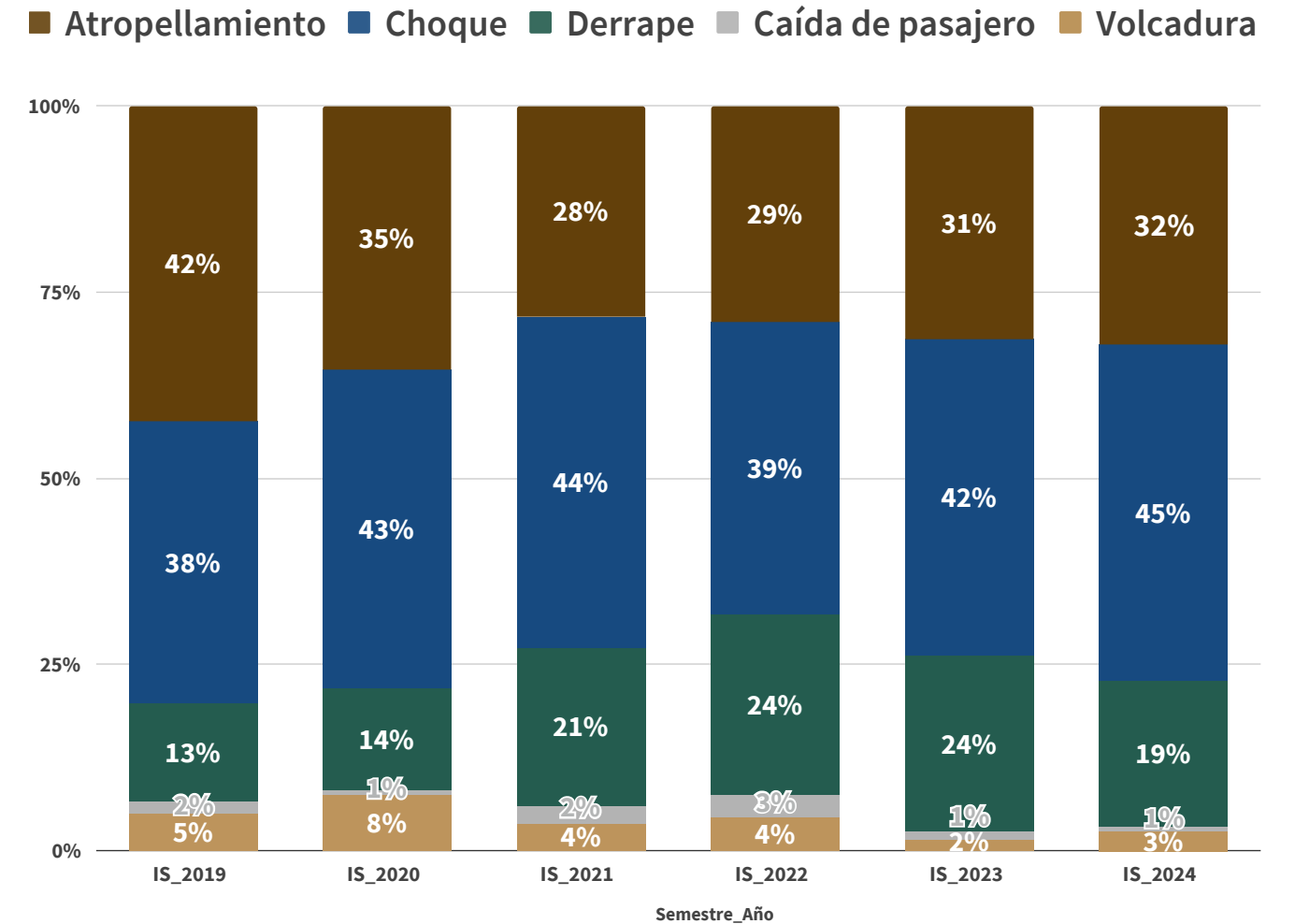


26

Con base en la Gráfica 7.1, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a atropellamientos, pasando de 42% en el segundo trimestre de 2019 a 30% en el mismo periodo de 2024.

De forma contraria, se registró un incremento en el número de personas que perdieron la vida a causa de choques, pasando de 36% a 44% entre los periodos referidos. Asimismo, el porcentaje de víctimas mortales por derrapes (todos ocupantes de motocicleta), incrementó de 13% a 22%.

Gráfica 7.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, primer semestre 2019-2024^{17 18}



27

En el primer semestre de 2024 se registró que el 32% de las personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de un atropellamiento, esto significa una disminución de 10 puntos porcentuales respecto del primer semestre de 2019 cuando se registró el 42% de vidas perdidas por dicho evento.

Los choques por su parte, registraron un incremento entre los periodos referidos de 38% a 45% manteniéndose como la primera causa de muerte derivada de un hecho de tránsito (Gráfica 7.2).

¹⁵ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

¹⁶ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2021 no suman el 100%.

¹⁷ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

¹⁸ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2021 no suman el 100%.

2.1.4. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO

De acuerdo con la Tabla 3 durante el segundo trimestre de 2024 44% del total de personas fallecidas (65 de 148) perdieron la vida a causa de choques:

- 12 de 14 conductores (86%),
- 16 de 20 pasajeros¹⁹ (80%),
- 4 de los 5 ciclistas (80%) y
- 32 de 63 motociclistas (51%).

El 49% restante de los motociclistas falleció a causa de un derrape.

Tabla 3. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **segundo trimestre 2024**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	1	4	32	16	12	65
Atropellamiento	45	0	0	0	0	45
Derrape	0	0	31	1	0	32
Volcadura	0	0	0	2	2	4
Caída de pasajero	0	0	0	1	0	1
Caída de ciclista	0	1	0	0	0	1
Total	46	5	63	20	14	148

28

Según la Tabla 4, 45% de las víctimas mortales por siniestros de tránsito ocurridos durante el primer semestre de 2024 perdieron la vida por un choque:

- 88% (23 de 26) de los conductores,
- 82% (9 de 11) de los ciclistas,
- 72% (21 de 29) de los pasajeros de todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motos y
- 56% (66 de 118) de los motociclistas.

Tabla 4. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer semestre 2024**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	3	9	66	21	23	122
Atropellamiento	85	1	1	0	0	87
Derrape	0	0	51	2	0	53
Volcadura	0	0	0	4	3	7
Caída de pasajero	0	1	0	0	0	1
Caída de ciclista	0	0	0	2	0	2
Total	88	11	118	29	26	272

29

¹⁹ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

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

Durante el segundo trimestre de 2024:

- 55% (38 de 69) de los ocupantes de motocicleta fallecieron por un siniestro sin otro vehículo involucrado o por choque contra un poste o árbol.
- De los 46 peatones fallecidos, 43% murieron por hechos de tránsito con vehículos livianos involucrados y 20% con vehículos de carga.
- 12 de los 22 ocupantes de vehículo liviano fallecieron debido a choques contra un poste o árbol, o por incidentes sin otro vehículo involucrado (Tabla 5).

Tabla 5. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, **segundo trimestre 2024**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Microbús	Metrobús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	4	20	9	3	1	0	0	1	0	8	46
Ciclista	0	2	1	1	0	0	0	0	1	0	5
Ocupante de motocicleta	5	16	6	2	2	0	8	0	30	0	69
<i>Conductor</i>	4	13	6	1	2	0	8	0	29	0	63
<i>Pasajero</i>	1	3	0	1	0	0	0	0	1	0	6
Ocupante de vehículo liviano	1	4	2	0	2	1	8	0	4	0	22
<i>Conductor</i>	1	3	0	0	1	0	4	0	2	0	11
<i>Pasajero</i>	0	1	2	0	1	1	4	0	2	0	11
Ocupante de vehículo de carga	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Ocupante de microbús	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de taxi	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
<i>Pasajero</i>	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Total	10	42	19	6	5	1	20	1	36	8	148

De acuerdo con la Tabla 6, en el primer semestre de 2024:

- Casi 60% (72 de 128) de los ocupantes de motocicleta fallecidos, murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado o por choques contra un poste o árbol.
- 42% (37 de 88) de los peatones fallecidos, murió por un hecho en el que estuvo involucrado un vehículo liviano y 17% (15 de 88) por un siniestro con vehículo de carga,
- 25 de los 38 ocupantes de vehículo liviano fallecidos, murieron por choque contra algún tipo de objeto fijo como árbol, poste, muro o vehículo estacionado, o por incidentes sin otro vehículo involucrado.
- 4 de los 11 ciclistas fallecidos, murieron por un hecho en el que estuvo involucrado un vehículo liviano (Tabla 6).

