



CIUDAD DE MÉXICO  
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD



SSC



Fiscalía  
General  
de Justicia  
CIUDAD DE MÉXICO

C5

Bloomberg  
Philanthropies

Initiative for Global  
Road Safety

# REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

• OCTUBRE - DICIEMBRE 2024 •

---

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ, C5 y BIGRS

# PRINCIPALES HALLAZGOS



1

En el cuarto trimestre de 2024 ingresaron al C5 **20,857 reportes por incidentes viales**, lo que significa una **disminución de 6.1% respecto al mismo periodo de 2023** cuando ingresaron **22,218**.



2

En el **cuarto trimestre de 2024**, en comparación con el mismo período de 2023, **se observó una disminución en el número de fallecimientos:**

-  los motociclistas pasaron de 70 a 61 víctimas
-  los ciclistas de 10 a 6 y
-  los pasajeros<sup>1</sup> de 23 a 20.



3

De los hechos fatales ocurridos de octubre a diciembre de 2024 el:

-  56% de las mujeres y
-  el 77% de los hombres tenían entre **18 y 45 años de edad**<sup>2</sup>.



4

Durante el **cuarto trimestre de 2024**, en comparación con el mismo período de 2018, la tasa de ciclistas fallecidos por cada 100 viajes registró una **disminución, pasando de 4.5 a 1.3**.



5

En el **cuarto trimestre de 2024**, en comparación con el mismo período de 2023, se registró una **disminución del 11%** en las muertes causadas por choques y un **aumento del 12%** en las muertes ocasionadas por atropellamientos.



6

En el cuarto trimestre de 2024, **las madrugadas (00:00 a 05:59) de sábado, domingo y lunes registraron el 19% (27 de 144) de los hechos de tránsito fatales.**



7

De octubre a diciembre de 2024, **46% (46 de 144) de los hechos de tránsito fatales** ocurrieron en ejes viales y **39% (27 de 144)** en vías primarias.



8

En el **cuarto trimestre de 2024**, en comparación con el mismo período de 2023, se observó una **reducción en el número de lesionados:**

-  los conductores en 15%,
-  los ciclistas en 8% y
-  los peatones en 11%.

<sup>1</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.  
<sup>2</sup> Omitiendo a 1 mujer y 8 hombres de edad desconocida.

# ÍNDICE

<b>PRINCIPALES HALLAZGOS</b>	<b><u>2</u></b>
<b>ÍNDICE</b>	<b><u>3</u></b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b><u>4</u></b>
<b>METODOLOGÍA DE ANÁLISIS</b>	<b><u>4</u></b>
<b>1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5</b>	<b><u>5</u></b>
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	<u>6</u>
<b>2. VÍCTIMAS</b>	<b><u>8</u></b>
2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	<u>8</u>
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS	<u>9</u>
2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	<u>10</u>
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO	<u>14</u>
2.1.4. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	<u>15</u>
2.1.5. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO	<u>16</u>
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA	<u>18</u>
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA	<u>20</u>
2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	<u>22</u>
2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	<u>24</u>
2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	<u>25</u>
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO	<u>28</u>
2.2.3. MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	<u>29</u>
<b>3. ANEXOS</b>	<b><u>30</u></b>
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	<u>30</u>
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	<u>31</u>
<b>GLOSARIO DE TÉRMINOS</b>	<b><u>32</u></b>



## ➤ INTRODUCCIÓN

La Secretaría de Movilidad (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 enlazada 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 dificulta 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, pues se encuentra fuera de sus atribuciones.

Cuando un hecho 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.

4

## ➤ METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

Se comparan interanualmente las cifras del cuarto trimestre 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 utilizada, consultar la Nota de los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito de 2024: [Nota Metodológica](#)

Haz clic aquí o escanea el QR para ir directamente al enlace



## ➤ FE DE ERRATAS

*En la información publicada correspondiente al primer trimestre del año 2024, se detectó una omisión involuntaria en el registro de personas fallecidas por hechos de tránsito.*

*En particular, en el mes de marzo de 2024, se informó que **36** personas fallecieron, cuando en realidad el número correcto es de **37** personas fallecidas, debido a que no se consignó un hecho de tránsito fatal en el que falleció un motociclista.*

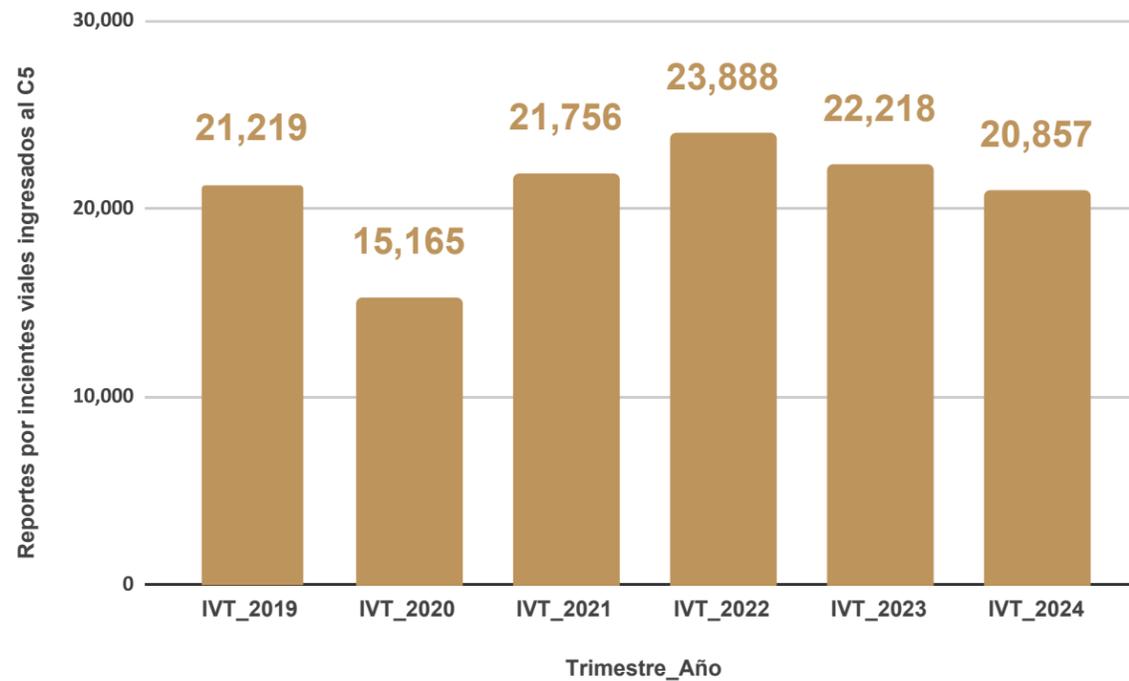
*Como consecuencia de esta corrección, el total de personas fallecidas por siniestros de tránsito en el primer trimestre de 2024 pasa de **124** a **125**.*

*Nos comprometemos a seguir fortaleciendo nuestros procesos de verificación para asegurar la calidad, precisión e integridad de la información reportada.*



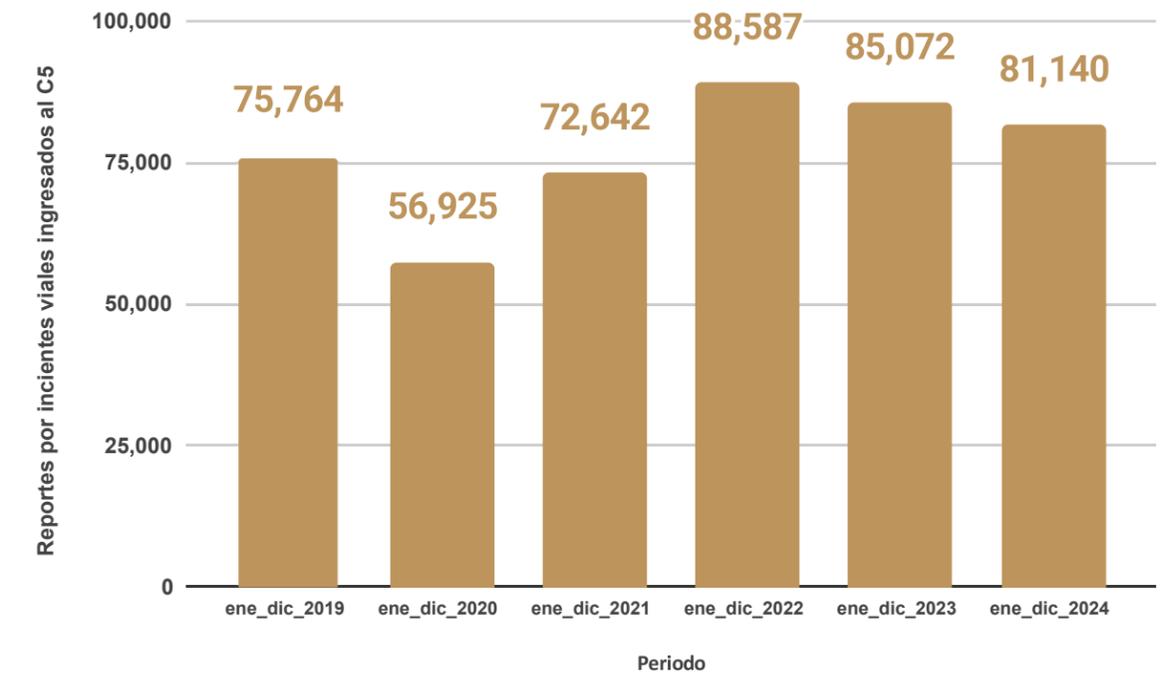
# 1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

**Gráfica 1.1** Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, cuarto trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2024<sup>3</sup>



En el cuarto trimestre de 2024 ingresaron al C5 20,857 reportes por incidentes viales, lo que significa una disminución de 6.1% respecto al mismo periodo de 2023 cuando ingresaron 22,218 y de 1.7% en comparación con dicho periodo de 2019 con 21,219 reportes (Gráfica 1.1).

**Gráfica 1.2** Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, 2019 al 2024<sup>4</sup>



En el periodo de enero a diciembre de 2024, ingresaron 81,140 reportes por incidentes viales, teniendo una disminución del 4.6% en comparación del mismo periodo en 2023 y un aumento del 7.1% comparación de 2019 (Gráfica 1.2).

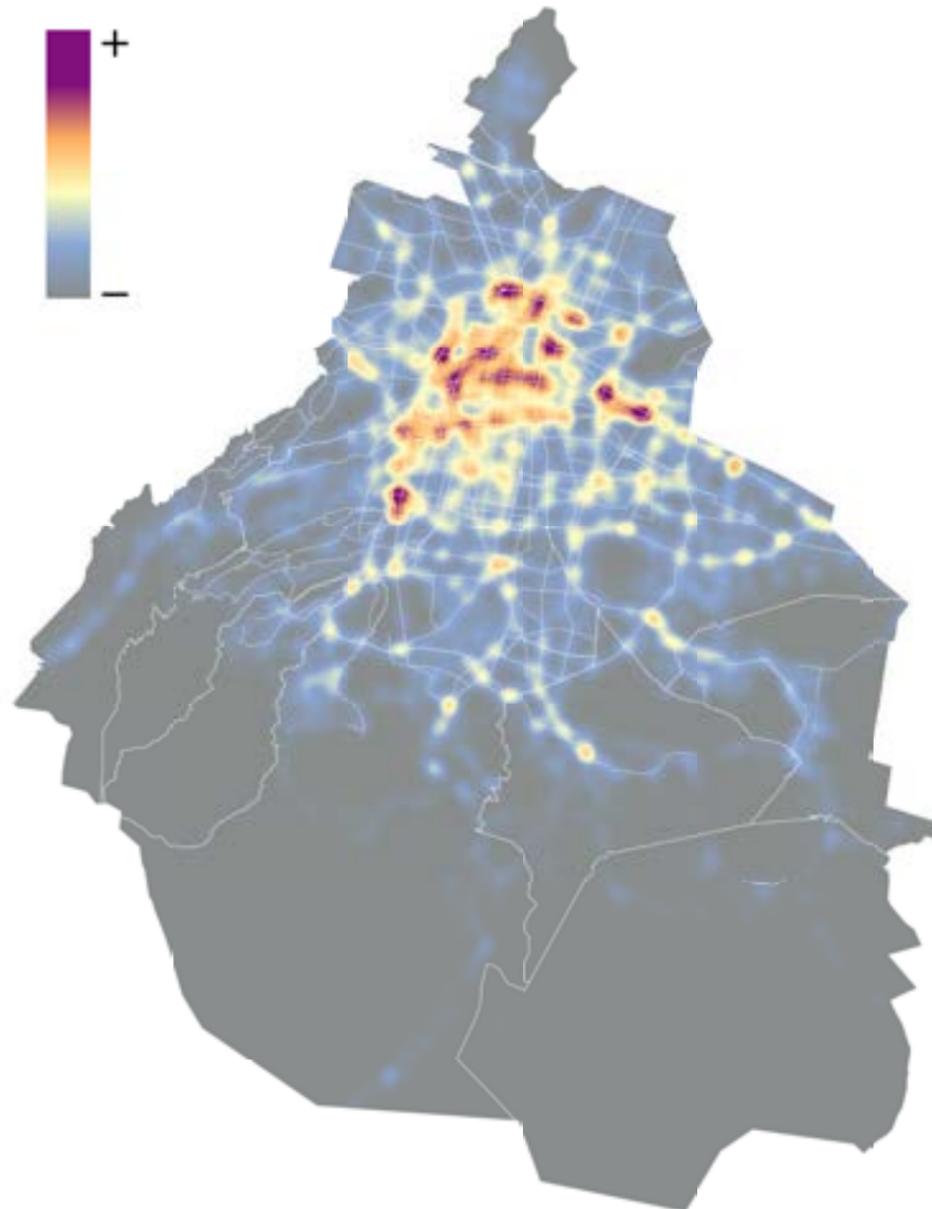
<sup>3</sup> Las diferencias con los reportes trimestrales de 2020, 2021, 2022 y 2023, se deben a actualizaciones realizadas por el C5.