Tabla 6. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, **primer semestre 2024**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Microbús	Metrobús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	6	37	15	5	5	6	0	2	0	12	88
Ciclista	2	4	2	1	0	0	0	0	1	1	11
Ocupante de motocicleta	7	32	10	3	2	0	21	0	51	2	128
<i>Conductor</i>	6	27	10	2	2	0	19	0	50	2	118
<i>Pasajero</i>	1	5	0	1	0	0	2	0	1	0	10
Ocupante de vehículo liviano	1	6	2	0	2	1	18	1	7	0	38
<i>Conductor</i>	1	5	0	0	1	0	12	1	3	0	23
<i>Pasajero</i>	0	1	2	0	1	1	6	0	4	0	15
Ocupante de vehículo de carga	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Ocupante de microbús	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de autobús	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de taxi	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
<i>Pasajero</i>	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Total	16	79	30	9	9	7	43	3	61	15	272

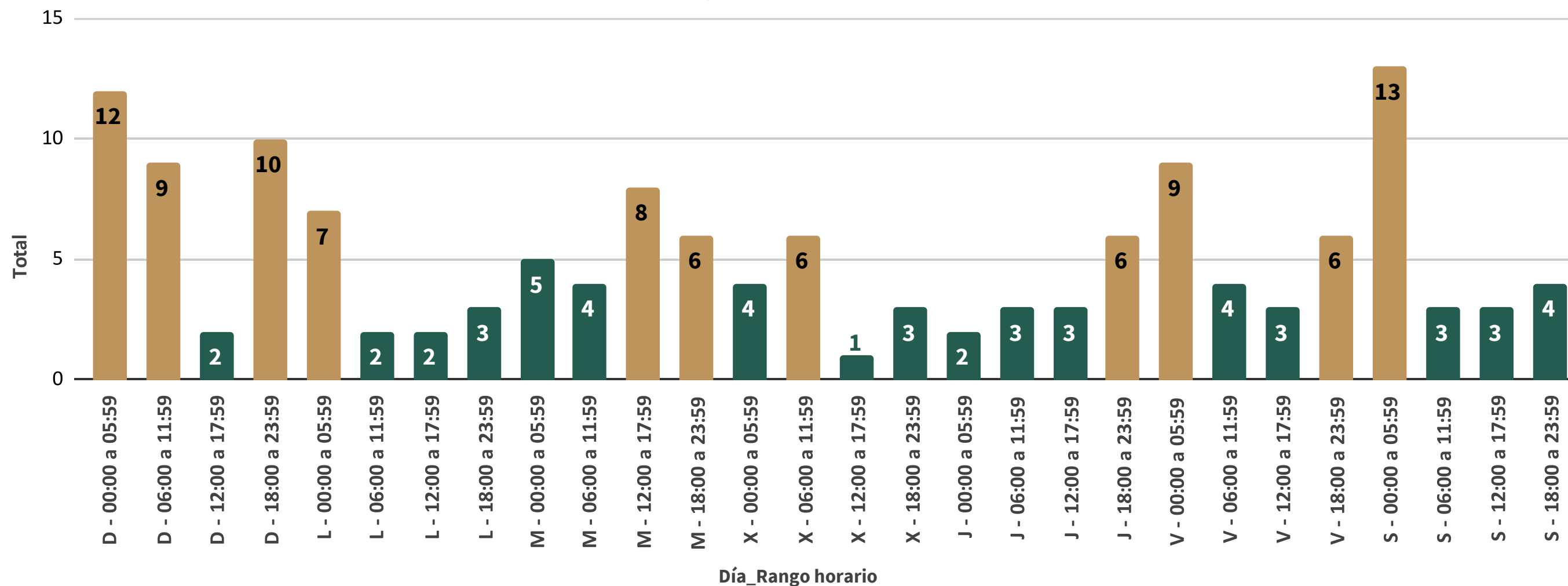
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

En el segundo trimestre de 2024, la mitad de los incidentes fatales sucedieron en las noches (18:00 a las 23:59) de jueves, viernes y domingo, las madrugadas (00:00 a 05:59) de viernes, sábado, domingo y lunes, y las mañanas (06:00 a 11:59) de domingo. También se registraron cifras significativas en las tardes y noches del martes, y las mañanas del miércoles (Gráficas 8.1 y 8.1.1).

Gráfica 8.1. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango horario, segundo trimestre 2024

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	2	4	6	3	4	3	9	31
	12:00 a 17:59	2	8	1	3	3	3	2	22
Noche	18:00 a 23:59	3	6	3	6	6	4	10	38
	00:00 a 05:59	7	5	4	2	9	13	12	52
total		14	23	14	14	22	23	33	143

Gráfica 8.1.1. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango horario, segundo trimestre 2024

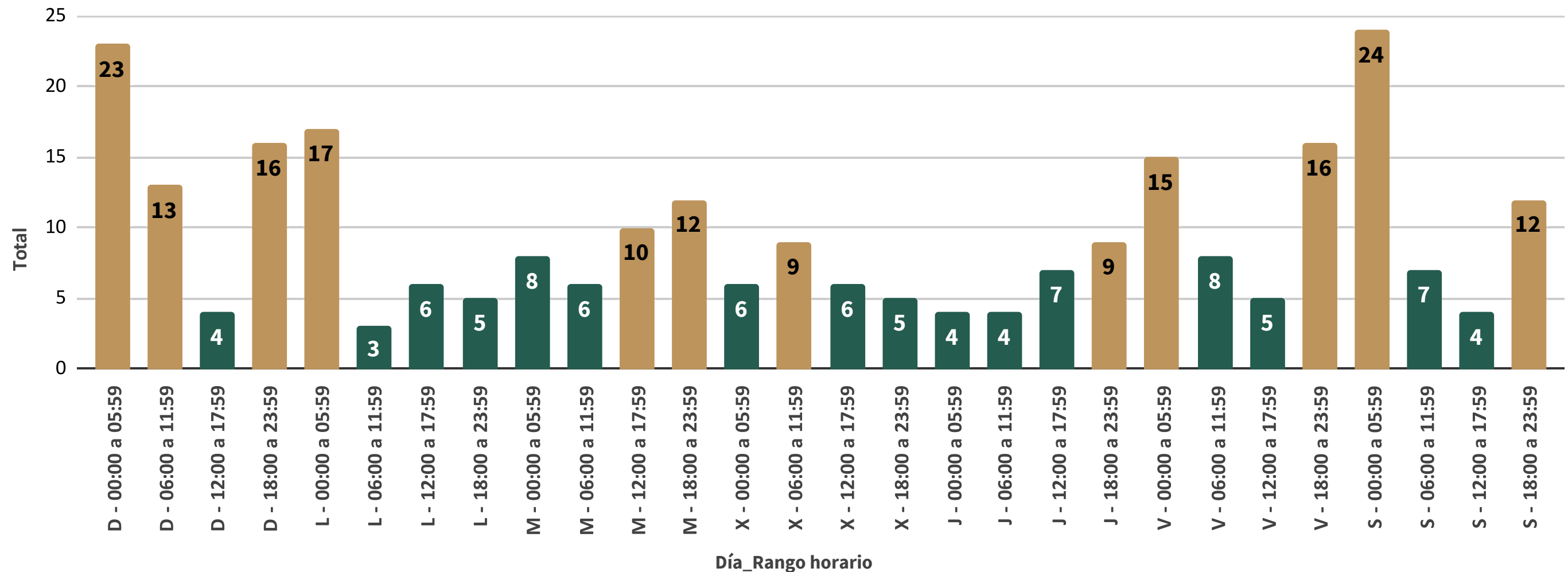


Durante el primer semestre de 2024, 55% de los hechos de tránsito fatales ocurrieron en la noches (18:00 a las 23:59) de jueves a domingo, las madrugadas (00:00 a 05:59) de viernes, sábado, domingo y lunes, y en las mañanas (06:00 a 11:59) de los domingos. Al igual que en el segundo trimestre, se registraron cifras significativas en las tardes y noches del martes, y las mañanas del miércoles (Gráficas 8.2 y 8.2.1).

Gráfica 8.2. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango horario, primer semestre 2024

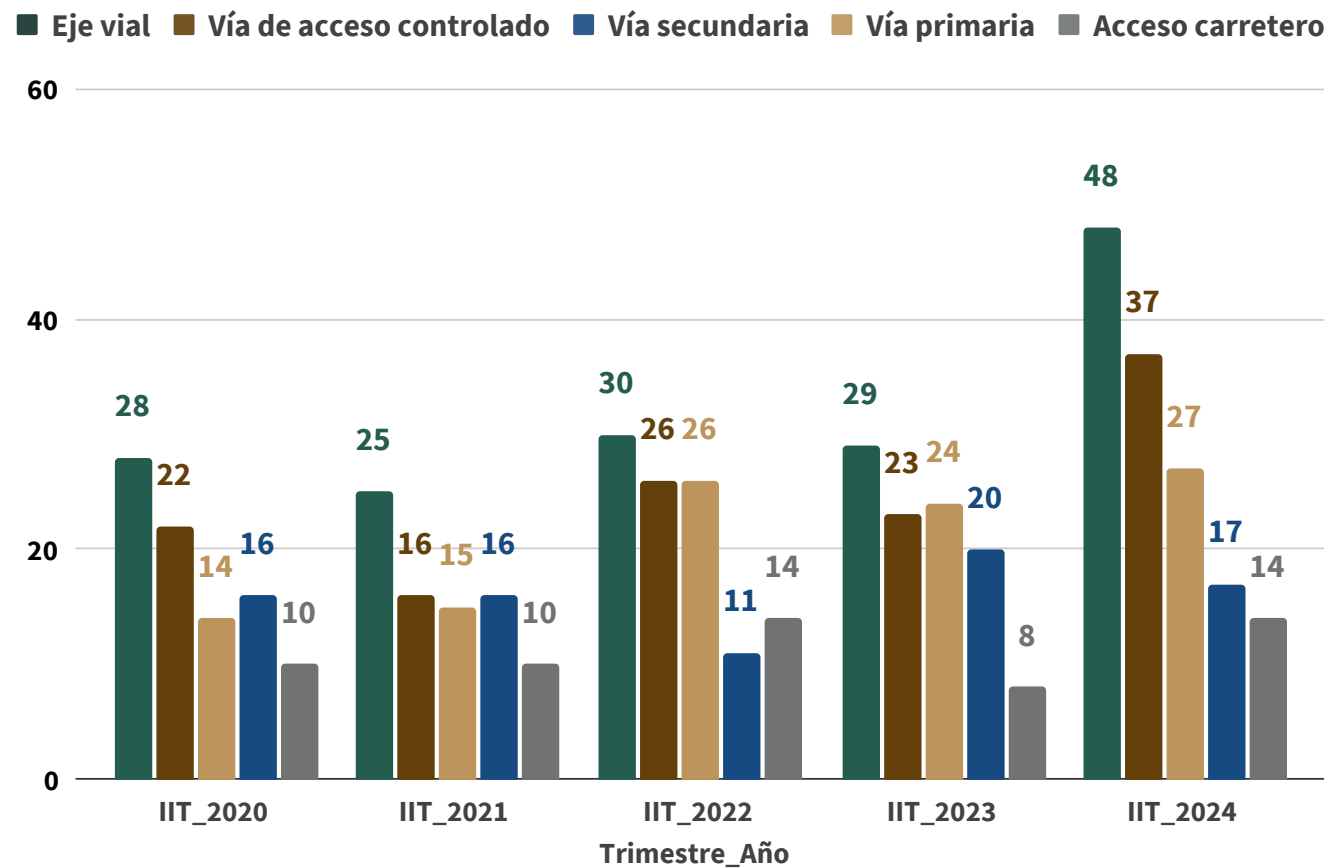
Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	3	6	9	4	8	7	13	50
	12:00 a 17:59	6	10	6	7	5	4	4	42
Noche	18:00 a 23:59	5	12	5	9	16	12	16	75
	00:00 a 05:59	17	8	6	4	15	24	23	97
total		31	36	26	24	44	47	56	264

Gráfica 8.2.1. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango horario, primer semestre 2024



2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

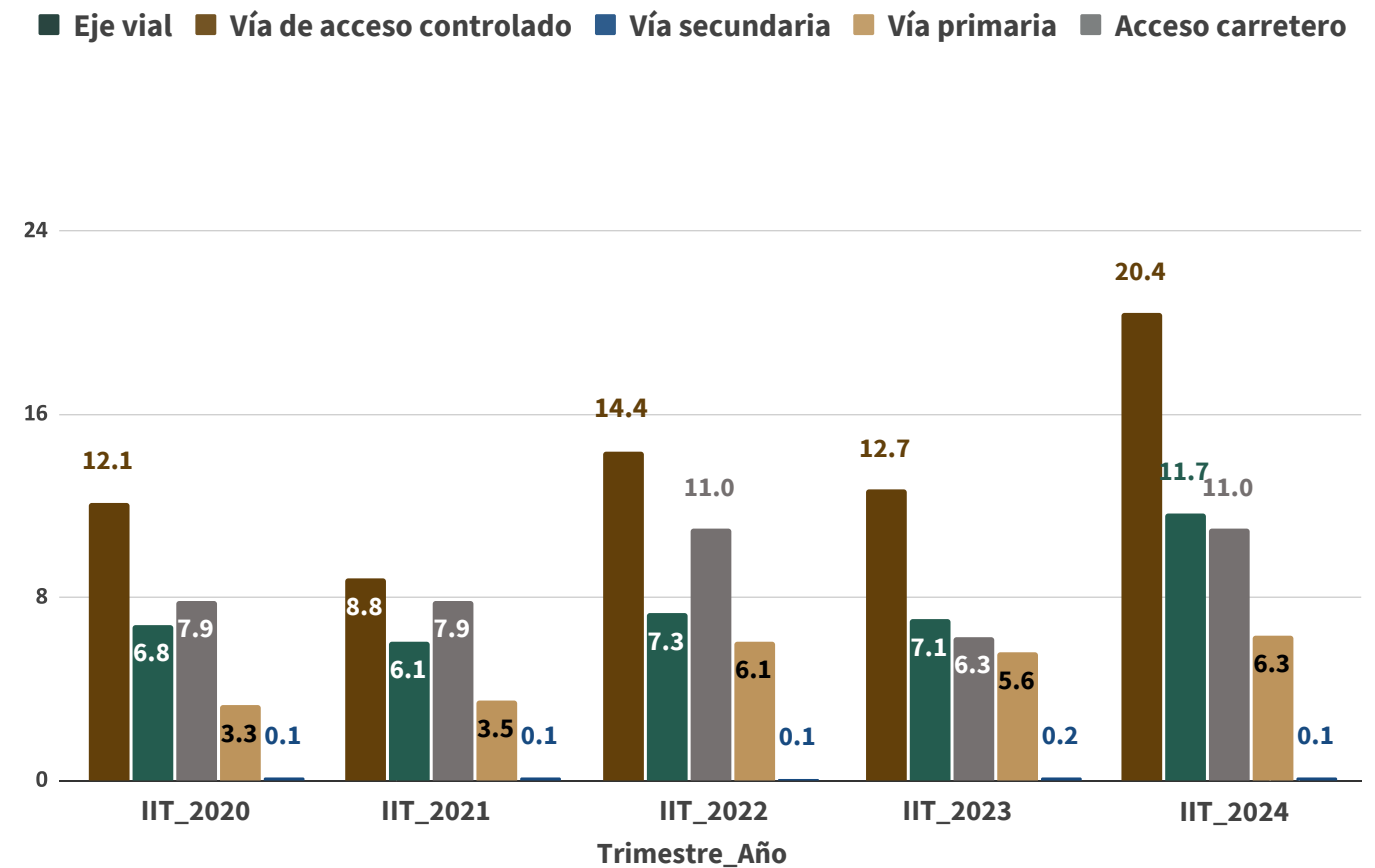
Gráfica 9.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, segundo trimestre 2020-2024²⁰



En el segundo trimestre de 2024, al igual que en los mismos periodos de 2020 a 2023, los ejes viales registraron la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 48 de 143 (34%), seguidos de las vías de acceso controlado con 26% y las vías primarias con 19%.

De abril a junio de 2024, en comparación con el mismo periodo de 2023, se registró un incremento en la incidencia de siniestros fatales en cuatro de los cinco tipos de vía; los ejes viales incrementaron en 19 hechos, seguidos de las vías de acceso controlado con un aumento de 14. De forma contraria, las vías secundarias registraron una disminución de 3 (Gráfica 9.1).

Gráfica 9.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, segundo trimestre 2020-2024²¹



Con base en la Gráfica 9.2, en el segundo trimestre de 2024 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 20.4, seguidas de los ejes viales con 11.7 y los accesos carreteros con 11.

Vías de acceso controlado, accesos carreteros y ejes viales registraron incrementos significativos en la tasa de hechos fatales respecto al segundo trimestre de 2023 en 7.7, 4.7 y 4.6 siniestros.

²⁰ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMS/NOM-086-SCT2-2015.pdf>.

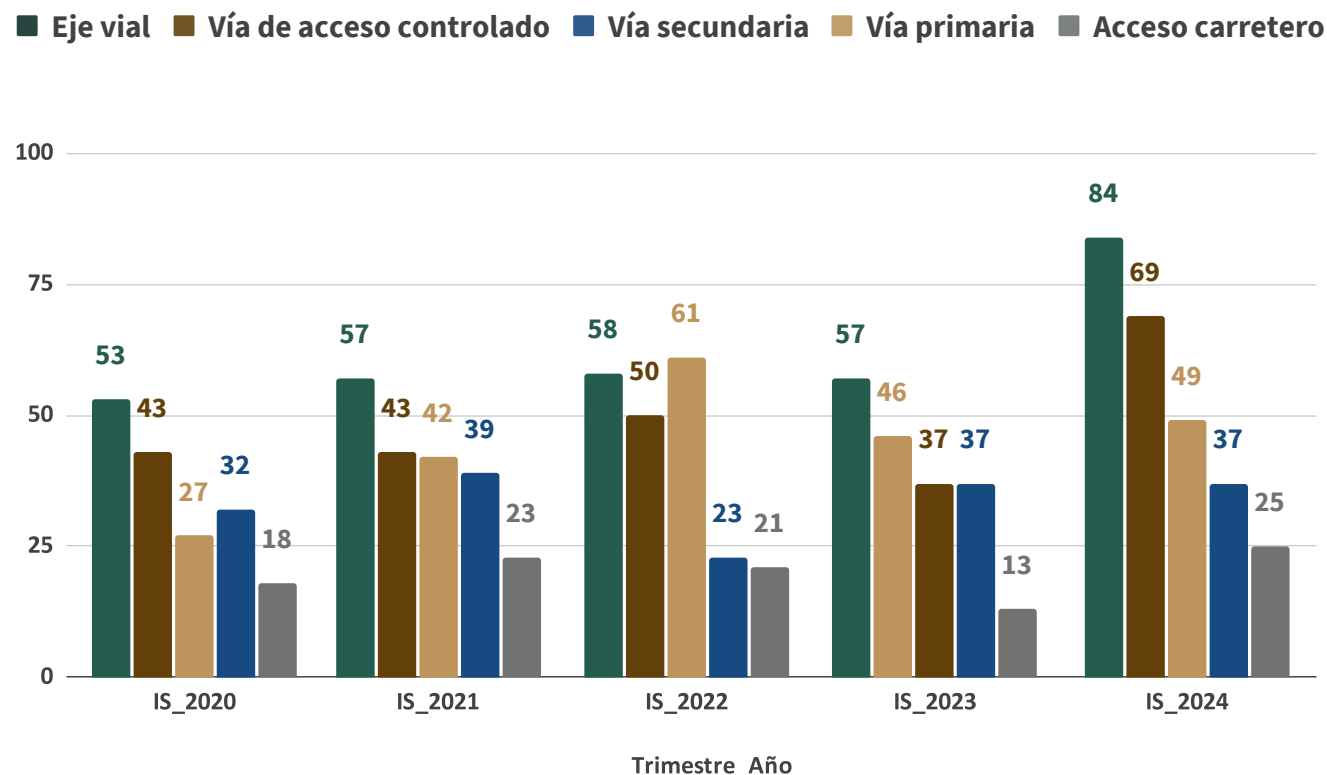
Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

²¹ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMS/NOM-086-SCT2-2015.pdf>.

Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

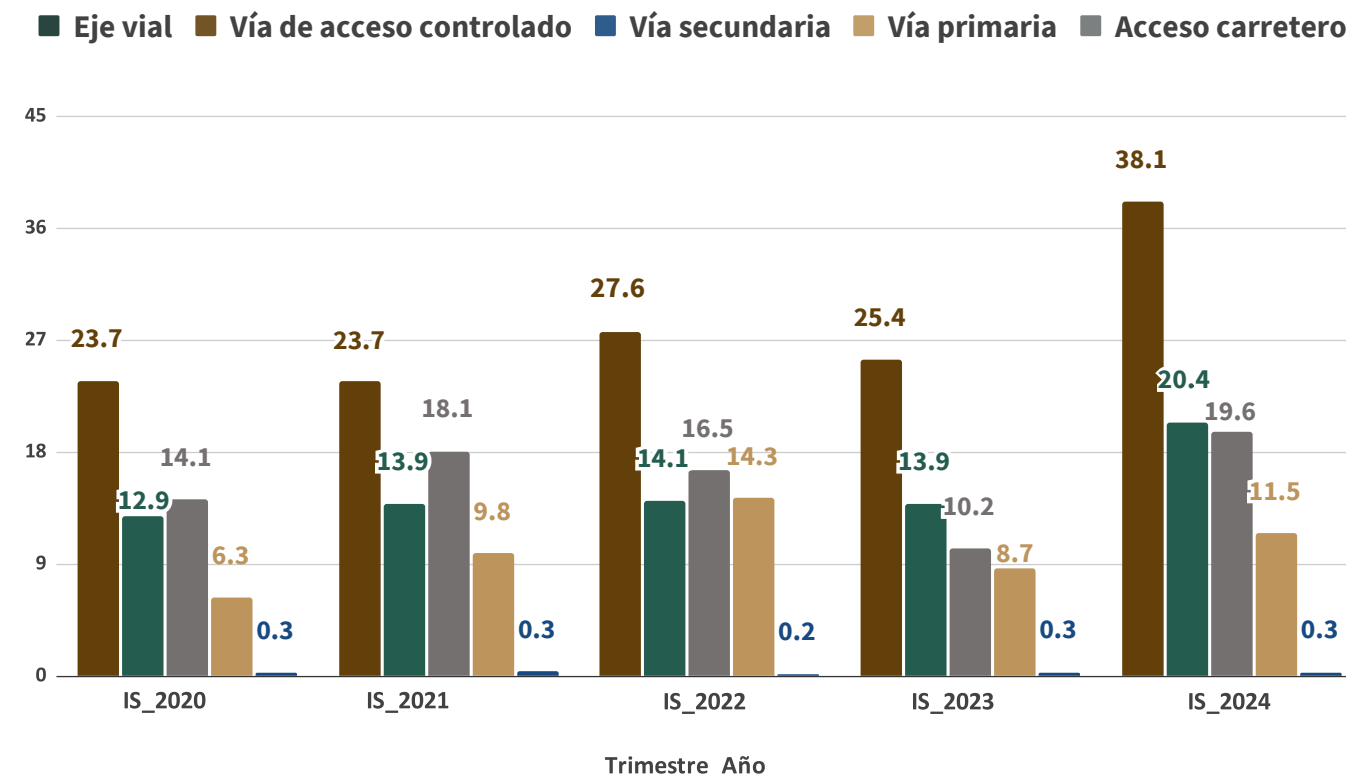
Gráfica 10.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, primer trimestre 2020-2024²²



En el primer semestre de 2024, se registró que el mayor número de hechos de tránsito fatales (3 de cada 10) ocurrieron en los ejes viales y vías de acceso controlado.

Durante el primer semestre de 2024, comparado con el mismo periodo de 2023, se registró un incremento en la incidencia de siniestros fatales en cuatro de los cinco tipos de vía; los ejes viales incrementaron en 27 hechos, seguidos de las vías de acceso controlado con un aumento de 23. Las vías secundarias no presentaron cambios (Gráfica 10.1).

Gráfica 10.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, primer semestre 2020-2024²³



De acuerdo con la Gráfica 10.2, en el primer semestre de 2024 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 38.1, seguido de los ejes viales con 20.4 y de los accesos carreteros con 19.6.

Vías de acceso controlado, accesos carreteros y ejes viales registraron incrementos significativos en la tasa de hechos fatales respecto al primer semestre de 2023 en 12.7, 9.4 y 6.6 siniestros.

²² Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-086-SCT2-2015.pdf>.

Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

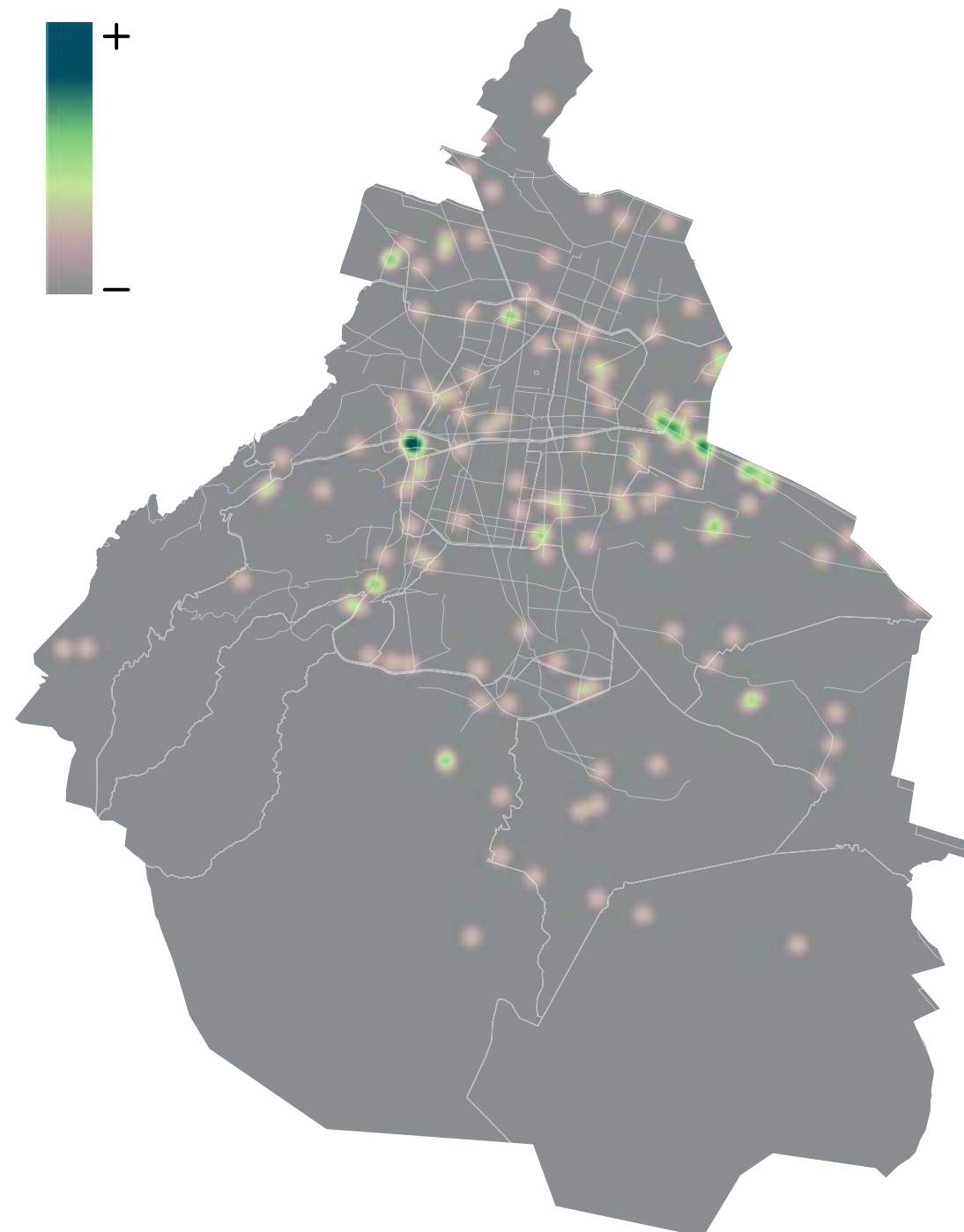
²³ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-086-SCT2-2015.pdf>.

Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

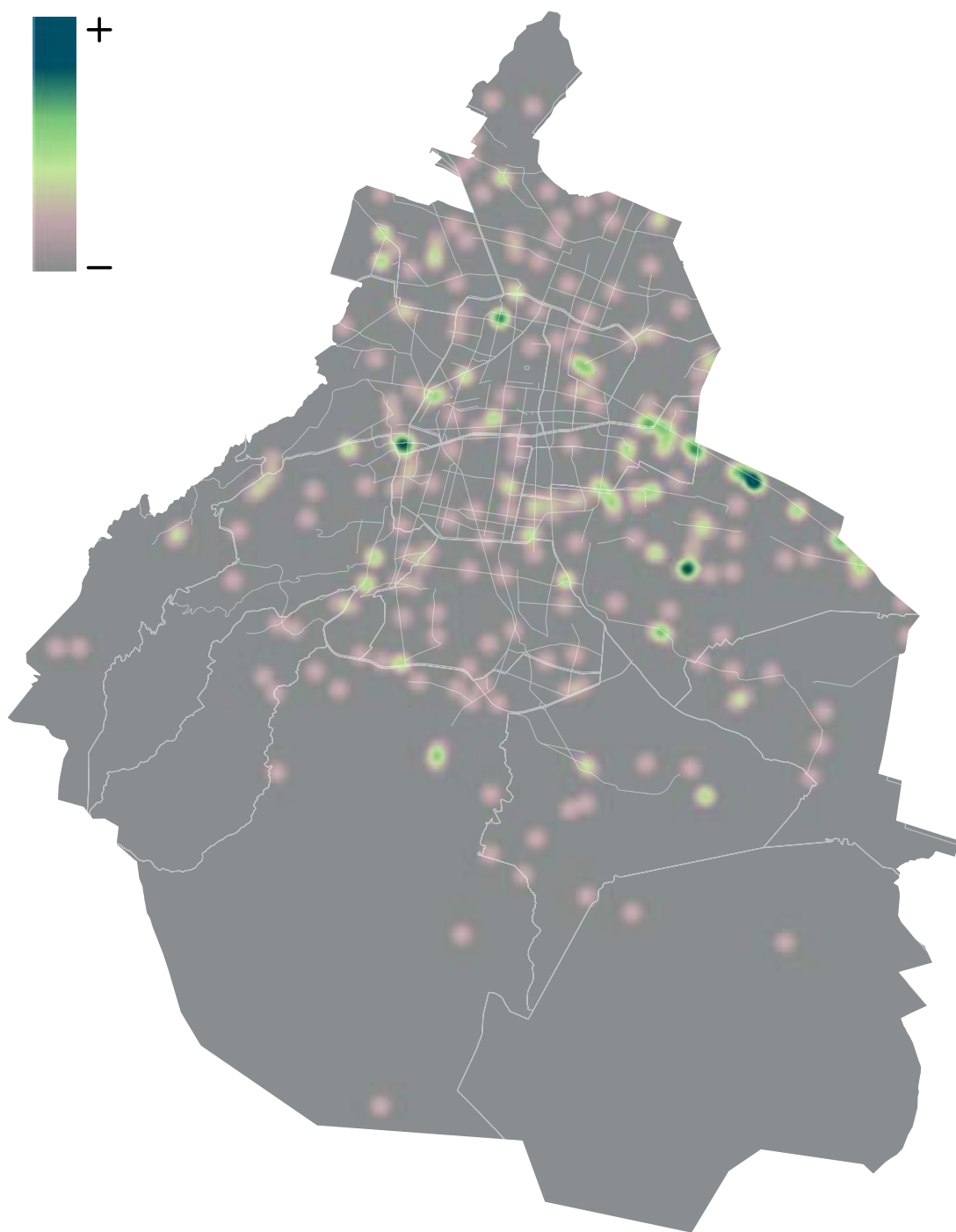
Mapa 3. Densidad de hechos de tránsito mortales, segundo trimestre 2024, SSC



De acuerdo con la información de la SSC (Mapa 3), durante el segundo trimestre de 2024 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito fatales sobre:

- Anillo Periférico (19),
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (8),
- Circuito Interior (5),
- Eje 1 Norte, Eje 1 Oriente, Eje 3 Norte y Eje 3 Oriente (4) y
- Av. de los Insurgentes, Carr. Fed. México-Cuernavaca, Eje 4 Oriente, Eje 5 Oriente y Eje 6 Sur (3).

Mapa 4. Densidad de hechos de tránsito mortales, primer semestre 2024, SSC



Con base en el Mapa 4, durante el primer semestre de 2024 las vías con mayor ocurrencia de hechos de tránsito mortales fueron:

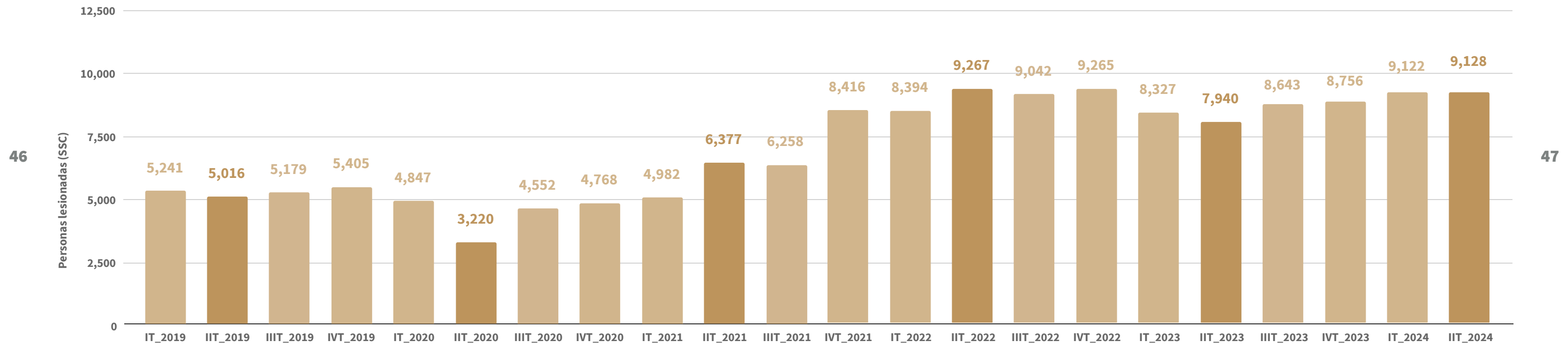
- Anillo Periférico (29),
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (14),
- Av. de los Insurgentes (11),
- Circuito Interior (9),
- Eje 1 Norte, Eje 1 Oriente, Eje 3 Norte y Eje 8 Sur (6),
- Autopista México-Puebla, Calz. Tlalpan, Carr. Fed. México-Cuernavaca, Eje 5 Oriente (5), y
- Eje 4 Oriente, Eje 5 Norte y Eje 6 Sur (4).

2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el segundo trimestre de 2024 se tuvo un incremento de 15% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al segundo trimestre de 2023 y de 82% en comparación con dicho periodo de 2019²⁴.

En el primer semestre de 2024 se registraron 18,250 personas lesionadas, lo que significa un incremento de 12% respecto a las 16,267 registradas en el mismo periodo de 2023 y de 78% ante las 10,257 registradas en el periodo de 2019 (Gráfica 11).

Gráfica 11. Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2024²⁵



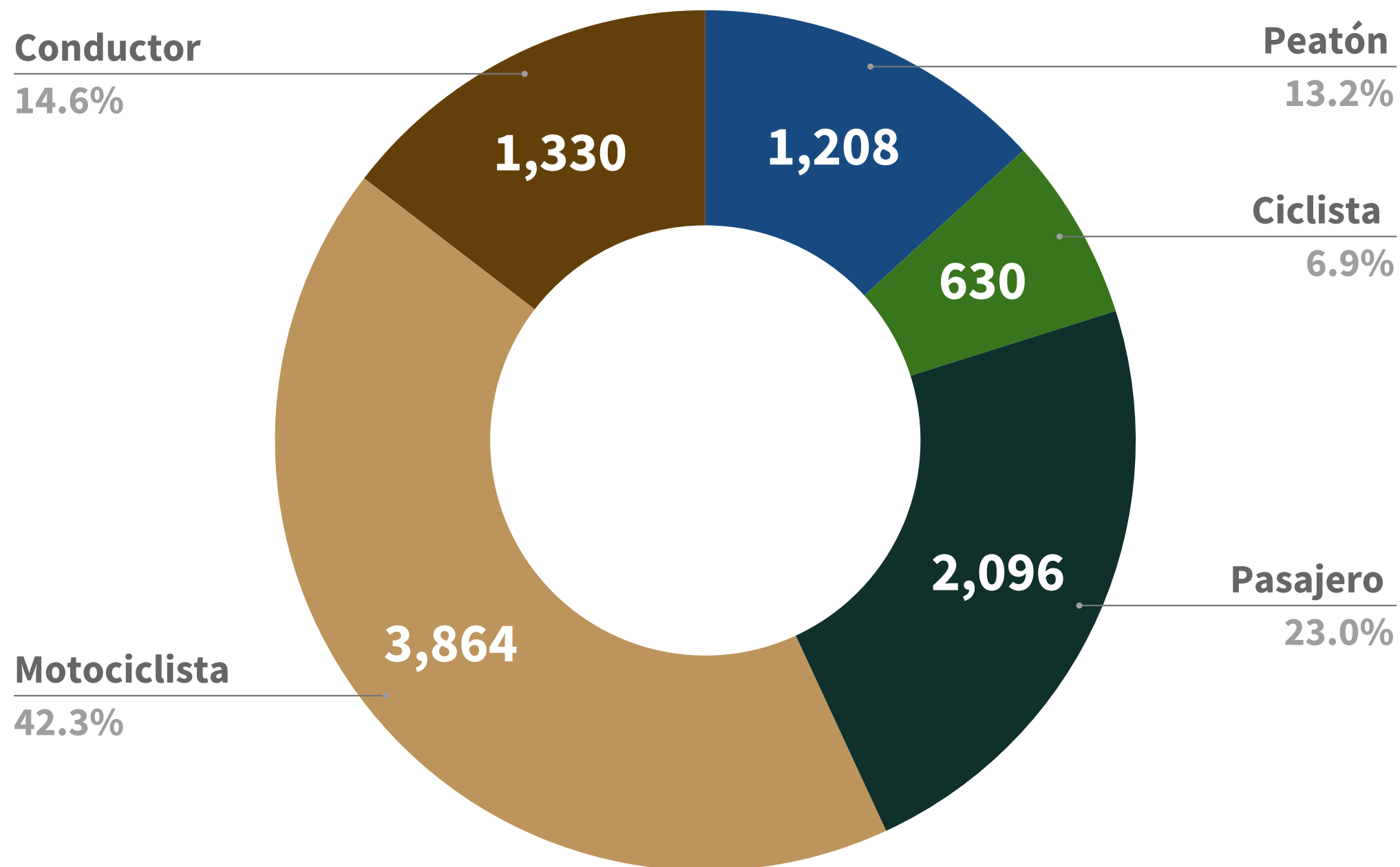
²⁴ Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.