<sup>4</sup> Idem



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

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

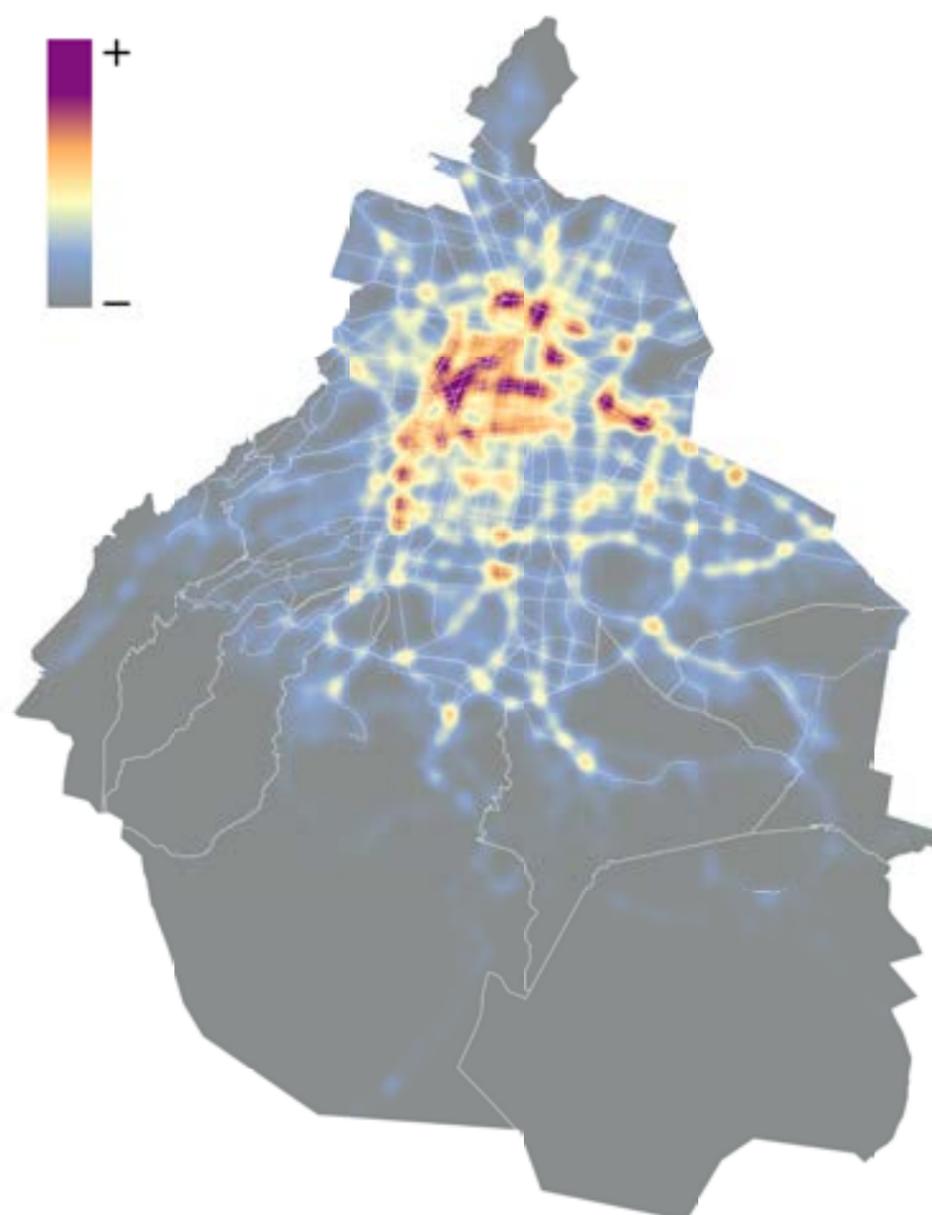


De acuerdo con el Mapa 1, de octubre a diciembre de 2024 hubo alta concentración de incidentes viales en las siguientes intersecciones:

- Av. Aquiles Serdán y Av. 16 de septiembre (21)
- Av. Oceanía y Circuito Interior (21)
- Av. Circunvalación y Av. Guelatao (21)
- Calz. México-Tacuba y Circuito Interior (19)
- Anillo Periférico y Leyes de Reforma (19)
- Av. Guelatao y Av. Luis Méndez (19)
- Eduardo Molina y Calz. San Juan de Aragón (18)
- Calz. de Guadalupe y Circuito Interior (18)
- Av. Marina Nacional y Circuito Interior (18)
- Av. Congreso de la Unión y Av. Morelos (17)
- Anillo Periférico y Av. Tláhuac (16)
- Calz. Vallejo y Av. Cuitláhuac (15)
- Leyes de Reforma y calle 11 de Agosto (15)
- Av. Santa Ana y Calz. de la Virgen (15)
- Anillo Periférico y Av. San Jerónimo (15)



**Mapa 2.** Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, enero a diciembre de 2024



De acuerdo con el Mapa 2, se tuvieron concentraciones importantes de incidentes viales ocurridos durante los meses de enero a diciembre de 2024 en los siguientes tramos e intersecciones:

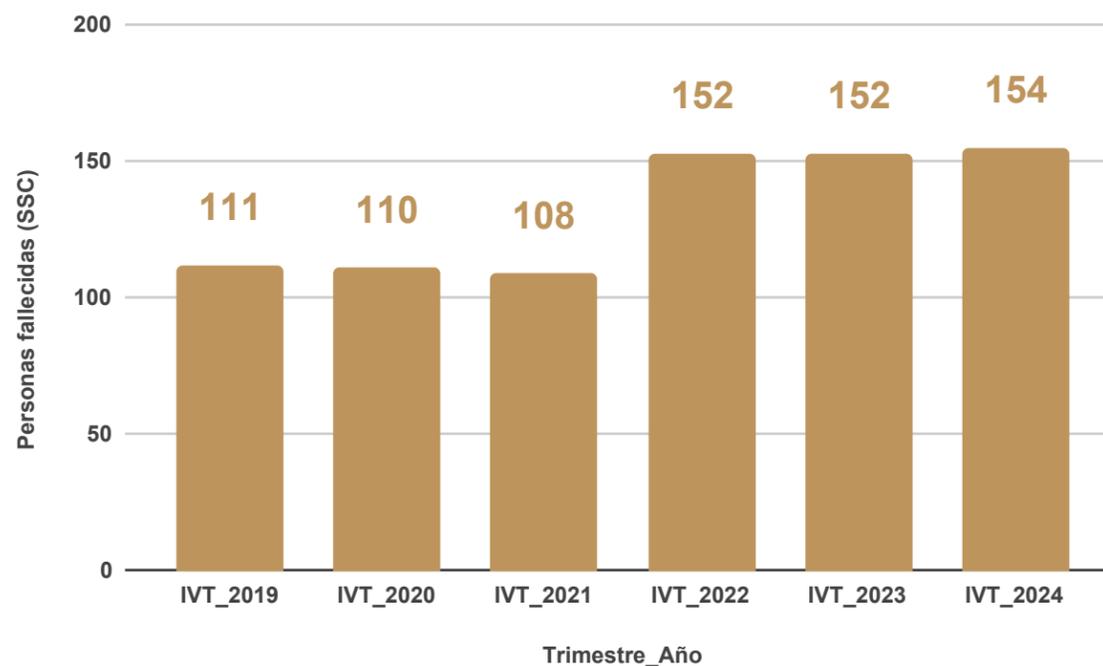
- Calz. de Guadalupe y Circuito Interior (73)
- Eje 8 Sur y Calz. de las Torres (71)
- Av. Marina Nacional y Circuito Interior (62)
- Av. Guelatao y Av. de las Torres (61)
- Calz. México-Tacuba y Circuito Interior (60)
- Anillo Periférico y Av. San Jerónimo (59)
- Barranca del Muerto y Anillo Periférico (57)
- Anillo Periférico y Av. San Antonio (56)
- Av. Canal de Miramontes y Calz. Acoxta (55)
- Av. Oceanía y Circuito Interior (54)
- Calz. Camarones y Av. Cuitláhuac (52)
- Av. Paseo de la Reforma y Av. de los Insurgentes Sur (52)
- Av. Miguel Ángel de Quevedo y Av. División del Norte (51)
- Calz. de Tlalpan y Calz. Taxqueña (51)
- Av. Circunvalación y Av. Guelatao (50)

## 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.

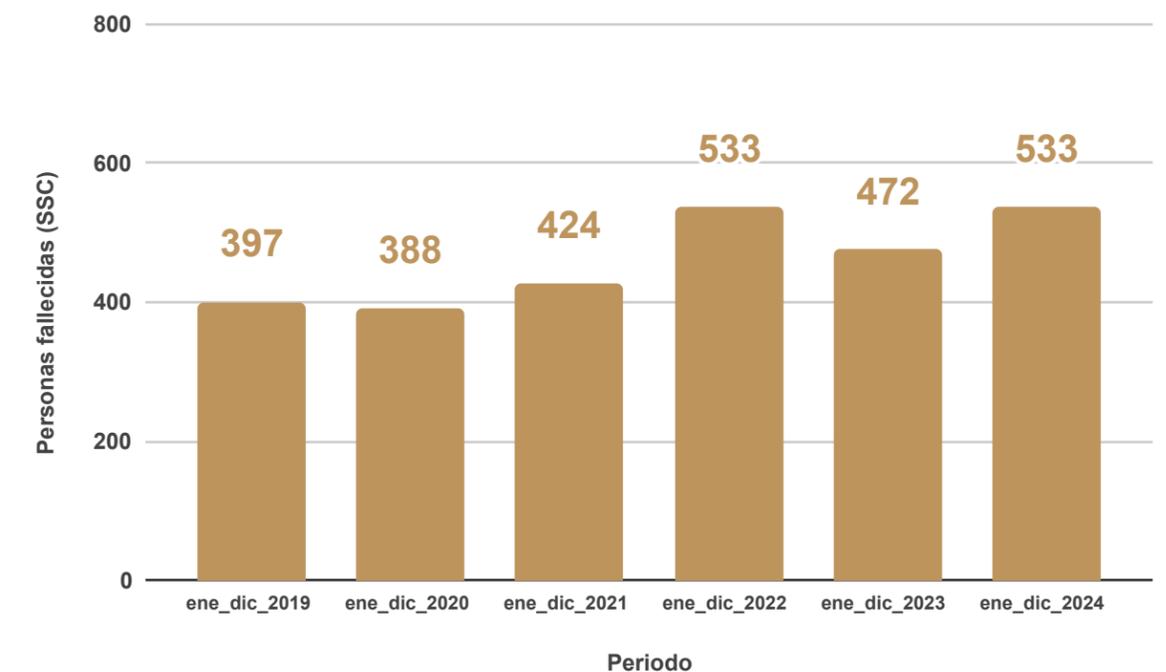
### 2.1 PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

**Gráfica 2.1** Personas fallecidas por hechos de tránsito, cuarto trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2024<sup>5</sup>



Con base en la gráfica 2.1, en el cuarto trimestre de 2024, se tuvo un incremento de 1% en el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito respecto al mismo periodo de 2023 (pasando de 152 a 154) y un incremento de 39% en comparación con dicho periodo de 2019 (pasando de 111 a 154).

**Gráfica 2.2.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, 2019 al 2024<sup>6</sup>



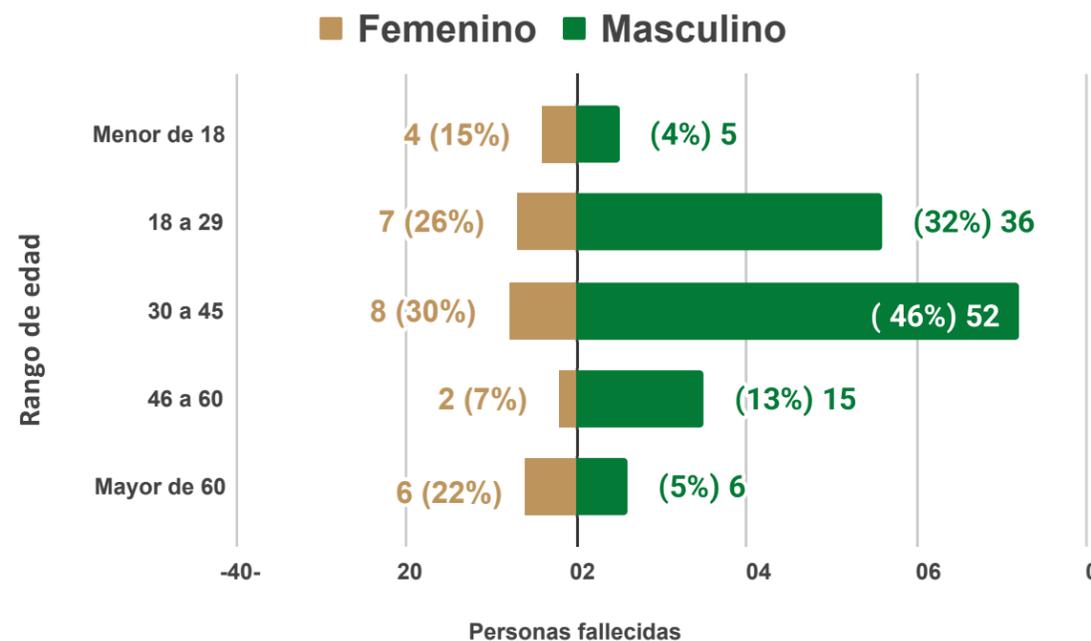
De enero a diciembre de 2024, la SSC registró 532 personas fallecidas por hechos de tránsito, lo que refleja un incremento de 13% y 34% en comparación con los periodos de 2023 y 2019, respectivamente (Gráfica 2.2).

<sup>5</sup> Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

<sup>6</sup> Idem

## 2.1.1 INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

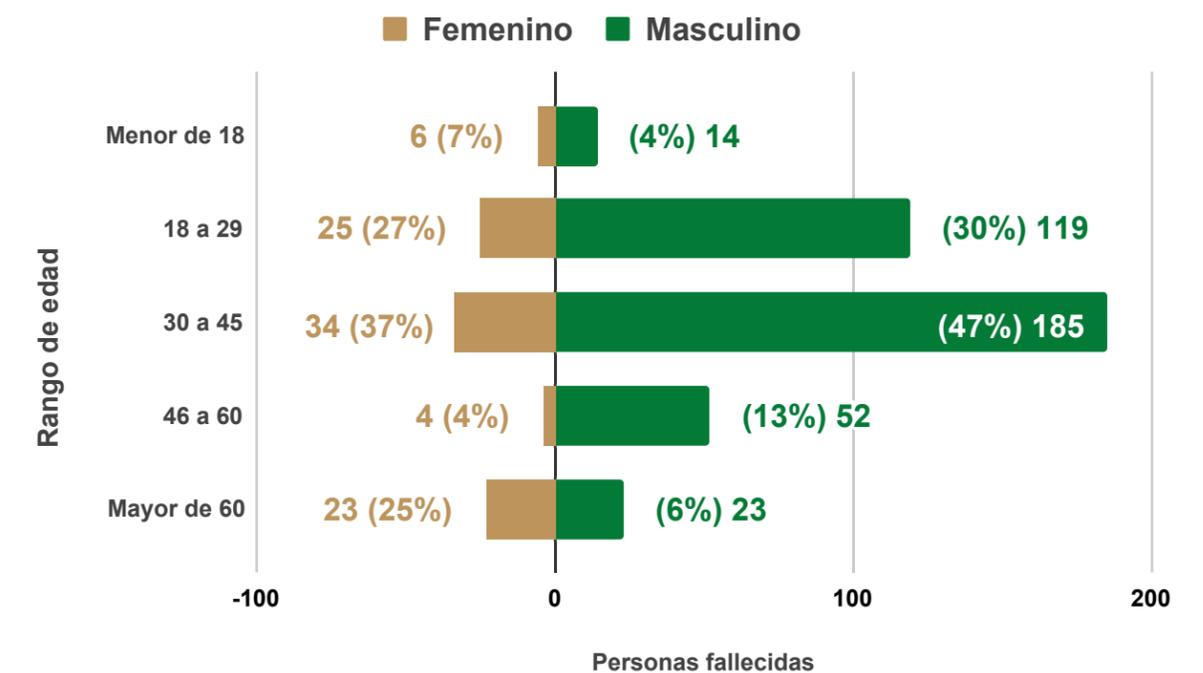
**Gráfica 3.1** Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo cuarto trimestre 2024



Con base en la Gráfica 3.1, durante el cuarto trimestre de 2024, el 80% de víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres (123 de 154).

Omitiendo a las víctimas mortales por los hechos de tránsito ocurridos en el cuarto trimestre de 2024 de sexo y edad desconocida<sup>7</sup>, se registró que 77% del total de los hombres y 56% del total 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 enero a diciembre de 2024



8 de cada 10 personas fallecidas (429 de 533) por hechos de tránsito ocurridos de enero a diciembre de 2024, eran hombres.

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales por los siniestros en el periodo de enero a diciembre de 2024 de edad y sexo desconocidos<sup>8</sup>, 8 de cada 10 hombres y 7 de cada 10 mujeres fallecidas, tenían entre 18 y 45 años de edad (Gráfica 3.2).

<sup>7</sup> Se omiten 9 hombres y 2 mujeres de edad desconocida y una persona de sexo y edad desconocido.

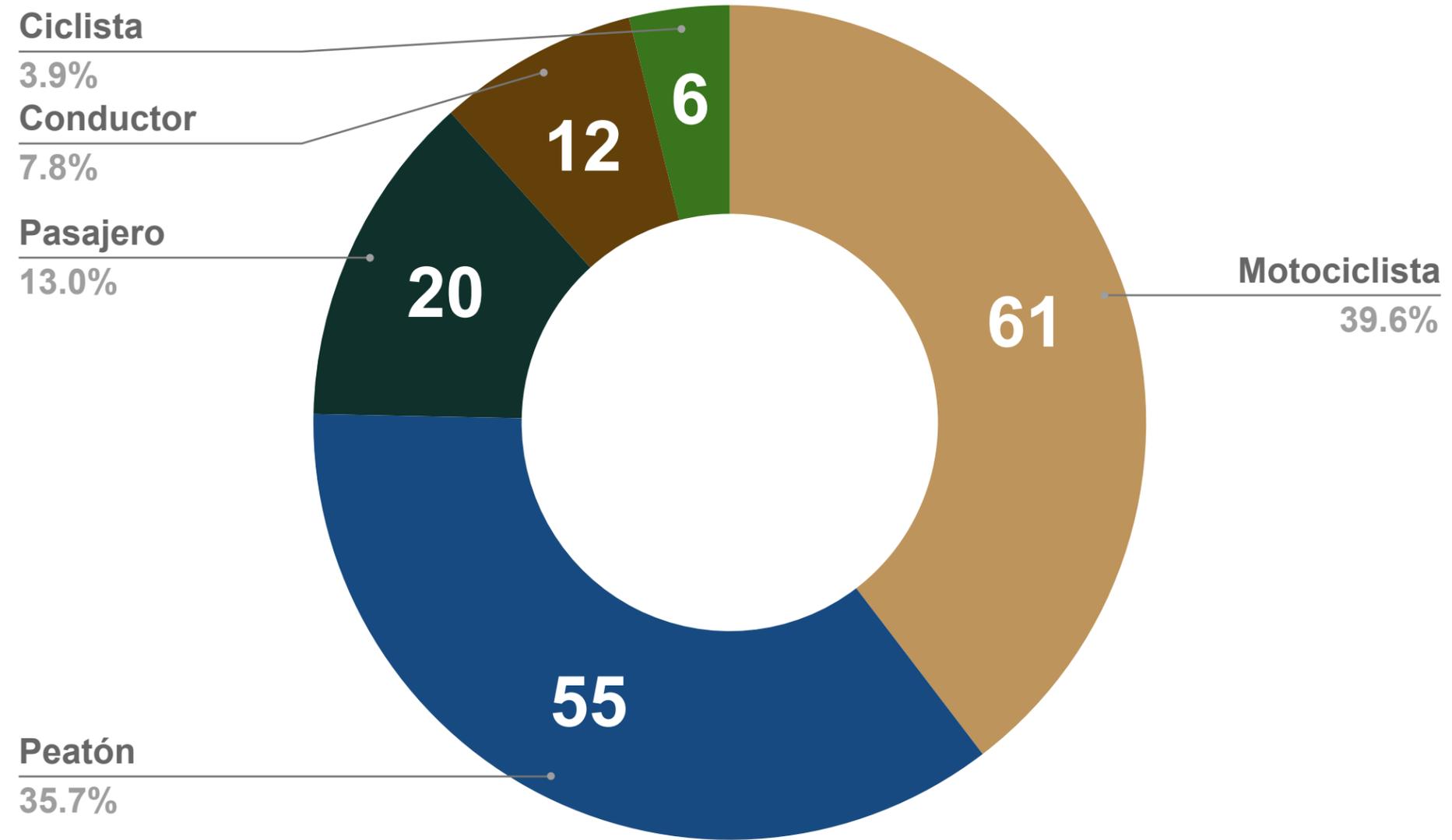
<sup>8</sup> Se omiten 36 hombres y 8 mujeres de edad desconocida y 3 personas de edad y sexo desconocidos.



### 2.1.2 PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

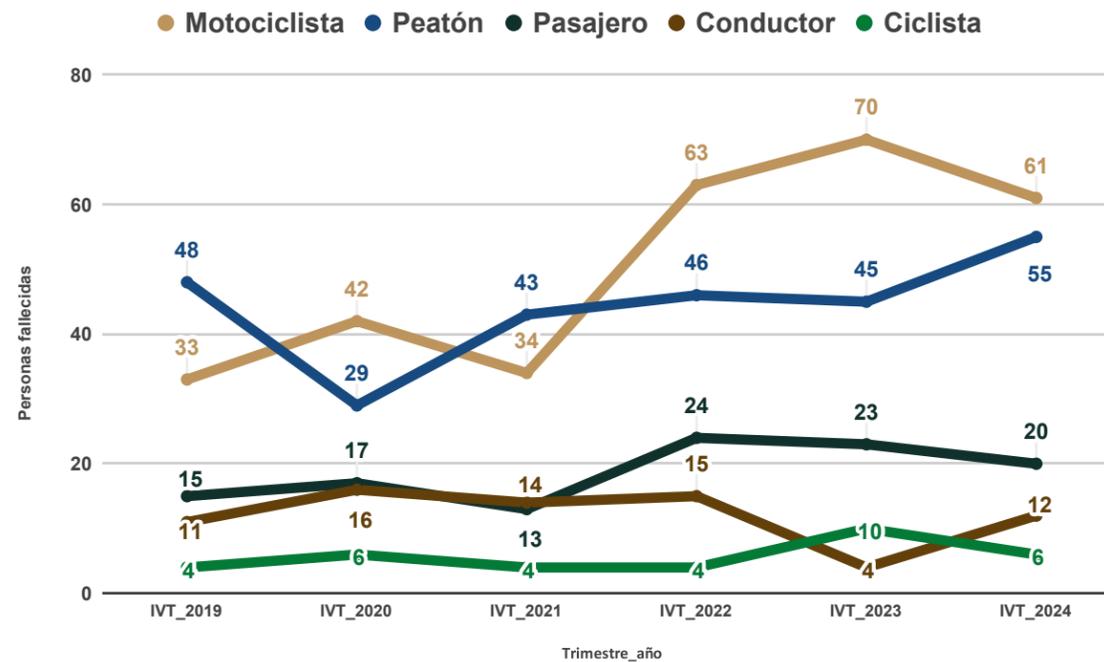
De acuerdo con la Gráfica 4, en el cuarto trimestre de 2024, los motociclistas representaron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito respecto del total de tipos de usuario, con 39.6% (61 de 154) en el cuarto trimestre de 2024. Les siguieron los peatones, con un 35.7% (55 de 154).

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





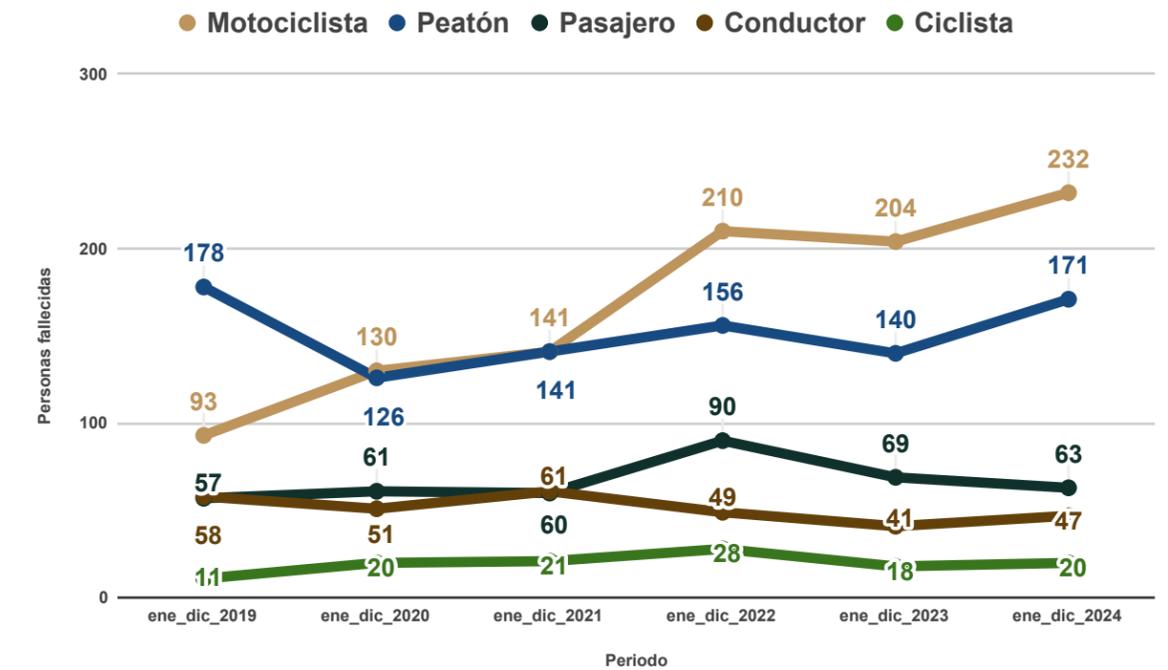
**Gráfica 5.1. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2024<sup>9</sup>**



De acuerdo con la Gráfica 5.1, en el cuarto trimestre de 2024 se registraron decrementos en el número de fallecimientos por tipo de usuario en comparación con el mismo periodo de 2023: los motociclistas pasaron de 70 a 61 víctimas, los ciclistas de 10 a 6 y los pasajeros<sup>10</sup> de 23 a 20.

No obstante, el número de peatones aumentó, pasando de 45 a 55, al igual que los conductores, pasando de 4 a 12.

**Gráfica 5.2. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, 2019 al 2024<sup>11</sup>**



Comparando el periodo de enero a diciembre de 2024 con el mismo periodo de 2023, se tuvo una reducción en el número de pasajeros<sup>12</sup> fallecidos, pasando de 69 a 63; en tanto que incrementó el de peatones de 140 a 171, de motociclistas 204 a 232, conductores de 41 a 47 y de ciclistas de 18 a 20 (Gráfica 5.2).

<sup>9</sup> Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

<sup>10</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

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

<sup>12</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.



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

	Cuarto trimestre de 2018	Cuarto trimestre de 2024
Ciclistas fallecidos	12	6
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	7.0	2.1

**Tabla 2. Tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas, enero a diciembre de 2018 y enero a diciembre 2024**

	Enero a diciembre de 2018	Enero a diciembre de 2024
Ciclistas fallecidos	24	20
Viajes ciclistas diarios	267,000	456,892
Viajes ciclistas en el semestre	67,818,000	116,050,568
Tasa de ciclistas fallecidos / 10 millones de viajes ciclistas	3.5	1.7

Con base en el **Estudio de Movilidad Ciclista de 2018 y el Conteo Ciclista de 2024**<sup>13</sup>, se registró que, del cuarto trimestre de 2018 al cuarto trimestre de 2024, la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas disminuyó de 7.0 a 2.1 (Tabla 1).

Nota: El cálculo de la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se realizó con base en los 64 días laborales durante el cuarto trimestre de 2018 y de 2024. Se restaron los fines de semana y el 1 de octubre, el 20 de noviembre y el 25 de noviembre.

De acuerdo con en el **Estudio de Movilidad Ciclista de 2018 y el Conteo Ciclista de 2024**<sup>14</sup>, se registró que, de enero a diciembre de 2018 al mismo periodo de 2024, la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se redujo de 3.5 a 1.7 (Tabla 2).

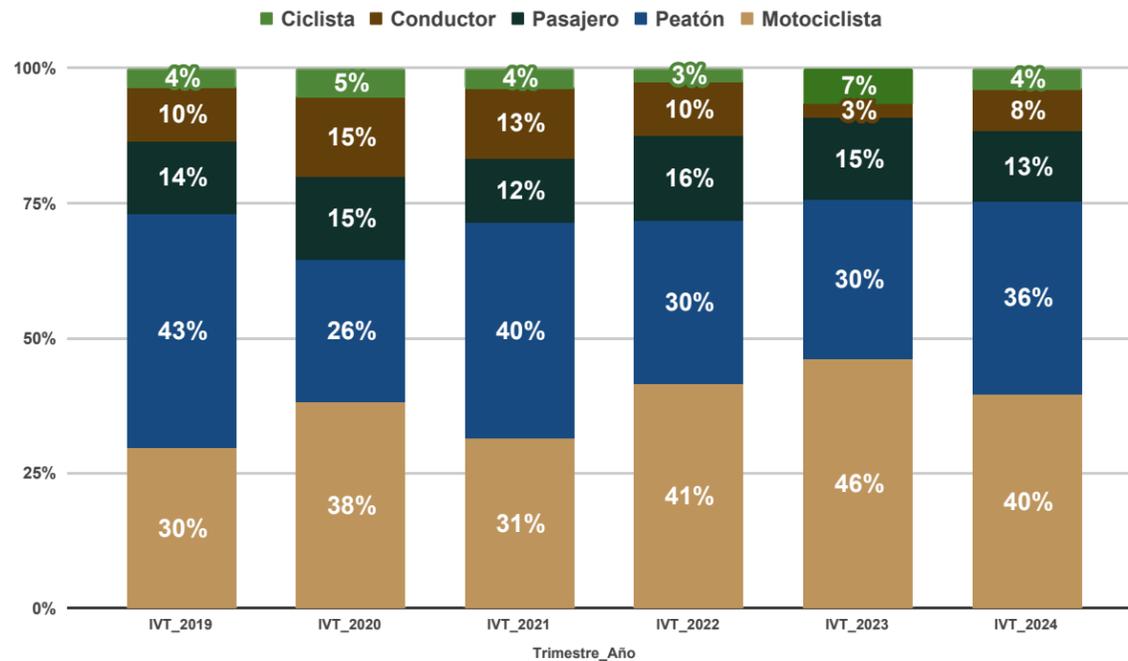
Nota: El cálculo de la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se realizó con base en los 254 días laborales durante el cuarto trimestre de 2018 y de 2024. Se restaron los fines de semana y el 1 de enero, el 5 de febrero, el lunes más cercano al 21 de marzo, el viernes santo, 1 de mayo, 16 de septiembre, 1 de octubre, el 20 de noviembre y el 25 de diciembre.