²⁵ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 12, durante el segundo trimestre de 2024 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas por hechos de tránsito con 42.3% (3,864 de 9,128), seguido de los pasajeros²⁶ con 23% (2,096 de 9,128).

Gráfica 12. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2024



48

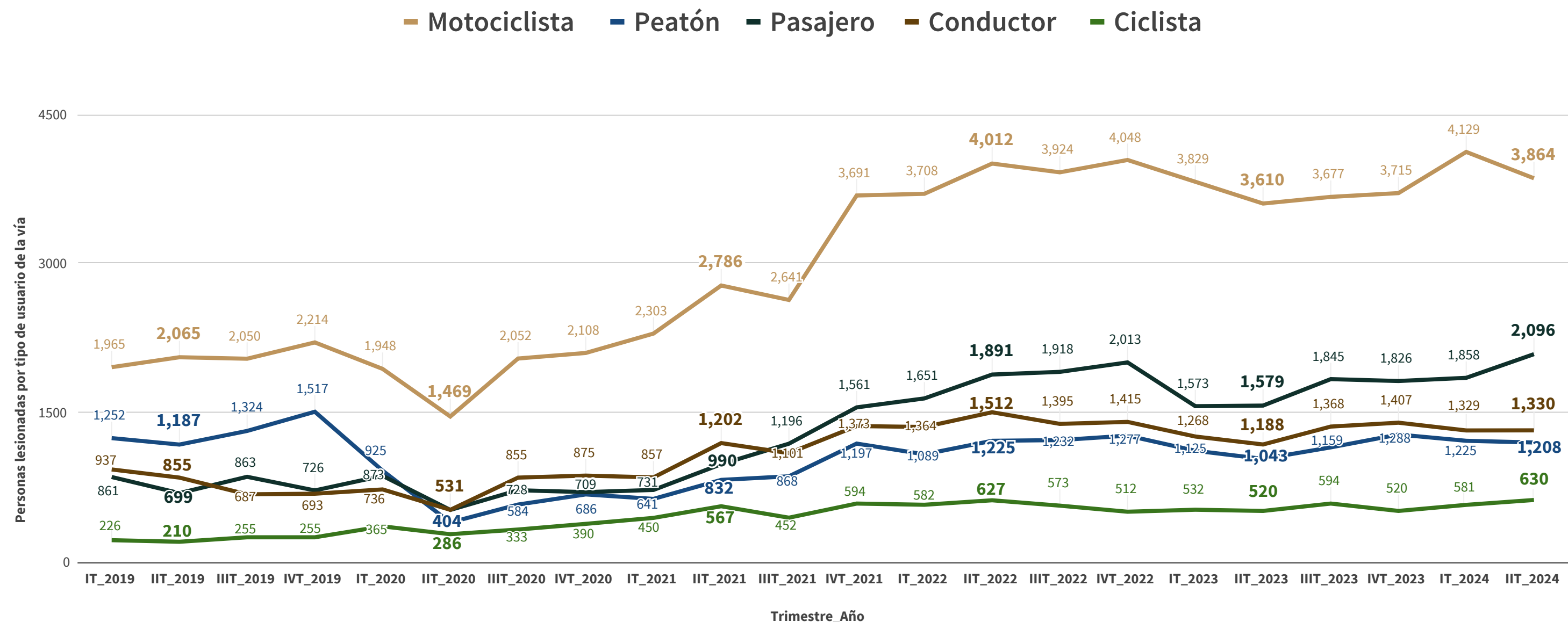
49

²⁶ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

Según la Gráfica 13, del segundo trimestre de 2023 al mismo periodo de 2024 el número de víctimas lesionadas por cada tipo de usuario de la vía incrementó: pasajeros²⁷ (33%), ciclistas (21%), peatones (16%), conductores (12%) y motociclistas (7%).

En el primer semestre de 2024 se registraron incrementos respecto a dicho periodo de 2023 como sigue: pasajeros de 3,152 a 3,954; ciclistas de 1,052 a 1,211; peatones de 2,168 a 2,433; conductores de 2,456 a 2,659 y motociclistas de 7,439 a 7,993.

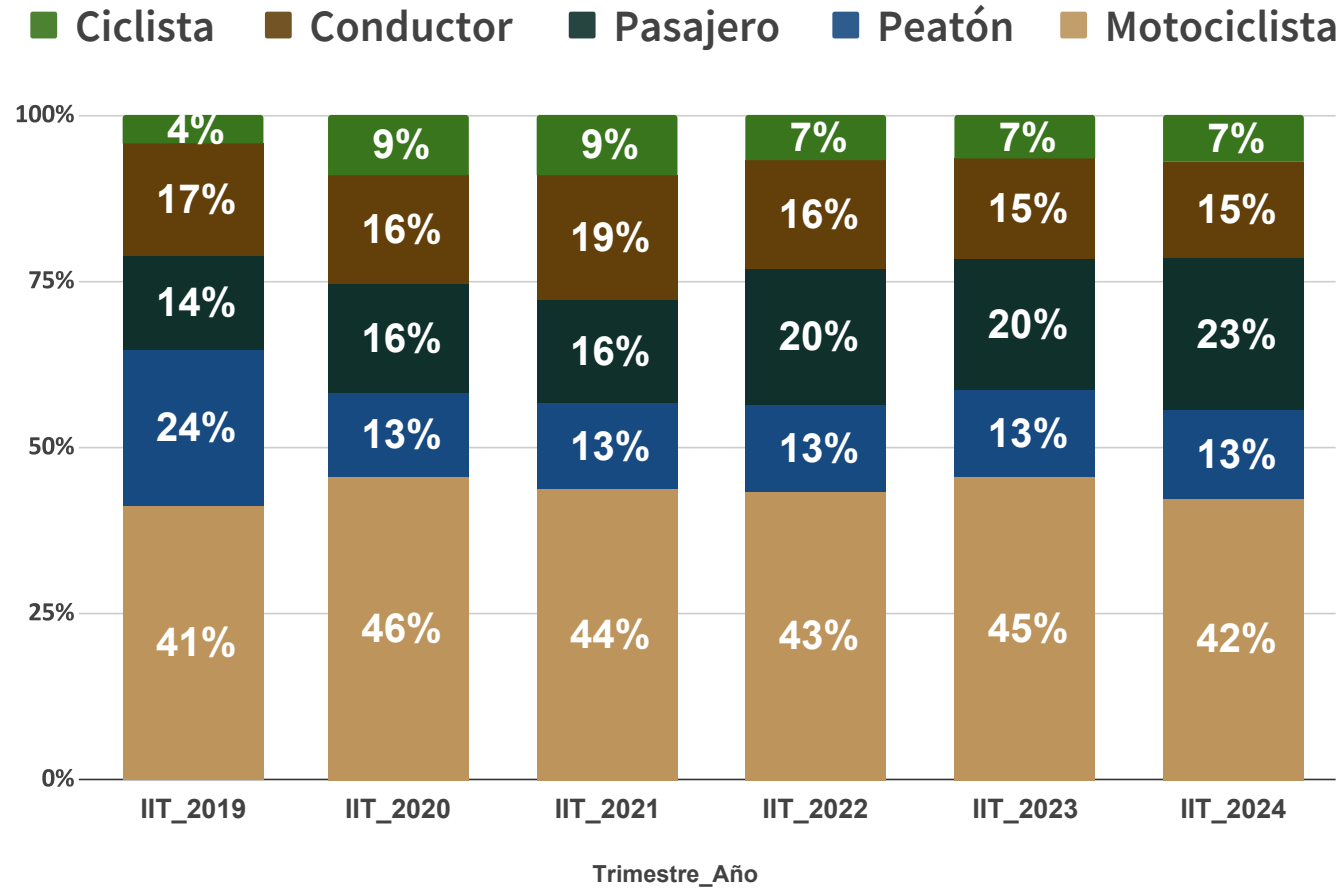
Gráfica 13. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2024²⁸



²⁷ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

²⁸ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

Gráfica 14.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2019-2024^{29 30}