<sup>13</sup> [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Conteo\\_Ciclista\\_2024.docx.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Conteo_Ciclista_2024.docx.pdf)

<sup>14</sup> Ibidem



**Gráfica 6.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2019-2024<sup>15 16</sup>**

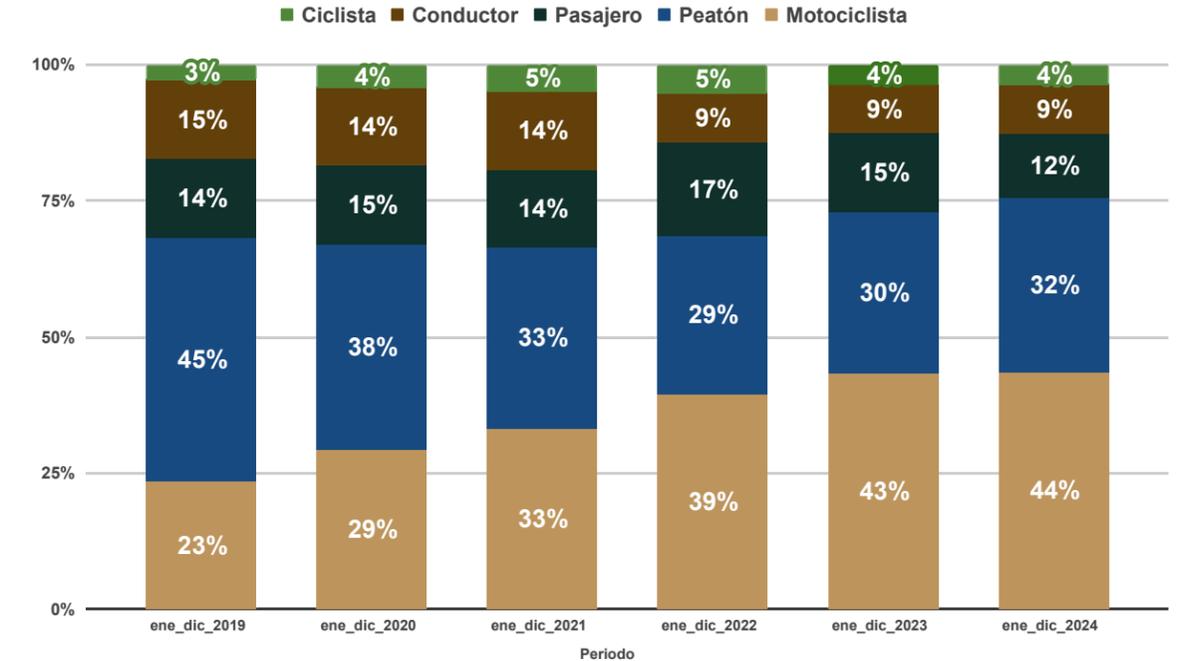


En la Gráfica 6.1, se puede observar que del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2024 los peatones disminuyeron de 4 a 3 de cada 10 víctimas mortales por hechos de tránsito, sin embargo, son el segundo grupo más vulnerable.

Por su parte, el número de conductores de motocicleta fallecidos tuvo un incremento constante pasando de 3 de cada 10 personas fallecidas en el periodo de 2019 a 4 de cada 10 en 2024, siendo el más vulnerable.

A su vez, los ciclistas continúan como el usuario con el menor porcentaje de personas fallecidas por hechos de tránsito, representando el 4% del total de fallecidos.

**Gráfica 6.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, enero a diciembre 2019-2024<sup>17 18</sup>**



De acuerdo con la Gráfica 6.2 en el periodo de enero a diciembre de 2019, al mismo periodo de 2024, se tuvieron reducciones en el porcentaje de peatones, pasajeros y conductores fallecidos respecto del total de víctimas mortales por hechos de tránsito.

No obstante, de enero a diciembre del 2023 al 2024, los motociclistas representaron en promedio el 43% del total de usuarios fallecidos. Al contrario, los ciclistas representan el menor porcentaje de víctimas mortales por siniestros de tránsito ocurridos en la CDMX con un 4%.

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

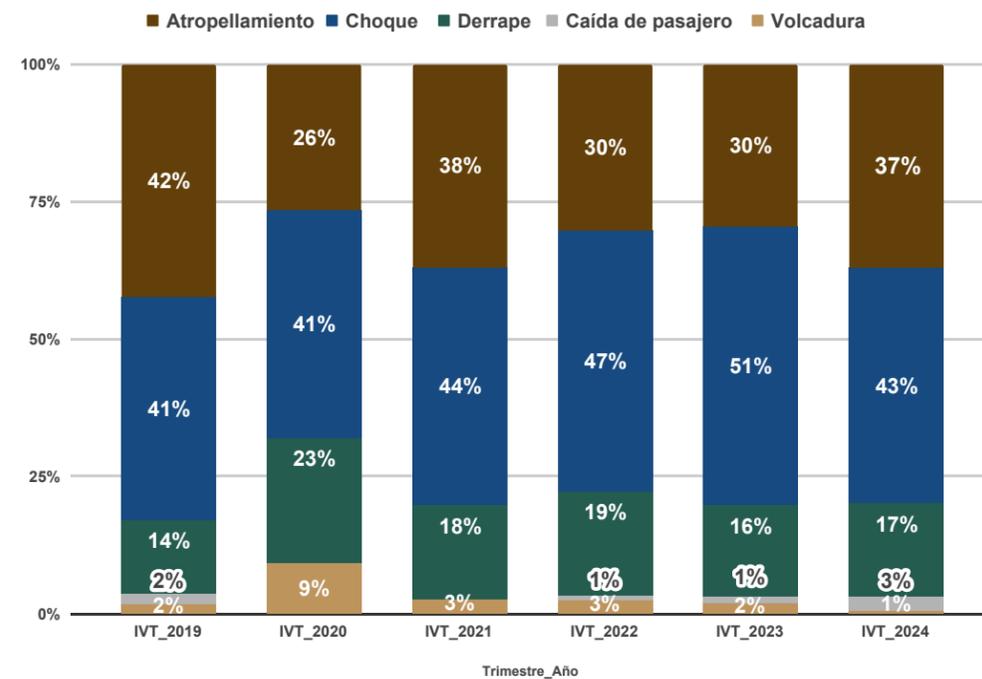
<sup>16</sup> Derivad del redondeo sin decimales, los porcentajes del cuarto trimestre de 2019, 2020 y 2023 no suman el 100%.

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

<sup>18</sup> Derivado el redondeo sin decimales, los porcentajes del 2021, 2022, 2023 y 2024 no suman el 100%.

## 2.1.3 PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

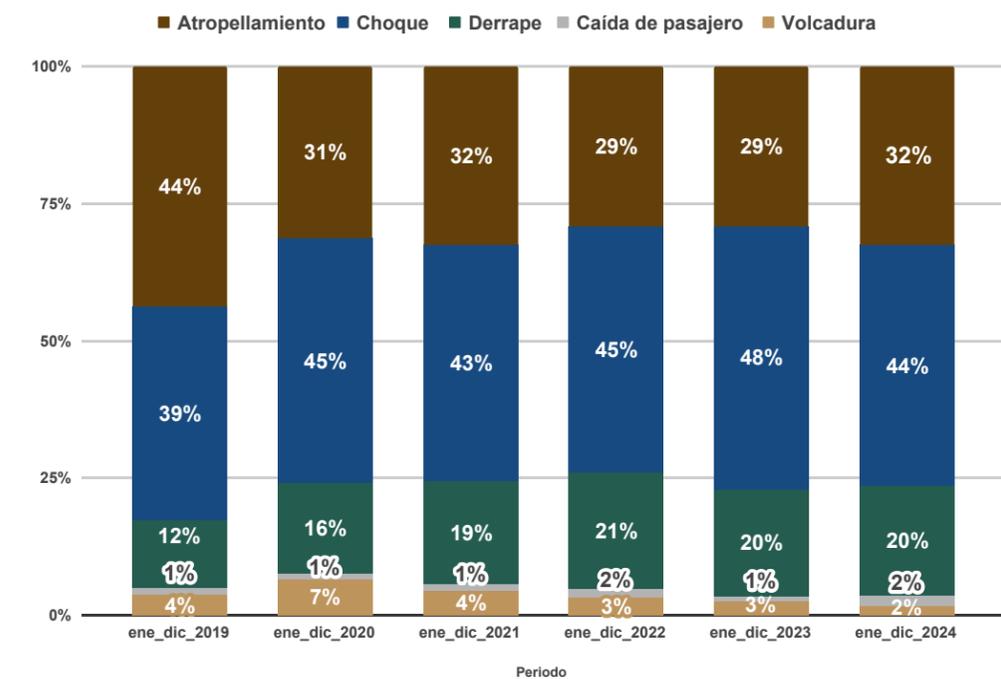
Gráfica 7.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, cuarto trimestre 2019-2024<sup>19 20</sup>



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 cuarto trimestre de 2019, a 37% 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 41% a 43% entre los periodos referidos. Asimismo, el porcentaje de víctimas mortales por derrapes (todos ocupantes de motocicleta), incrementando de 14% a 17%.

Gráfica 7.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, enero a diciembre 2019-2024<sup>21 22</sup>



Entre enero y diciembre 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 12 puntos porcentuales respecto al mismo periodo de 2019, cuando se registró el 44% de vidas perdidas por dicho evento.

Los choques por su parte, registraron un incremento entre los periodos referidos de 39% a 44%, manteniéndose como la primera causa de muerte derivada de un hecho de tránsito (Gráfica 7.2).

<sup>19</sup> Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

<sup>20</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del cuarto trimestre de 2019, 2023 y 2024 no suman el 100%.

<sup>21</sup> Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

<sup>22</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del 2021, 2022, 2023 y 2024 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 cuarto trimestre de 2024, 43% del total de personas fallecidas (66 de 154) perdieron la vida a causa de choques:

- 11 de 12 conductores (92%),
- 14 de 20 pasajeros <sup>23</sup> (70%),
- 6 de los 6 ciclistas (100%) y
- 34 de 61 motociclistas (56%).

El 41% 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, **cuarto trimestre 2024**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	1	6	34	14	11	66
Atropellamiento	54	0	2	1	0	57
Derrape	0	0	25	1	0	26
Volcadura	0	0	0	4	0	4
Caída de pasajero	0	0	0	0	1	1
Caída de ciclista	0	0	0	0	0	0
Total	55	6	61	20	12	154

15

Según la Tabla 4, 43% de las víctimas mortales por siniestros de tránsito ocurridos durante enero a diciembre de 2024 perdieron la vida por un choque:

- 89% (42 de 47) de los conductores,
- 85% (17 de 20) de los ciclistas,
- 68% (43 de 63) de los pasajeros de todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motos y,
- 56% (127 de 231) de los motociclistas.

**Tabla 4.** Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **enero a diciembre de 2024**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	4	17	127	43	42	233
Atropellamiento	167	1	4	1	0	173
Derrape	0	0	101	5	0	106
Volcadura	0	0	0	9	1	10
Caída de pasajero	0	0	0	5	4	9
Caída de ciclista	0	2	0	0	0	2
Total	171	20	232	63	47	533

<sup>23</sup> 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 cuarto trimestre de 2024:

- 38% (28 de 33) de los ocupantes de motocicleta fallecieron por un siniestro ocasionado por choque contra un poste o árbol.
- De los 55 peatones fallecidos, 38% murieron por hechos de tránsito con vehículos livianos involucrados y 15% con vehículos de carga.
- 10 de los 15 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, cuarto trimestre 2024

Ocupante de vehículo de carga	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Microbús	Metrobús	Trolebús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	4	21	8	4	1	1	6	0	3	0	7	55
Ciclista	0	2	3	0	0	0	1	0	0	0	0	6
Ocupante de motocicleta	3	20	10	2	1	0	2	6	2	28	0	74
Conductor	1	17	9	1	0	0	1	4	2	26	0	61
Pasajero	2	3	1	1	1	0	1	2	0	2	0	13
Ocupante de vehículo liviano	0	2	2	0	0	0	0	8	1	2	0	15
Conductor	0	2	1	0	0	0	0	6	1	1	0	11
Pasajero	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	4
Ocupante de vehículo de carga	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	3
Conductor	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Ocupante de autobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>45</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>33</b>	<b>7</b>	<b>154</b>



**De acuerdo con la Tabla 6, entre enero y diciembre de 2024:**

- El 52% (136 de 260) de los ocupantes de motocicleta fallecidos, murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado, o por choques contra un poste o árbol.
- 43% (73 de 171) de los peatones fallecidos, murieron por un hecho en el que estuvo involucrado un vehículo liviano y 15% (26 de 171) por un siniestro con vehículo de carga.
- 43 de los 62 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.
- De los 20 ciclistas fallecidos, 6 murieron en hechos de tránsito en los que estuvo involucrado un vehículo liviano y otros 7 en hechos en los que intervino un vehículo de carga (Tabla 6).

**Tabla 6. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, enero a diciembre de 2024**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Microbús	Metrobús	Trolebús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	12	73	26	9	7	1	15	0	5	0	23	171
Ciclista	2	6	7	1	0	0	1	0	0	2	1	20
Ocupante de motocicleta	14	63	29	6	3	0	4	33	4	103	2	261
Conductor	10	54	27	4	2	0	2	29	3	98	2	231
Pasajero	4	9	2	2	1	0	2	4	0	5	0	29
Ocupante de vehículo liviano	1	8	5	0	2	0	1	32	2	11	0	62
Conductor	1	7	1	0	1	0	0	23	2	4	0	39
Pasajero	0	1	4	0	1	0	1	9	0	7	0	23
Ocupante de vehículo de carga	0	0	1	0	0	0	0	3	0	4	0	8
Conductor	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	4
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	4
Ocupante de microbús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de autobús	0	2	0	0	0	0	0	0	1	3	0	6
Conductor	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Pasajero	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	5
Ocupante de taxi	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	4
Conductor	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3
Pasajero	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>153</b>	<b>69</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>70</b>	<b>12</b>	<b>124</b>	<b>26</b>	<b>533</b>

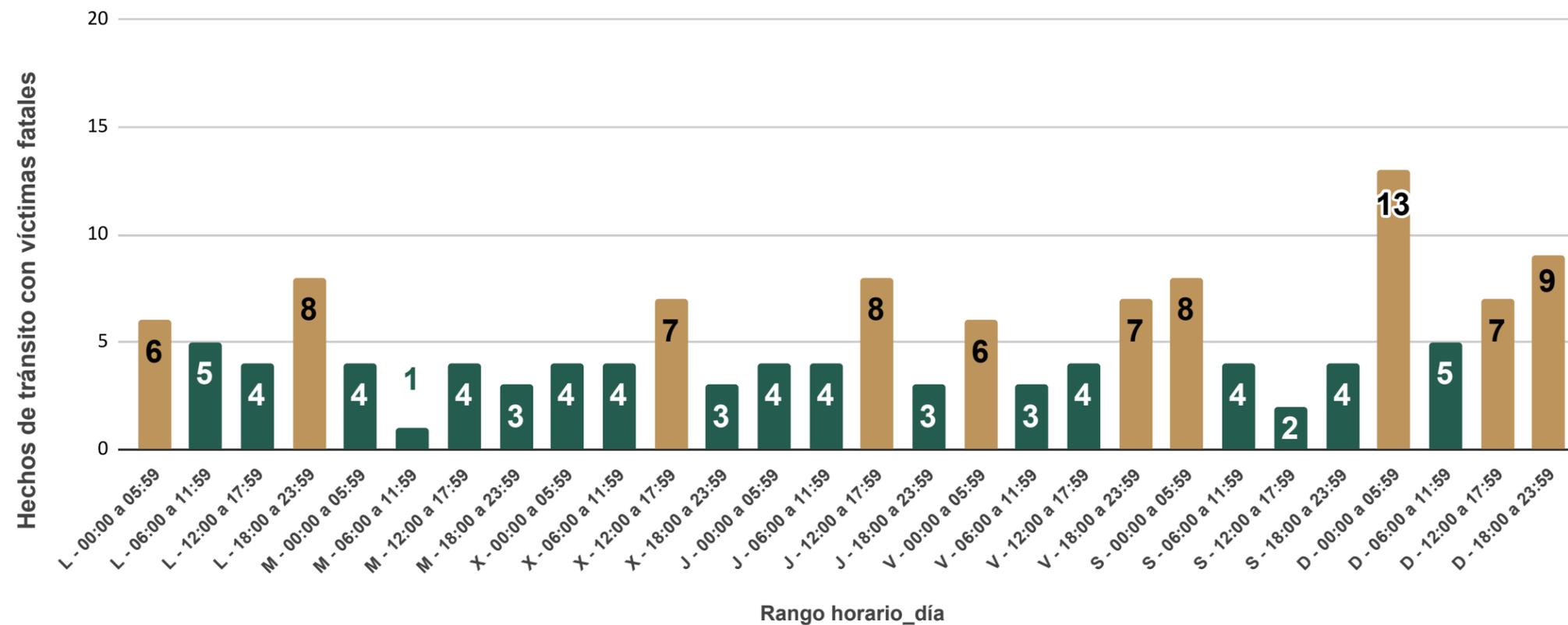
## 2.1.6 HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

En el cuarto trimestre de 2024, el 50% de los incidentes fatales sucedieron los días viernes, sábados y domingos; el 57% ocurrieron en el horario de las 18:00 a 05:59 (Gráficas 8.1 y 8.1.1).

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

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	5	1	4	4	3	4	5	26
	12:00 a 17:59	4	4	7	8	4	2	7	36
Noche	18:00 a 23:59	8	3	3	3	7	4	9	37
	00:00 a 05:59	6	4	4	4	6	8	13	45
total		23	12	18	19	20	18	34	144

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



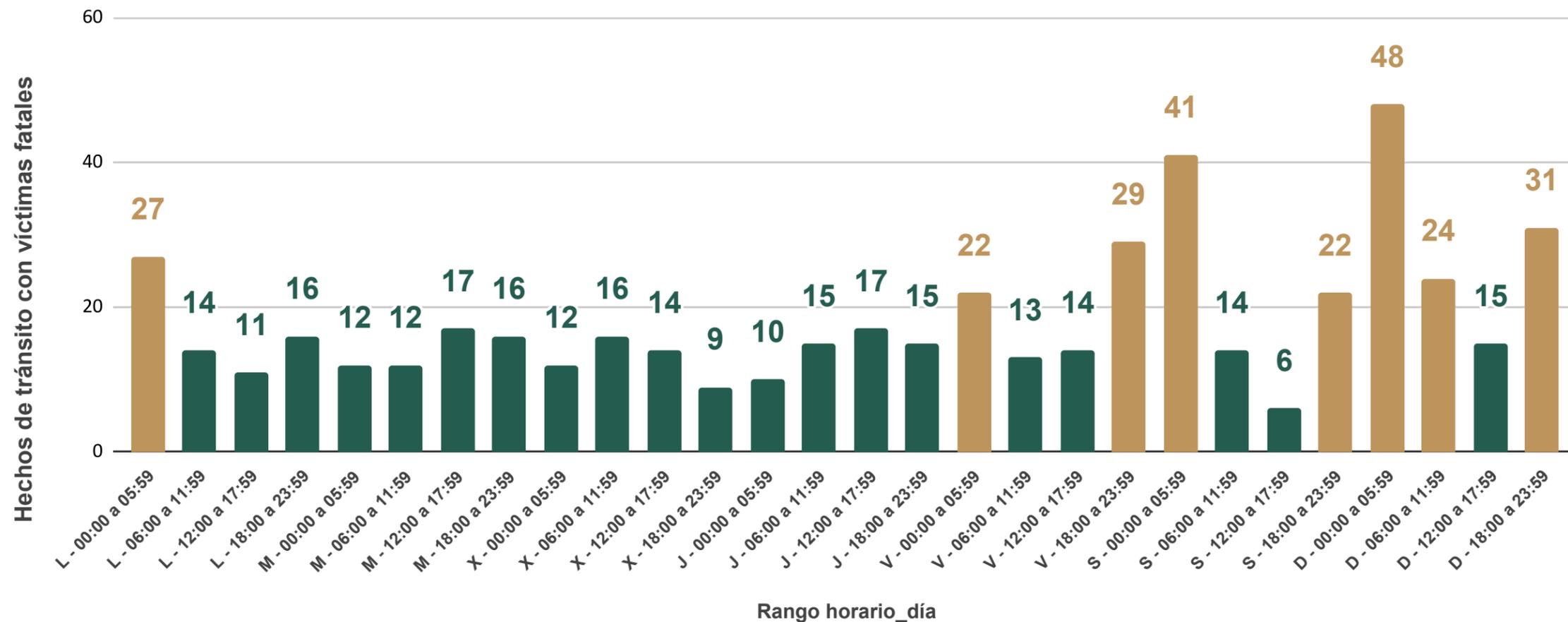


Durante el periodo de enero a diciembre de 2024, el 54% de los incidentes fatales sucedieron los días viernes, sábados y domingos; el 61% ocurrieron en el horario de las 18:00 a 05:59 (Gráficas 8.1 y 8.1.1). (Gráficas 8.2 y 8.2.1).

**Gráfica 8.2.** Hechos de tránsito mortales por rango horario y día de la semana  
enero a diciembre de 2024

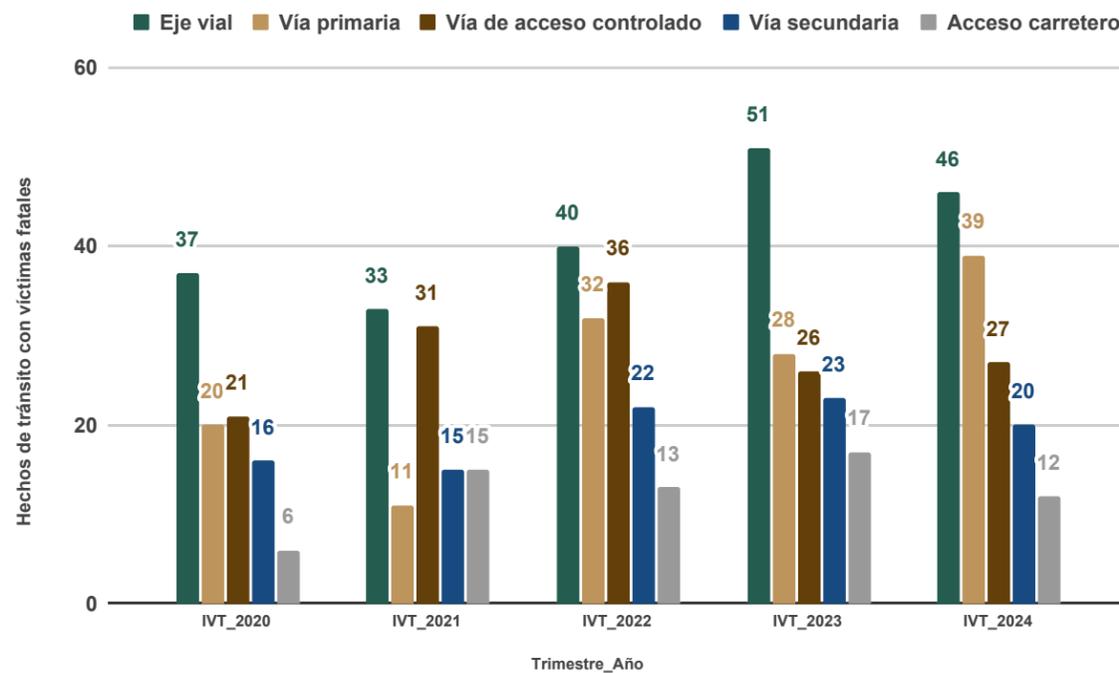
Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	14	12	16	15	13	14	24	108
	12:00 a 17:59	11	17	14	17	14	6	15	94
Noche	18:00 a 23:59	16	16	9	15	29	22	31	138
	00:00 a 05:59	27	12	12	10	22	41	48	172
total		68	57	51	57	78	83	118	512

**Gráfica 8.2.1.** Hechos de tránsito mortales por rango horario y día de la semana  
enero a diciembre de 2024



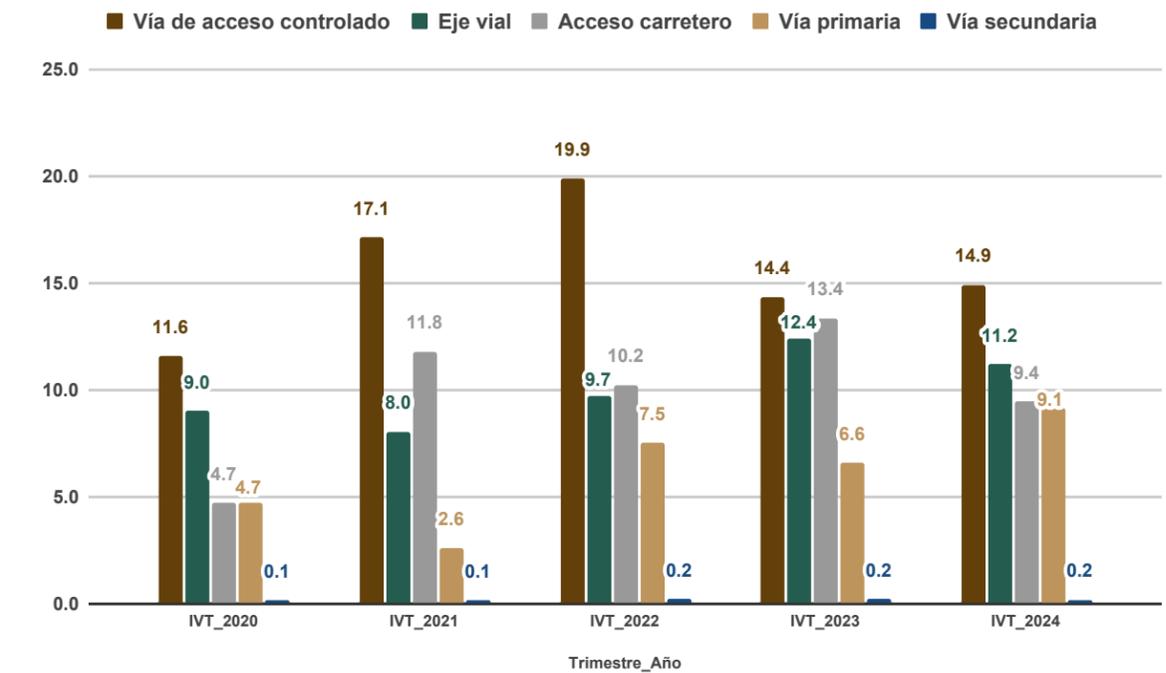
## 2.1.7 HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

**Gráfica 9.1.** Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, cuarto trimestre 2020-2024<sup>24</sup>



En el cuarto trimestre de 2024, los ejes viales registraron la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 46 de 144 (46%), seguidos de las vías primarias con 39% y las vías de acceso controlado con 27% (Gráfica 9.1).

**Gráfica 9.2.** Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, cuarto trimestre 2020-2024<sup>26</sup>



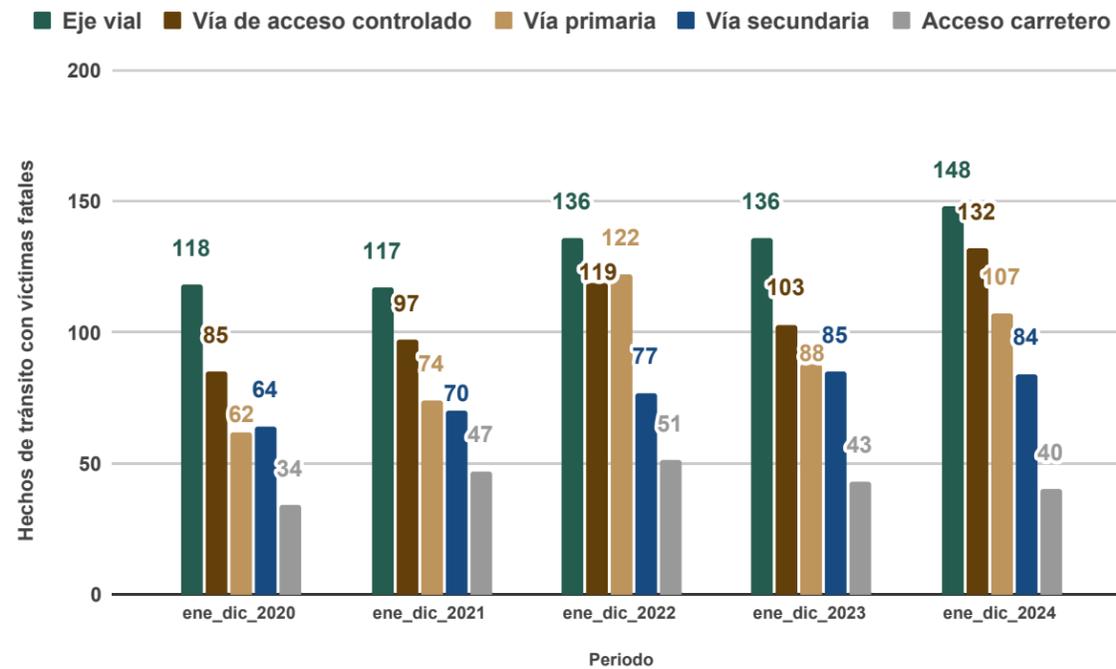
Con base en la Gráfica 9.2, en el cuarto trimestre de 2024, las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 14.9, seguidas de los ejes viales y vías primarias con 11.2 y los accesos carreteros con 9.4.

<sup>24</sup> 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](http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0).

<sup>26</sup> 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](http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0).



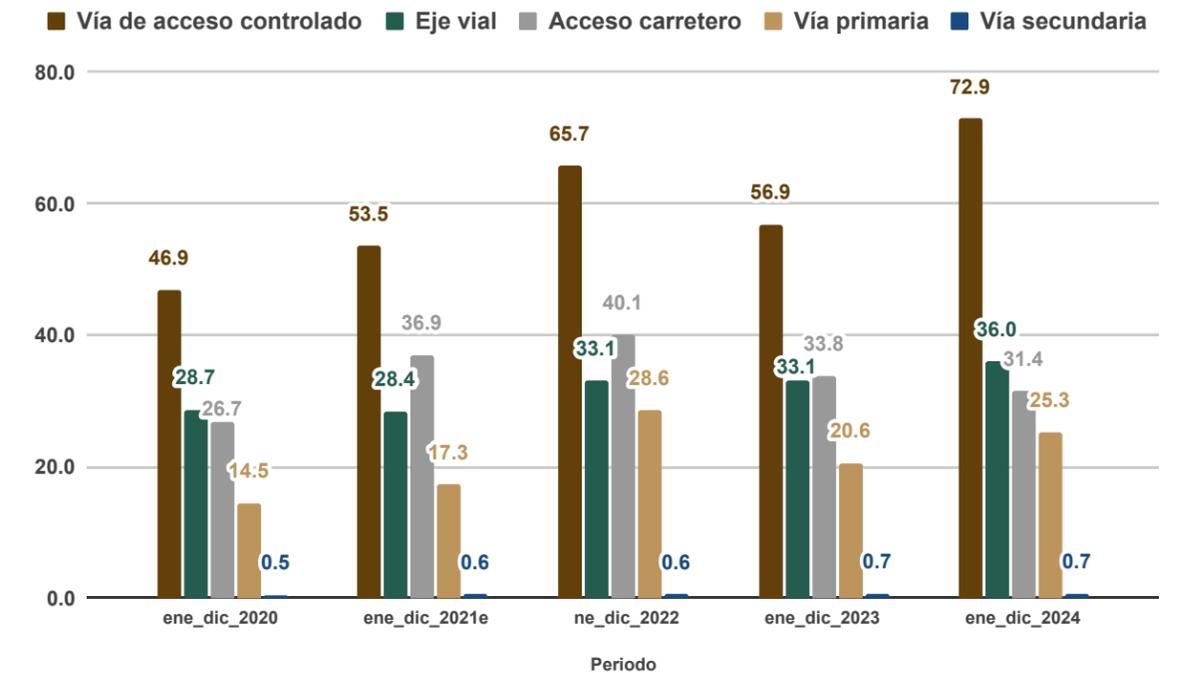
**Gráfica 10.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, enero a diciembre 2020-2024<sup>25</sup>**



Entre enero y diciembre de 2024, se registró que el mayor número de hechos de tránsito fatales (4 de cada 10) ocurrieron en ejes viales, seguido de vías de acceso controlado (3 de cada 10).