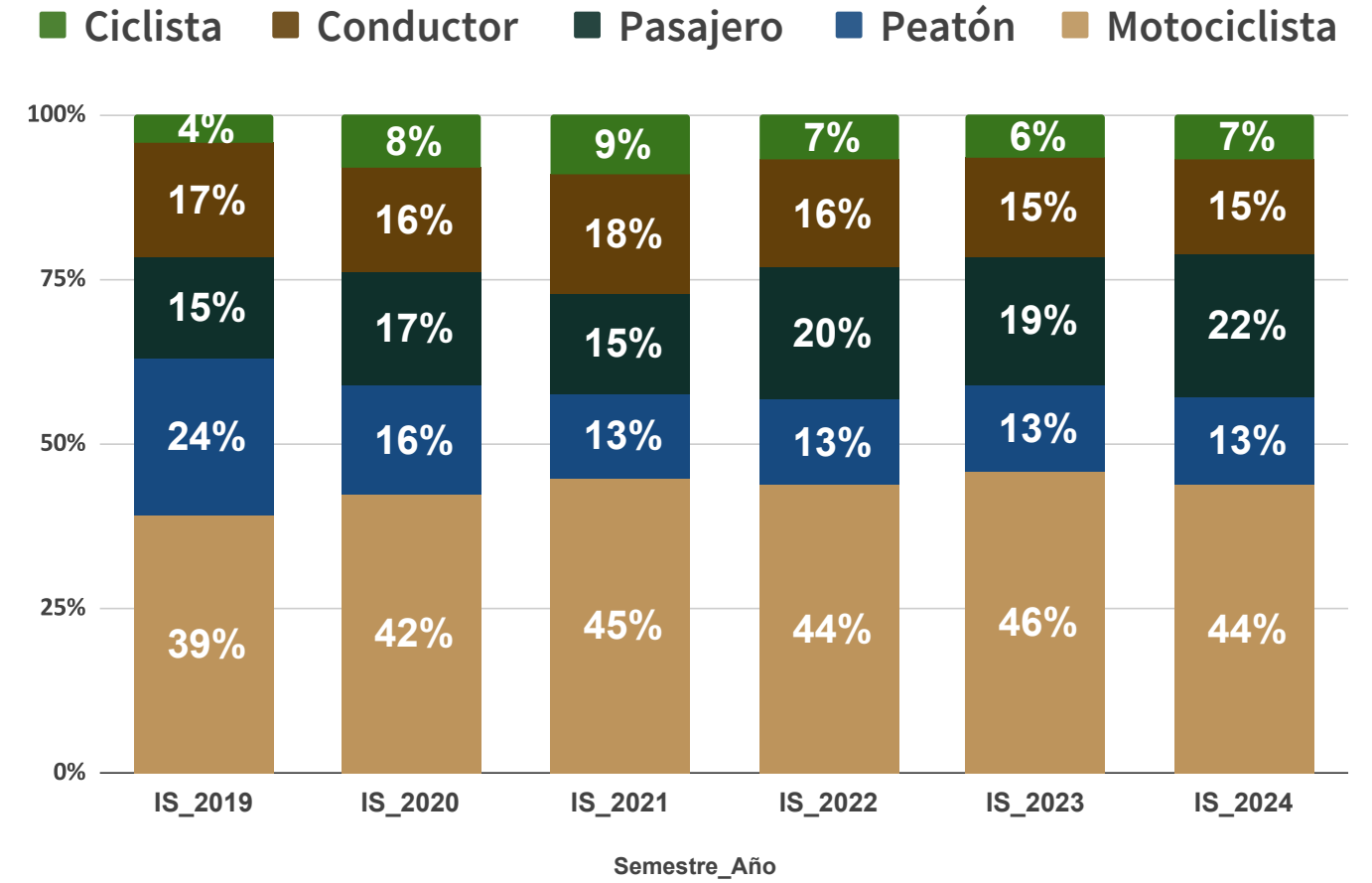


52

Del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2024, el porcentaje de peatones lesionados por hechos de tránsito respecto del total registró una reducción pasando de 24% a 13%, asimismo el de conductores que redujo de 17% a 15%.

Por su parte el porcentaje de motociclistas lesionados incrementó de 41% a 42%, al igual que los pasajeros de 14% a 23% y los ciclistas de 4% a 7% (Gráfica 14.1).

Gráfica 14.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer semestre 2019-2024^{31 32}



53

Con base en la Gráfica 14.2, la tendencia entre el primer semestre de 2019 y el mismo periodo de 2024 mostró reducciones en la proporción de peatones lesionados (de 24% a 13%) y conductores (de 17% a 15%). Por su parte hubo un aumento en la proporción de lesionados motociclistas (de 39% a 44%), pasajeros (de 15% a 22%) y ciclistas (de 4 a 7%).

²⁹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

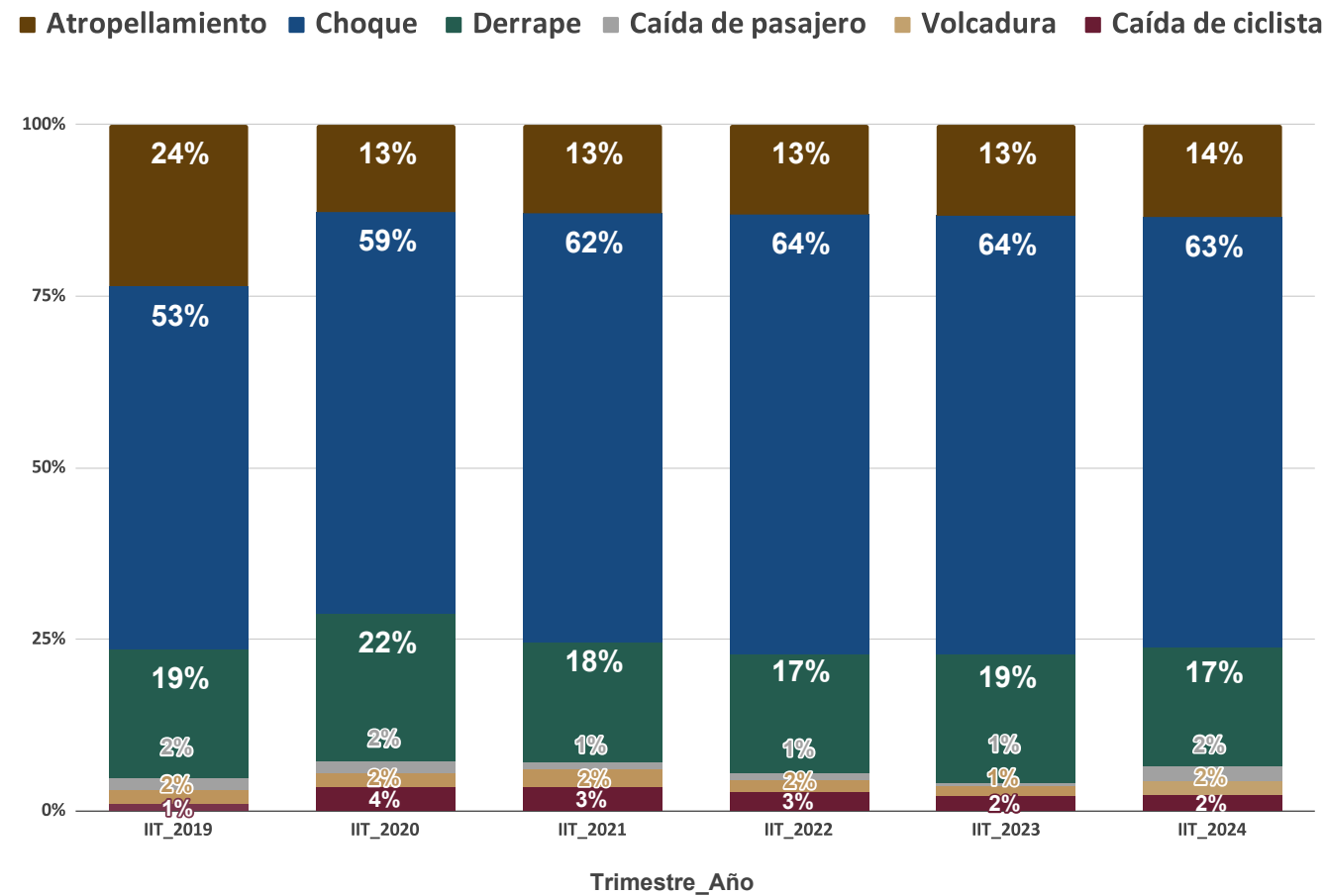
³⁰ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2021 y 2022 no suman el 100%.

³¹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

³² Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre de 2019, 2020, 2023 y 2024 no suman el 100%.

2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

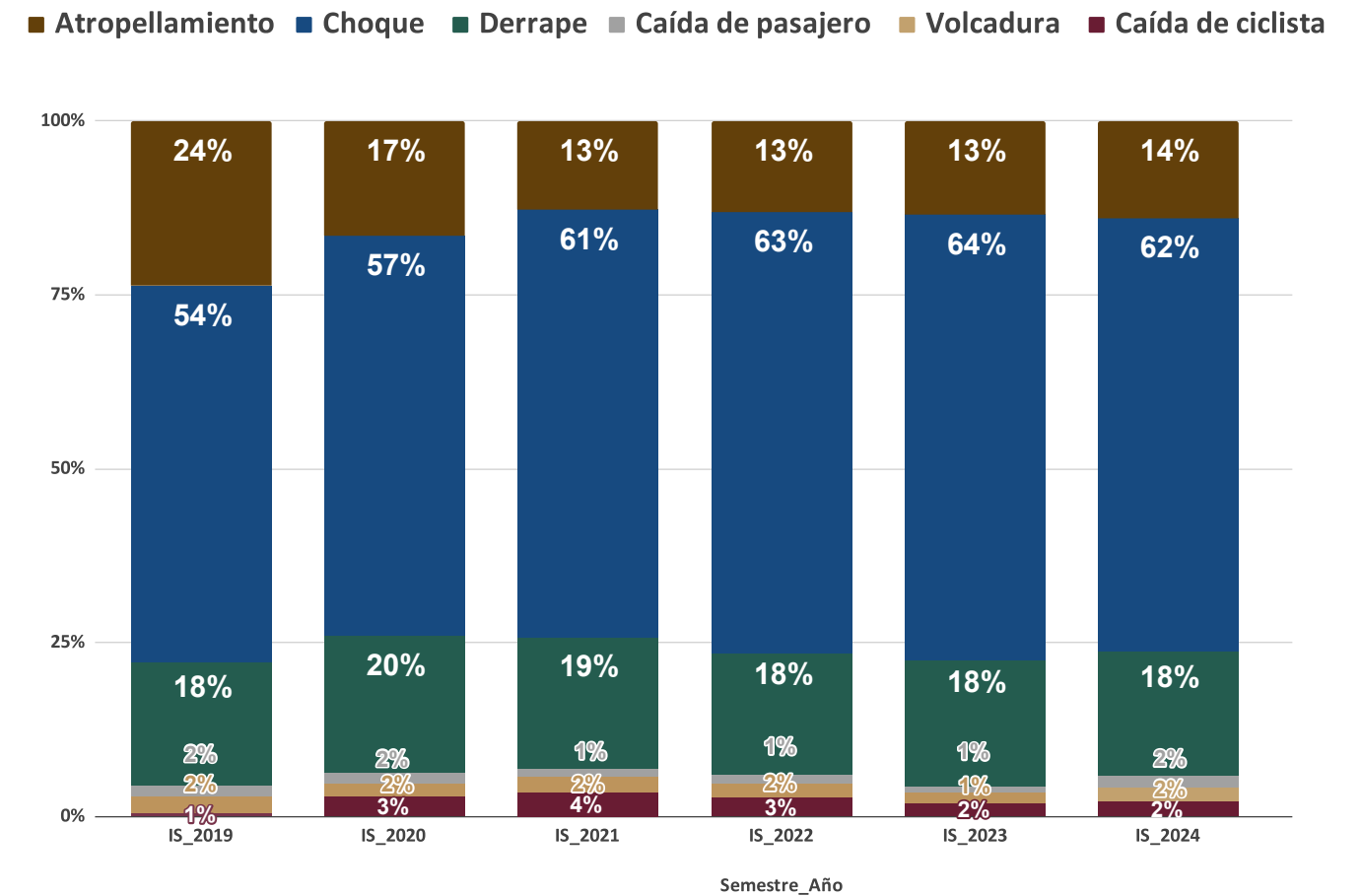
Gráfica 15.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, segundo trimestre 2019-2024^{33 34}