Durante el periodo de enero a diciembre de 2024, comparado con el mismo periodo de 2023, se registró un incremento significativo en la incidencia de siniestros fatales en tres de los cinco tipos de vías. Las vías de acceso controlado incrementaron en 29 hechos, seguidos de las vías primarias con 19 y los ejes viales con un aumento de 12 (Gráfica 10.1).

**Gráfica 10.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, enero a diciembre 2020-2024<sup>27</sup>**



De acuerdo con la Gráfica 10.2, de enero a diciembre de 2024 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 72.9, seguido de los ejes viales con 36.0 y de los accesos carreteros con 31.4.

Las vías de acceso controlado y las vías primarias registraron incrementos significativos en la tasa de hechos fatales respecto al periodo de enero a diciembre de 2024, en 16.0 y 4.7 siniestros.

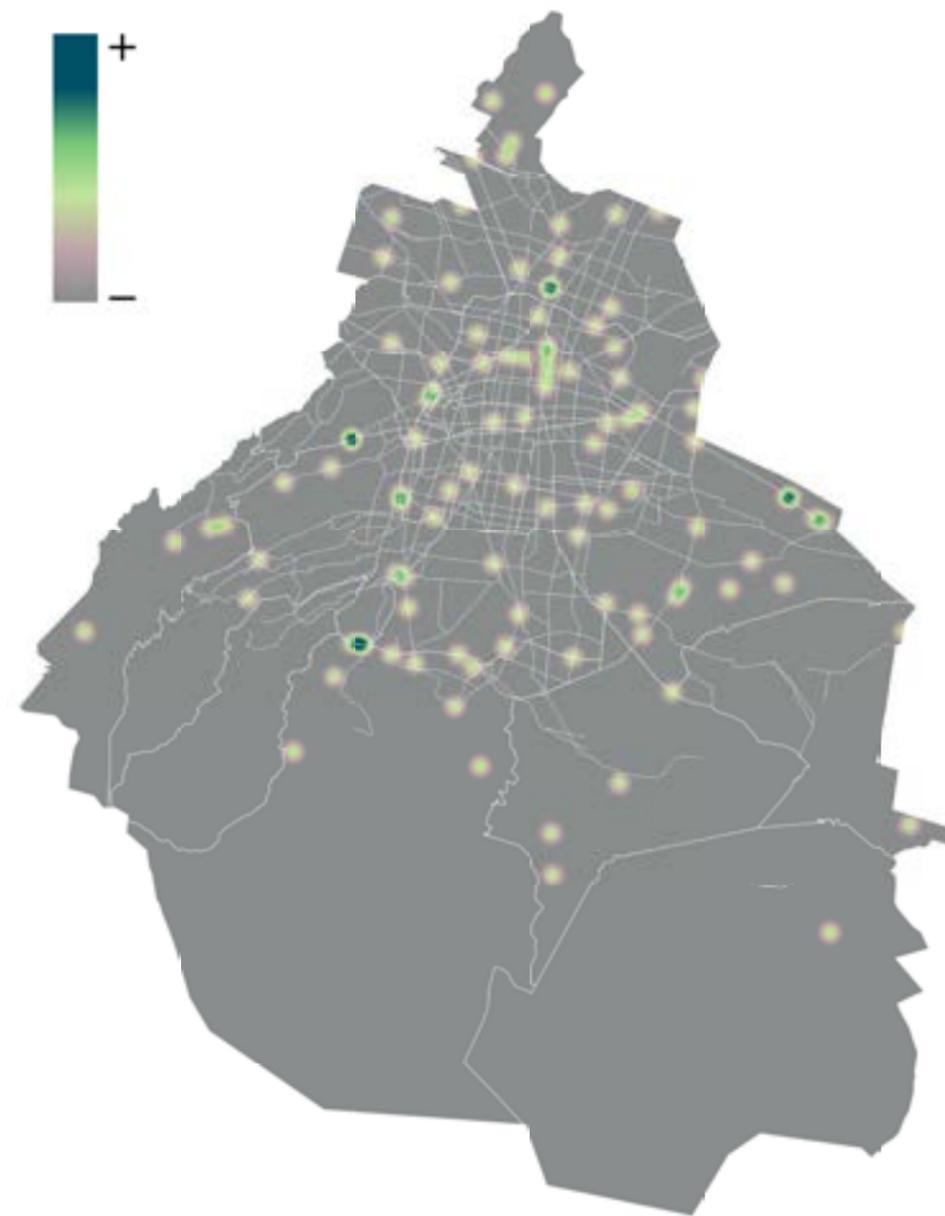
<sup>25</sup> Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX. La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento 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](http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0).

<sup>27</sup> 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](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, **cuarto trimestre 2024**, SSC

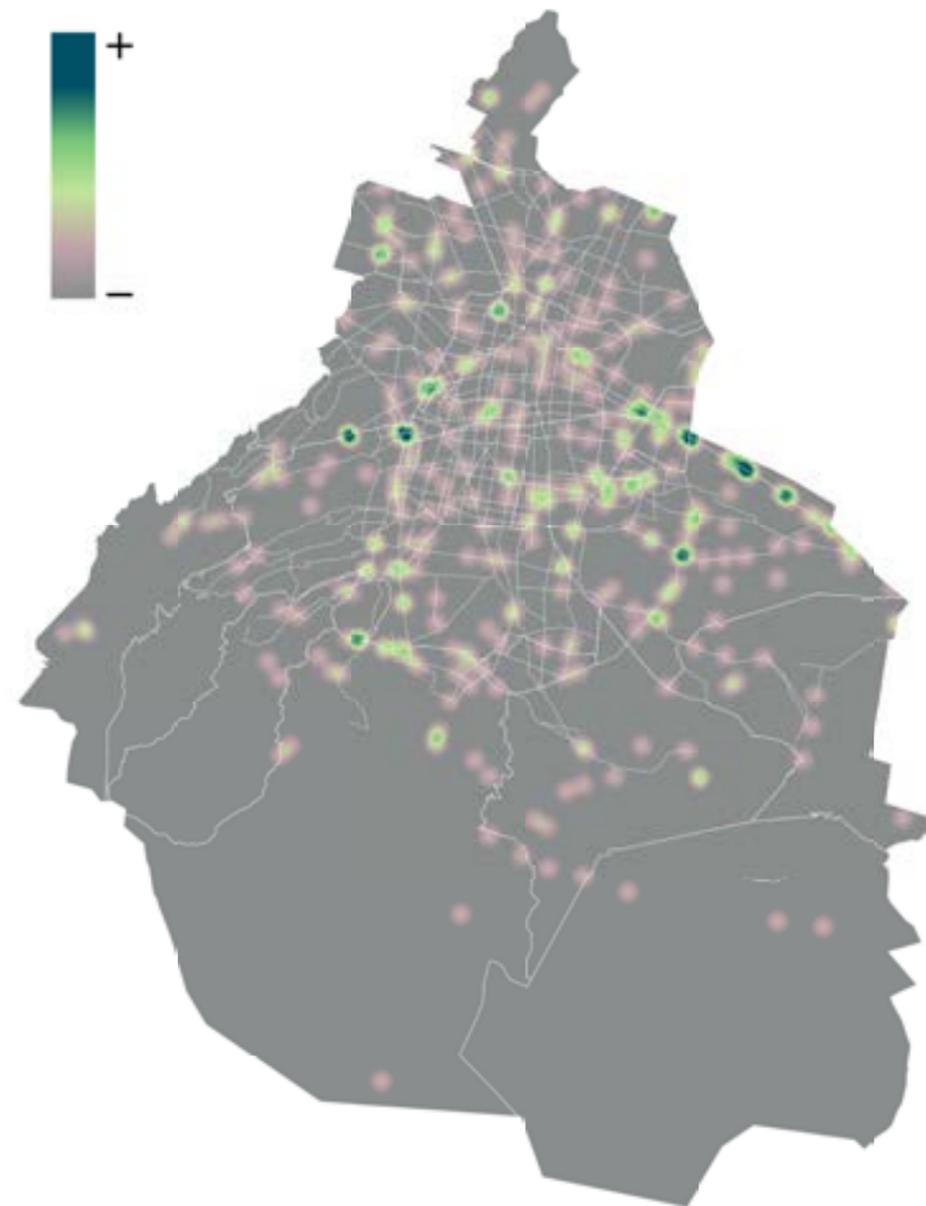


De acuerdo con la información de la SSC (Mapa 3), durante el cuarto trimestre de 2024 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito fatales sobre:

- Eje 8 Sur (9)
- Anillo Periférico (8)
- Circuito Interior (7)
- Calz. de Tlalpan (5)
- Av. Tláhuac, Calz. Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 5 Oriente y Eje Central (4)
- Carr. Fed. México-Cuernavaca y Eje 5 Sur (3)



**Mapa 4.** Densidad de hechos de tránsito mortales, **enero a diciembre de 2024**, SSC

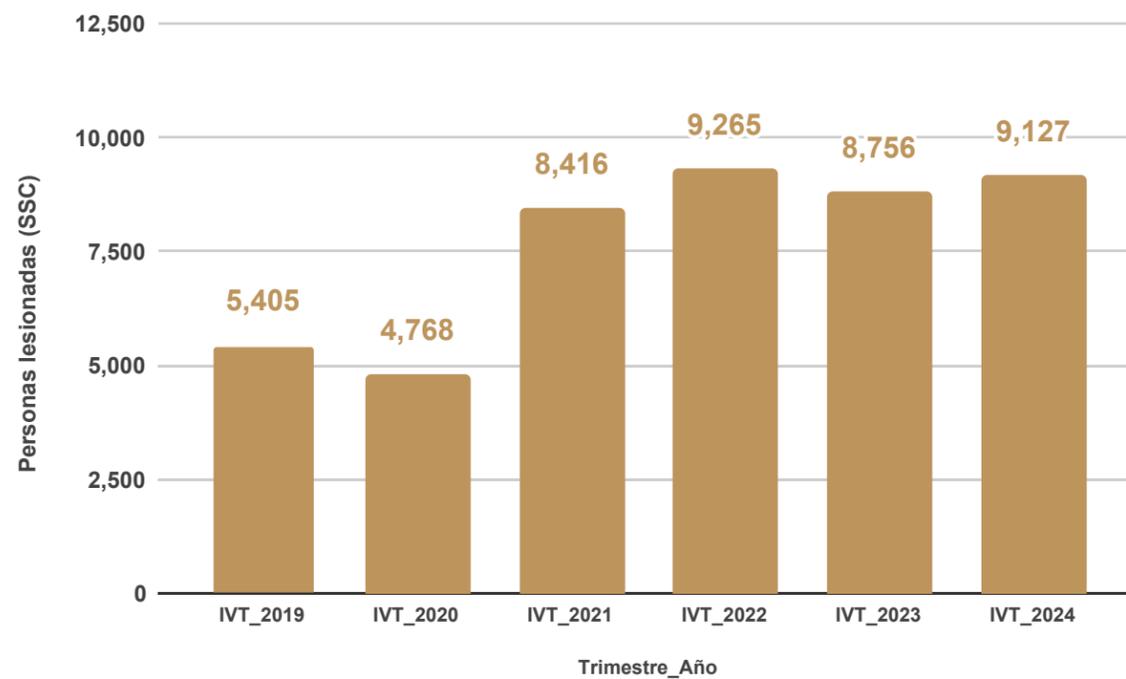


Con base en el Mapa 4, durante el periodo de enero a diciembre de 2024, las vías con mayor ocurrencia de hechos de tránsito mortales fueron:

- Anillo Periférico (49)
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (23)
- Circuito Interior (22)
- Eje 3 Oriente (17)
- Eje 8 Sur (16)
- Calz. de Tlalpan (12)
- Eje 3 Norte (11)
- Eje 1 Norte (10)
- Eje 1 Oriente y eje 5 Oriente (9)
- Av. de los Insurgentes, Av. Tláhuac y Carr. Fed. México-Cuernavaca (8)
- Aut. México-Puebla, eje 10 Sur y Eje Central (7)
- Av. Constituyentes, Eje 5 Sur, Eje 6 Sur y Viaducto (6)

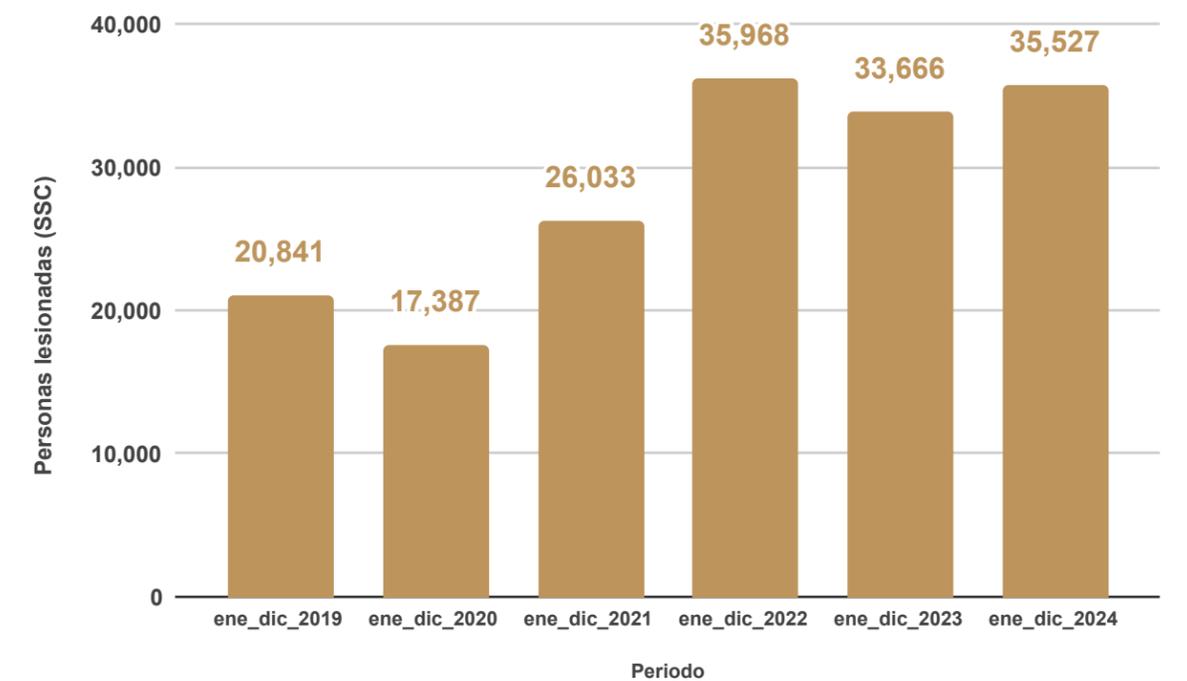
## 2.2 PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

**Gráfica 11.1.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, cuarto trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2024<sup>28</sup>



De acuerdo con la gráfica 11.1, en el cuarto trimestre de 2024, se tuvo un incremento de 4% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al cuarto trimestre de 2023 y un incremento de 69% en comparación con dicho periodo de 2019<sup>29</sup>.