54

Del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2024 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento, pasando de 24% a 14%, al igual que por derrape (de 19% a 17%). Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choque incrementó de 53% a 63% (Gráfica 15.1).

Gráfica 15.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, primer semestre 2019-2024^{35 36}



55

Con base en la Gráfica 15.2, del primer semestre de 2019 al mismo periodo de 2024, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 10 puntos porcentuales pasando de 24% a 14%. No obstante, el porcentaje de usuarios lesionados por choque incrementó de 54% a 62%.

³³ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

³⁴ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2019, 2020 y 2021 no suman el 100%.

³⁵ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

³⁶ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre de 2019, 2020 y 2023 no suman el 100%.

2.2.3. MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO

Con base en la Tabla 7 durante el segundo trimestre de 2024, 6 de cada 10 personas lesionadas, fueron víctimas de un choque,

- 90% de los conductores (1,194 de 1,330),
- 76% de los pasajeros³⁷ (1,592 de 2,096),
- 65% de los motociclistas (2,496 de 3,864) y
- 61% de los ciclistas (383 de 630).

Tabla 7. Matriz de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **segundo trimestre 2024**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	53	383	2,496	1,592	1,194	5,718
Derrape	3	0	1,331	231	15	1,580
Atropellamiento	1,149	34	37	4	9	1,233
Caída de ciclista	1	213	0	4	2	220
Caída de pasajero	1	0	0	194	0	195
Volcadura	1	0	0	71	110	182
Total	1,208	630	3,864	2,096	1,330	9,128

56

En el primer semestre de 2024, al igual que en el segundo trimestre, las lesiones de 6 de cada 10 personas lesionadas por hechos de tránsito derivaron de un choque:

- 91% de los conductores (2,415 de 2,659),
- 75% de los pasajeros³⁸ (2,966 de 3,954),
- 65% de los motociclistas (5,177 de 7,993) y
- 61% de los ciclistas (739 de 1,211) (Tabla 8).

Tabla 8. Matriz de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer semestre 2024**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	89	739	5,177	2,966	2,415	11,386
Derrape	4	0	2,719	484	18	3,225
Atropellamiento	2,332	72	97	21	15	2,537
Caída de ciclista	2	400	0	11	2	415
Caída de pasajero	1	0	0	339	0	340
Volcadura	5	0	0	133	209	347
Total	2,433	1,211	7,993	3,954	2,659	18,250

57

³⁷ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

³⁸ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

3. ANEXOS

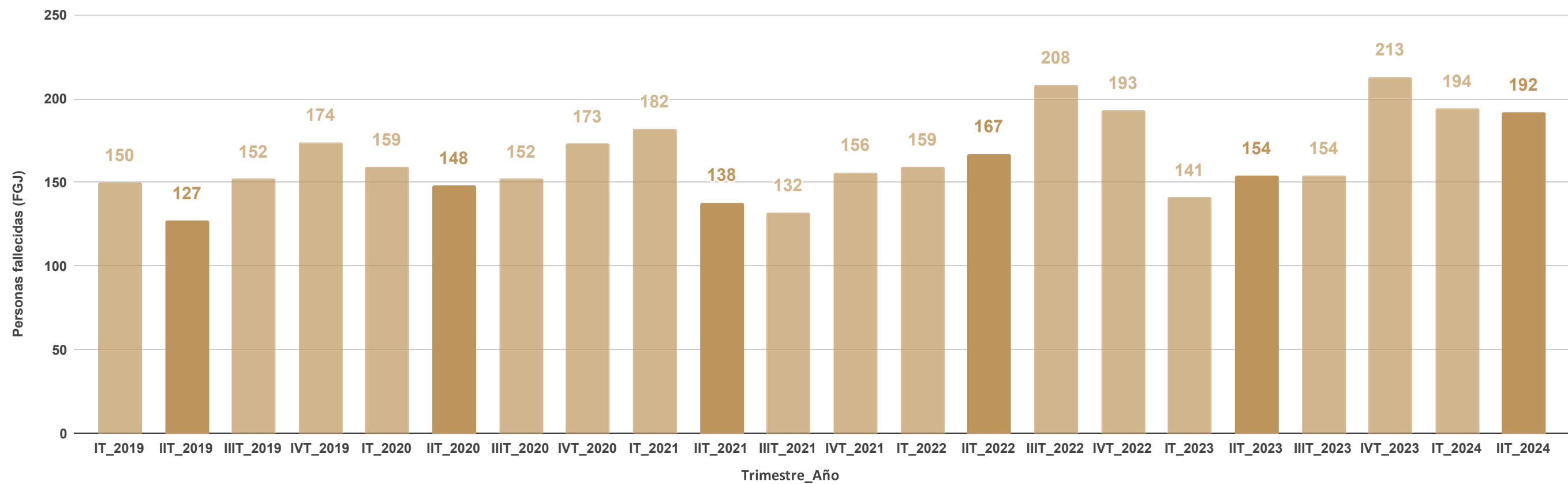
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO

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 2024 se registró un incremento de 25% respecto al segundo trimestre de 2023 y de 51% en comparación con el mismo periodo de 2019. En lo referente al primer semestre de 2024, se tuvo una reducción de 14% comparando con el periodo de 2023 y un incremento de 39% respecto al periodo de 2019 (Gráfica 16).

La diferencia entre el total de víctimas mortales registradas por la SSC y la FGJ radica 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, que 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.

Sin importar la diferencia entre las cifras registradas por ambas dependencias, las dos presentaron las mismas tendencias en el número de personas fallecidas por hechos de tránsito tanto en el segundo trimestre como en el primer semestre de 2024 en comparación con los periodos similares de 2023 y 2019.

Gráfica 16. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2024³⁹



³⁹ Las diferencias con los reportes trimestrales del 2021 y 2022 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

3.2. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO



SEGUNDO TRIMESTRE 2024
PRIMER SEMESTRE 2024

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Acceso carretero. Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía o tramo que no tenga la consideración de carretera⁴⁰.

Atropellamiento. Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento^{41 42}.

BIGRS. Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (*BIGRS, por sus siglas en inglés*).

C5. Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México.

Caída de ciclista. Ocurre cuando el ciclista cae por sí mismo de su bicicleta, es decir, cuando no existe la intervención de otro tipo de vehículo⁴¹.

Caída de pasajero. Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento⁴¹.

CIA. Carpetas de Investigación Abiertas.

Choque. Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad⁴¹.

Derrape. Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación^{41 43}.

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 contraflujo⁴⁴.

FGJ. Fiscalía General de Justicia.

SEMOVI. Secretaría de Movilidad.

SSC. Secretaría de Seguridad Ciudadana.

Ocupante de autobús de pasajeros. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en un autobús de pasajeros, ya sea como conductor o como pasajero.

Ocupante de metrobús. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en metrobús ya sea como conductor o como pasajero.

Ocupante de motocicleta. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en una motocicleta ya sea como conductor o como pasajero.

62 Ocupante de vehículo de carga. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en algún tipo de transporte de carga ya sea como conductor o como pasajero. **63**

Ocupante de vehículo liviano. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en automóvil o camioneta ya sea como conductor o como pasajero.

Ocupante de taxi. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en taxi ya sea como conductor o como pasajero.

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 Vialidades⁴⁵.

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 público⁴⁵.

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 semáforo⁴⁵.

Volcadura. Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales⁴¹.

⁴⁰ Término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

⁴¹ Definición de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

⁴² En la base de datos como "Atropellado".

⁴³ En la base de datos como "Derrapado".

⁴⁴ 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.

⁴⁵ Reglamento de tránsito de la Ciudad de México. Última reforma publicada en la G.O.C.D.M.X. el 10 de agosto de 2023, http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

Desde 2021, la Ciudad de México trabaja con la Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Global (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