**Gráfica 11.2.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, 2019 al 2024



De enero a diciembre de 2024, se registraron 35,527 personas lesionadas, lo que significa un incremento de 6% respecto a las 33,666 registradas en el mismo periodo de 2023 y de 70% ante las 20,841 registradas en el periodo de 2019 (Gráfica 11.2).

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

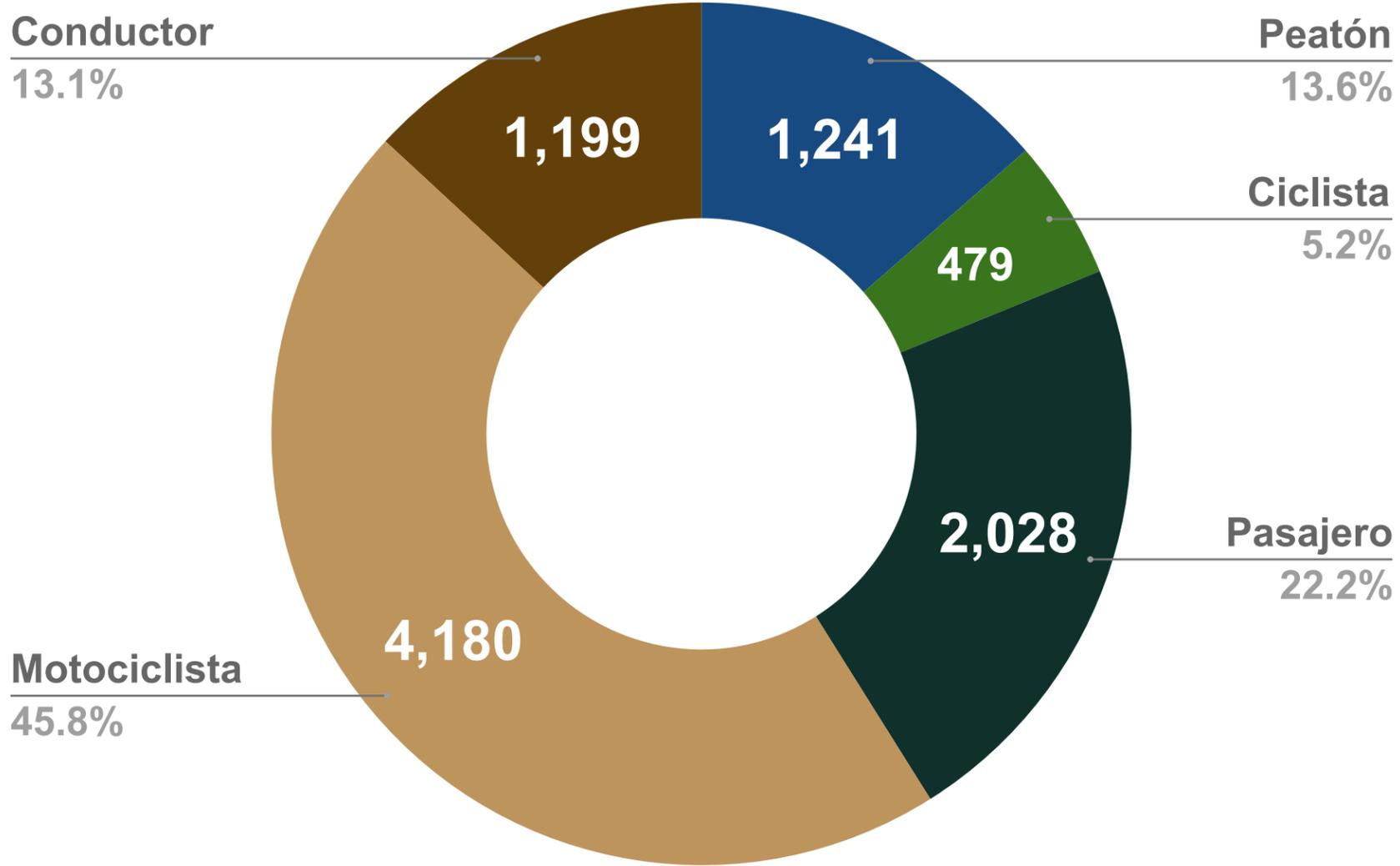
<sup>29</sup> Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.



### 2.2.1 PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 12, durante el cuarto trimestre de 2024 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas por hechos de tránsito con 45.8% (4,180 de 9,127 ), seguido de los pasajeros<sup>30</sup> con 22.8% (2,028 de 9,127).

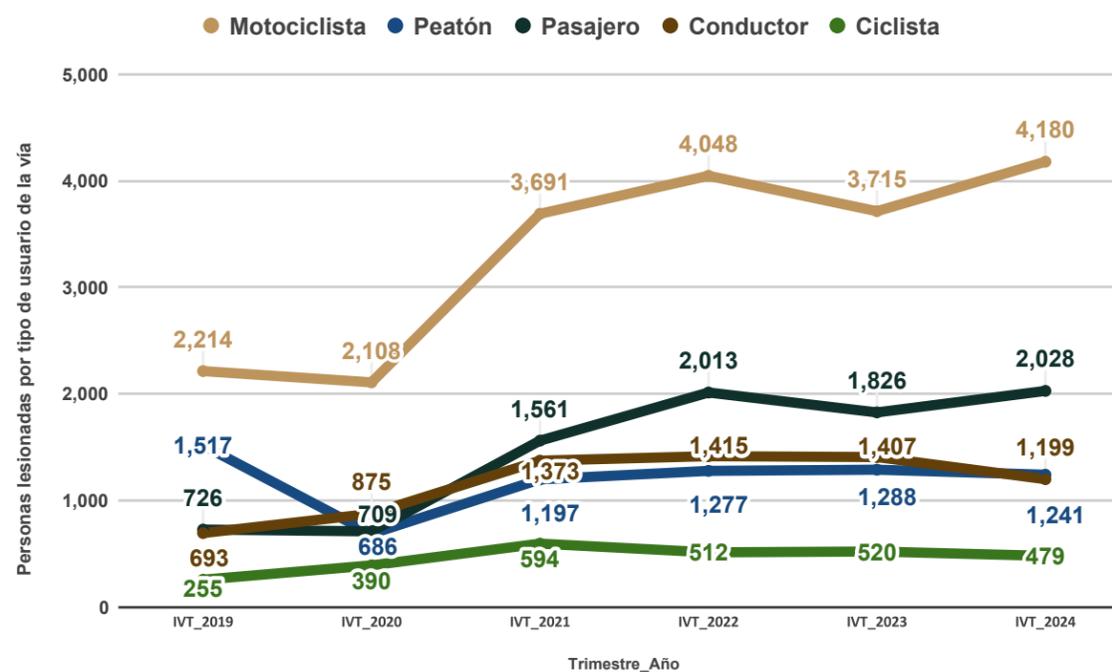
**Gráfica 12.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía cuarto trimestre 2024



<sup>30</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

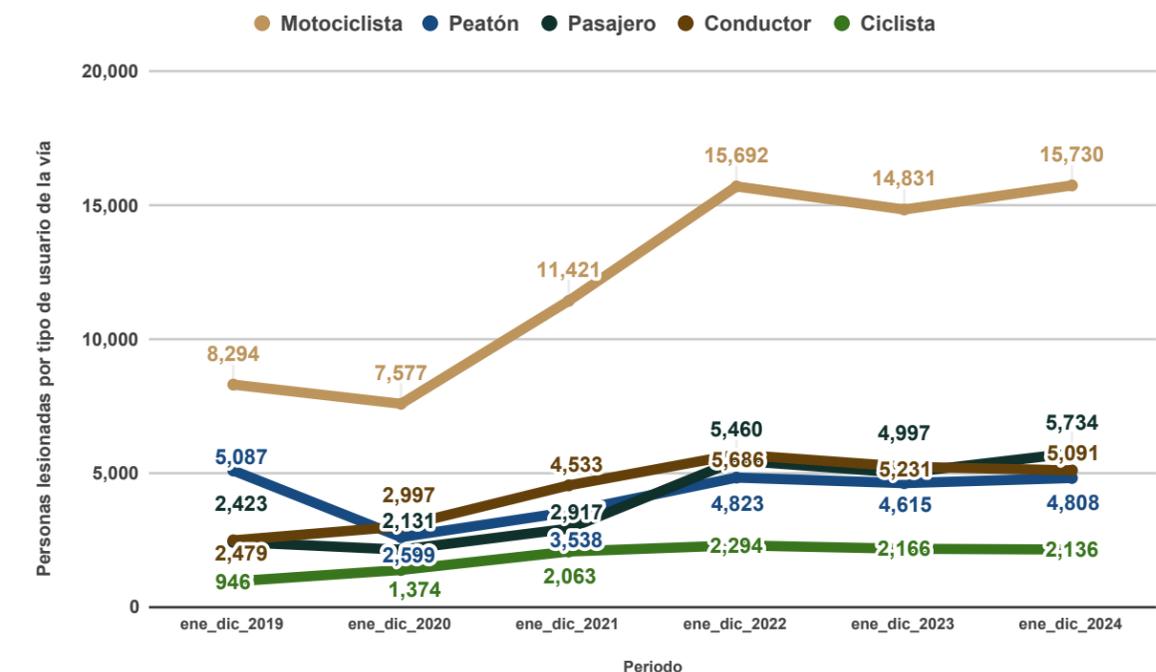


**Gráfica 13.1. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2024<sup>31</sup>**



Según la Gráfica 13.1, entre el cuarto trimestre de 2024 y el mismo periodo de 2023, se registró una disminución del 15% en el número de conductores, un 8% en los ciclistas y un 4% en los peatones. No obstante, el número de motociclistas lesionados aumentó en un 13%, al igual que el de pasajeros<sup>32</sup>, con un incremento del 11%.

**Gráfica 13.2. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, 2019 al 2024<sup>33</sup>**



Durante el periodo de enero a diciembre de 2024, se registraron incrementos en comparación con el mismo periodo de 2023, de la siguiente manera: el número de motociclistas pasó de 14,831 a 15,730, los pasajeros<sup>34</sup> de 4,997 a 5,734 y los peatones de 4,615 a 4,808. En cambio, los usuarios de la vía que experimentaron una disminución en el número de fallecidos fueron los conductores, cuyo total pasó de 5,231 a 5,091 y los ciclistas, que bajaron de 2,166 a 2,136 (Gráfica 13.2)

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

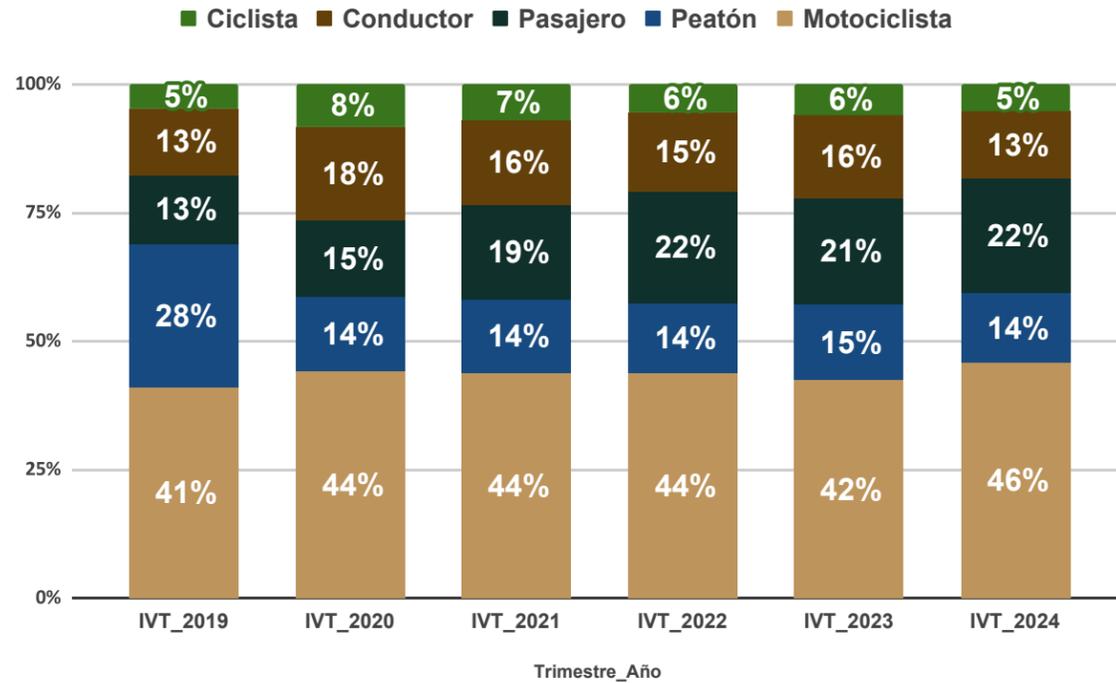
<sup>32</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

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

<sup>34</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

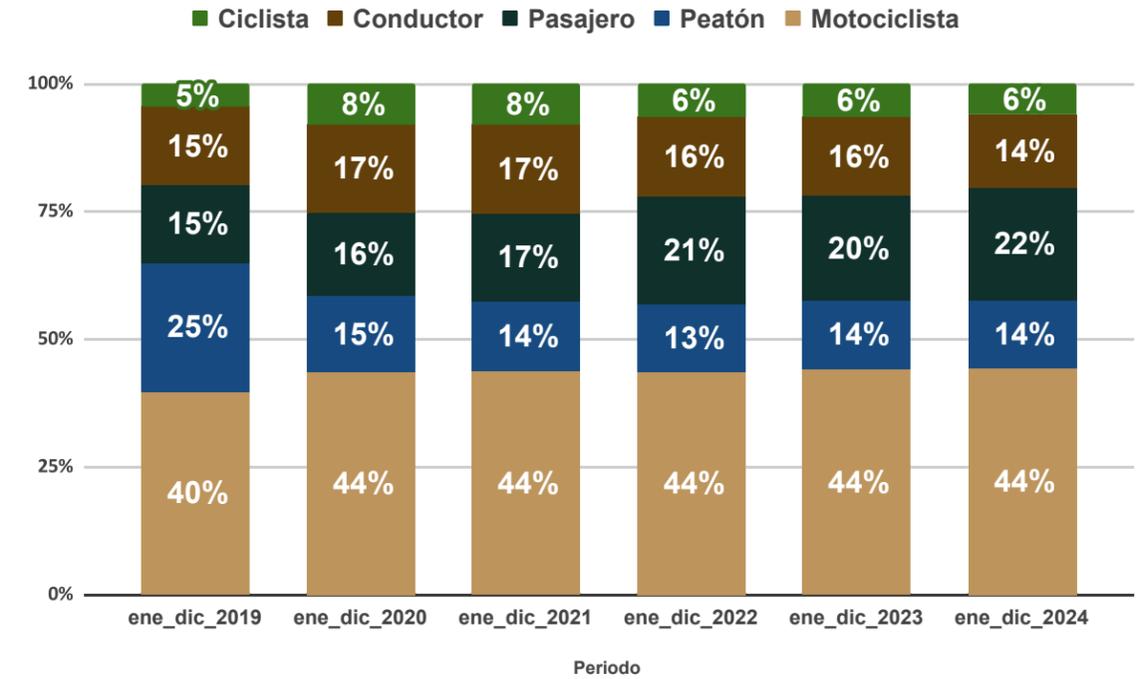


**Gráfica 14.1.** Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2019-2024<sup>35 36</sup>



Del cuarto 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 28% a 14%. Por su parte, el porcentaje de motociclistas lesionados incrementó de 41% a 46%, al igual que los pasajeros<sup>37</sup> de 13% a 22%, los conductores y los ciclistas no registraron cambios (Gráfica 14.1).

**Gráfica 14.2.** Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, enero a diciembre de 2019-2024<sup>38 39</sup>



Con base en la Gráfica 14.2, la tendencia entre enero y diciembre de 2019 y el mismo periodo de 2024, mostró reducciones en la proporción de peatones lesionados (de 25% a 14%) y conductores (de 15% a 14%). Por su parte, hubo un aumento en la proporción de lesionados motociclistas (de 40% a 44%), pasajeros<sup>40</sup> (de 15% a 22%), y ciclistas (de 5 a 6%).

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

<sup>36</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del cuarto trimestre de 2020 no suman el 100%.

<sup>37</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

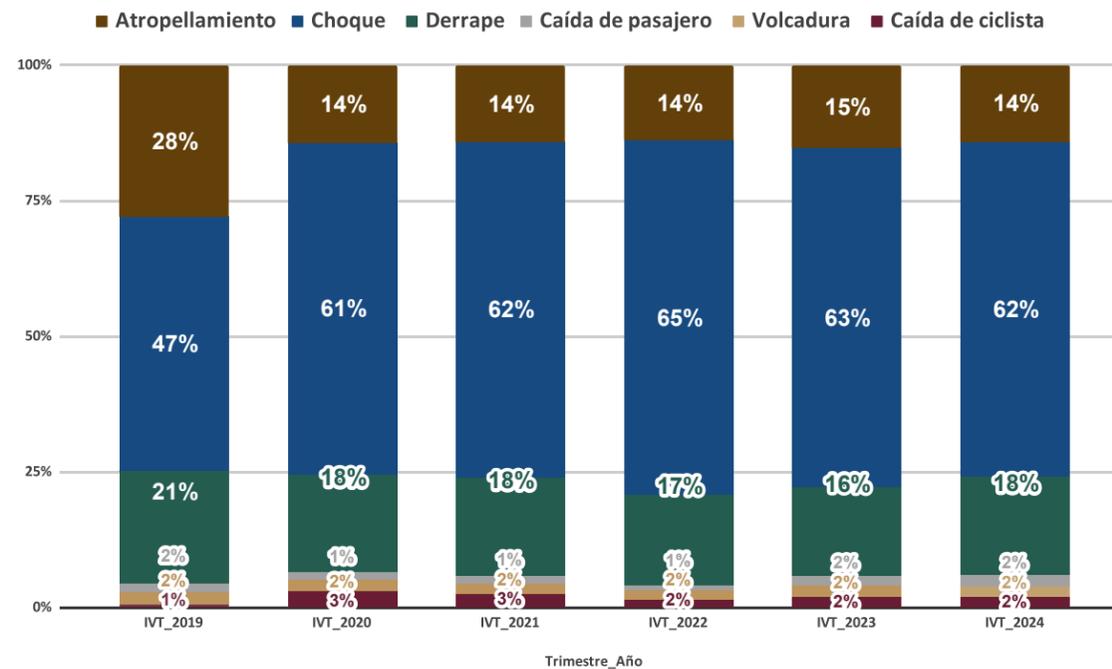
<sup>38</sup> Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

<sup>39</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del 2022 no suman el 100%.

<sup>40</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

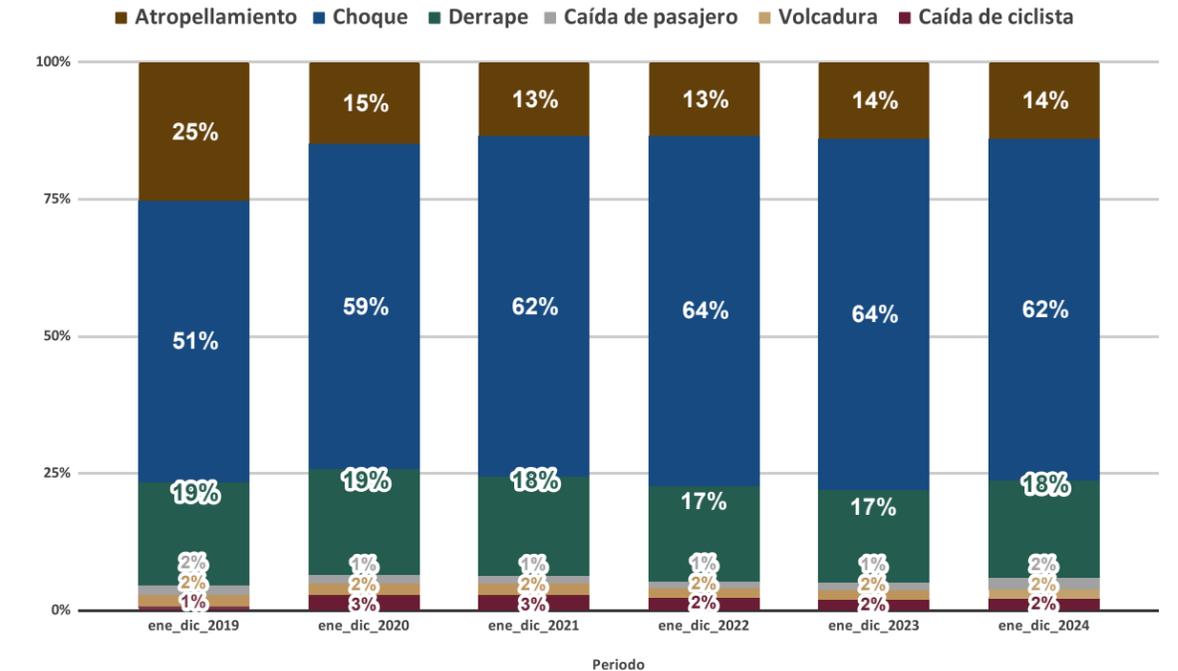
## 2.2.2 PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

**Gráfica 15.1.** Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, cuarto trimestre 2019-2024<sup>41 42</sup>



Del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2024 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento, pasando de 28% a 14%, al igual que por derrape (de 21% a 18%). Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choque incrementó de 47% a 62% (Gráfica 15.1).

**Gráfica 15.2.** Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, enero a diciembre de 2019-2024<sup>43 44</sup>



Con base en la Gráfica 15.2, de enero a diciembre de 2019, al mismo periodo de 2024, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 11 puntos porcentuales, pasando de 25% a 14%. No obstante, el porcentaje de usuarios lesionados por choque incrementó de 51% a 62%.

<sup>41</sup> Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

<sup>42</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del cuarto trimestre del 2020 y 2022 no suman el 100%.

<sup>43</sup> Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

<sup>44</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del 2019, 2020, 2021 y 2022 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 cuarto trimestre de 2024, 6 de cada 10 personas lesionadas fueron víctimas de un choque:

- 89% de los conductores (1,069 de 1,199),
- 74% de los pasajeros<sup>45</sup> (1,499 de 2,028),
- 65% de los motociclistas (2,732 de 4,180) y
- 60% de los ciclistas (289 de 479).

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	40	289	2,732	1,499	1,069	5,629
Derrape	1	0	1,387	255	2	1,645
Atropellamiento	1,199	11	61	9	12	1,292
Caída de ciclista	0	3	0	196	1	200
Caída de pasajero	0	176	0	7	0	183
Volcadura	1	0	0	62	115	178
<b>Total</b>	<b>1,241</b>	<b>479</b>	<b>4,180</b>	<b>2,028</b>	<b>1,199</b>	<b>9,127</b>

29

Durante enero a diciembre de 2024, 6 de cada 10 personas lesionadas por hechos de tránsito derivaron de un choque:

- 91% de los conductores (4,613 de 5,091),
- 75% de los pasajeros<sup>46</sup> (5,846 de 7,762),
- 65% de los motociclistas (10,184 de 15,730) y
- 61% de los ciclistas (1,301 de 2,136) (Tabla 8).

**Tabla 8.** Matriz de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **enero a diciembre de 2024**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	158	1,301	10,184	5,846	4,613	22,102
Derrape	9	0	5,359	942	25	6,335
Atropellamiento	4,631	99	187	42	32	4,991
Caída de ciclista	2	733	0	18	2	755
Caída de pasajero	2	3	0	676	1	682
Volcadura	6	0	0	238	418	662
<b>Total</b>	<b>4,808</b>	<b>2,136</b>	<b>15,730</b>	<b>7,762</b>	<b>5,091</b>	<b>35,527</b>

<sup>45</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

<sup>46</sup> De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

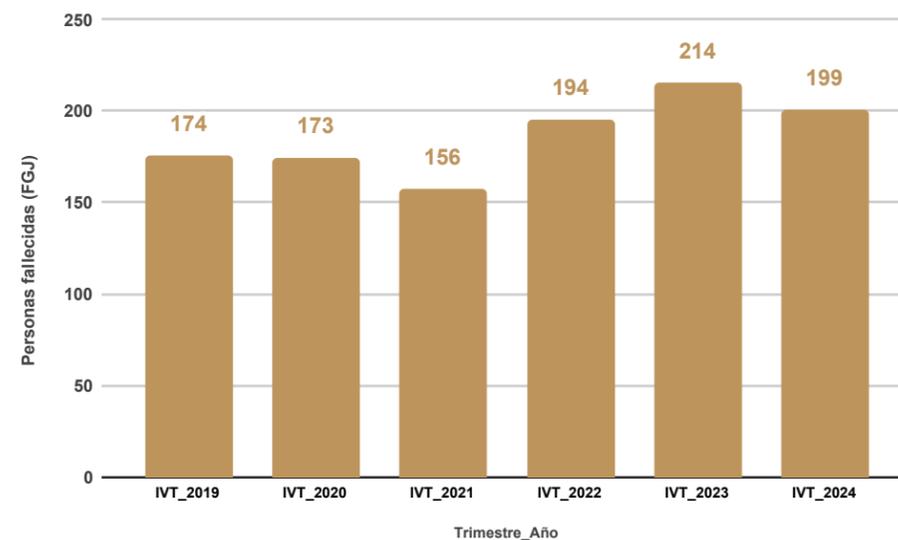
### 3. ANEXOS

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

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.

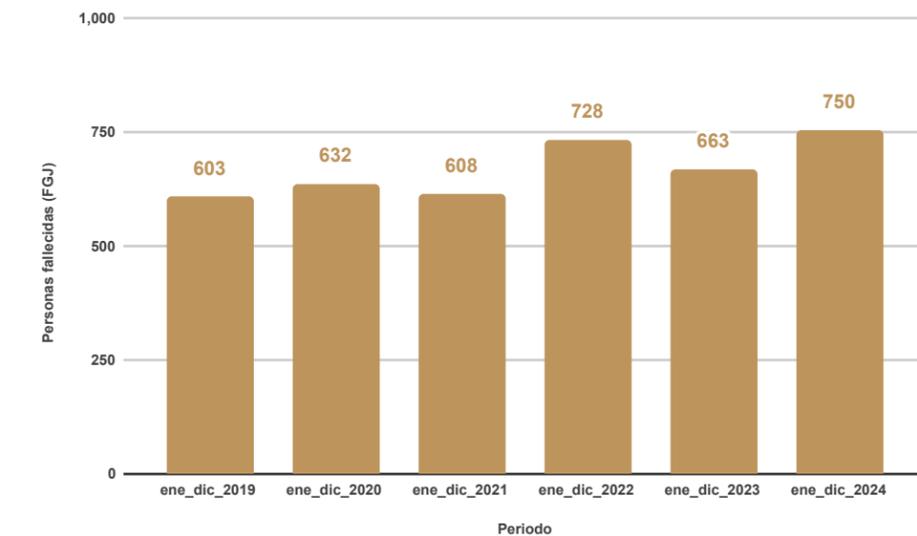
Sin importar la diferencia entre las cifras registradas por ambas dependencias, las dos presentaron las mismas tendencias en el número de personas fallecidas por hechos de tránsito, tanto en el cuarto trimestre, como en el periodo de enero a diciembre de 2024, en comparación con los periodos similares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

**Gráfica 16.1.** Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, **cuarto trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2024**<sup>47</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 cuarto trimestre de 2024, se registró un reducción de 7% respecto al tercer trimestre de 2023 y un aumento de 14% en comparación con el mismo periodo de 2019 (Gráfica 16.1).

**Gráfica 16.2.** Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, **2019 al 2024**<sup>48</sup>



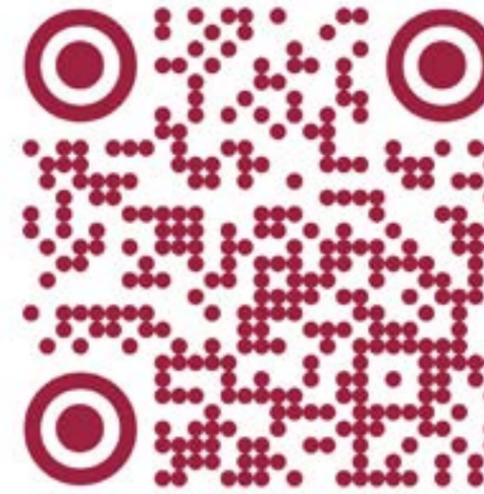
En el periodo de enero a septiembre de 2024, se registró un incremento del 13% en comparación con el mismo periodo de 2023, y del 24% respecto al 2019 (Gráfica 16.2).

<sup>47</sup> Las diferencias con los reportes trimestrales del 2021 y 2022 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

<sup>48</sup> Idem

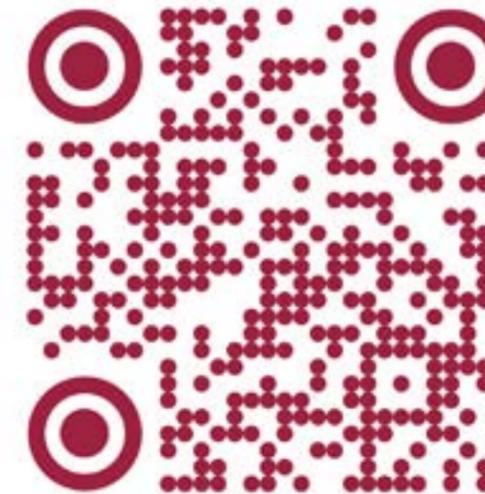


### 3.2 MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO



**CUARTO TRIMESTRE 2024**

Haz clic aquí o escanea el QR para ir directamente al enlace



**ENERO A DICIEMBRE 2024**

Haz clic aquí o escanea el QR para ir directamente al enlace

# GLOSARIO DE TÉRMINOS

**Acceso carretero.** Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía o tramo que no tenga la consideración de carretera<sup>49</sup>.

**Atropellamiento.** Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento<sup>50 51</sup>.

**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 vehículo<sup>50</sup>.

**Caída de pasajero.** Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento<sup>50</sup>.

**CIA.** Carpetas de Investigación Abiertas.

**Choque.** Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad<sup>50</sup>.

**Derrape.** Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación<sup>50 52</sup>.

**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 contraflujo<sup>53</sup>.

**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.

**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.

**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 Vialidades<sup>54</sup>.

**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<sup>54</sup>.

**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 semáforo<sup>54</sup>.

**Volcadura.** Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> 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.

<sup>50</sup> Definición de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

<sup>51</sup> En la base de datos como "Atropellado".

<sup>52</sup> En la base de datos como "Derrapado".

<sup>53</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>54</sup> 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](http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0).



**CIUDAD DE MÉXICO**  
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

**SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD**



**SSC**



**Fiscalía  
General  
de Justicia**  
CIUDAD DE MÉXICO

**C5**

**Bloomberg  
Philanthropies**

**Initiative for Global  
Road Safety**

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.