

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

ENERO - MARZO 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 primer trimestre de 2024 se registraron 124 personas fallecidas en sitio y 9,122 personas lesionadas por hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México.

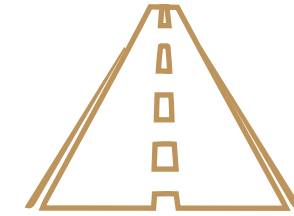


2. De las 124 personas fallecidas en el primer trimestre de 2024:

- 48% (59) eran conductores o pasajeros de motocicleta y 34% (42) peatones.
- 77% (95) eran hombres.
- 53% de los hombres (47 de 88) tenía entre 30 y 45 años de edad¹.
- 71% de las mujeres estaba entre los 18 y 29 años o tenía más de 60 años de edad.



5. En el primer trimestre de 2024, igual que en todo el 2023, los lunes, sábados y domingos de 00:00 a 05:59 registraron el 26% de los hechos de tránsito fatales.



6. Durante el primer trimestre de 2024, de los 121 hechos de tránsito con víctimas mortales, 36 (30%) ocurrieron en ejes viales y 32 (26%) en vías de acceso controlado.

2



3. En el primer trimestre de 2024, 46% (57 de 124) de las personas fallecidas murieron por choques y 34% (42 de 124) por atropellamientos .



4. Por tercer trimestre consecutivo, en el primer trimestre de 2024, el porcentaje más alto de conductores y pasajeros de motocicleta fallecidos (64%) perdió la vida a causa de un choque (38 de 59) y 36% (21 de 59) por derrapes.

3

¹Omitiendo a 7 hombres de edad desconocida.

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	12
2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	12
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS	14
2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	16
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO	22
2.1.4. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	24
2.1.5. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO	26
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA	28
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA	30
2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	32
2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	34
2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	36
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO	42
2.2.3. MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	44
3. ANEXOS	46
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS (CIA) POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	46
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	48
4. GLOSARIO DE TÉRMINOS	50

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 y 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 de tránsito 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 hecho, 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 hechos 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 siniestro, y en algunas ocasiones durante el traslado al hospital, pero no realiza un seguimiento de fallecimientos hospitalarios.

Cuando un siniestro 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, la Fiscalía General de Justicia (FGJ) es la dependencia facultada para abrir una Carpeta de Investigación de tal siniestro. 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 hecho. 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

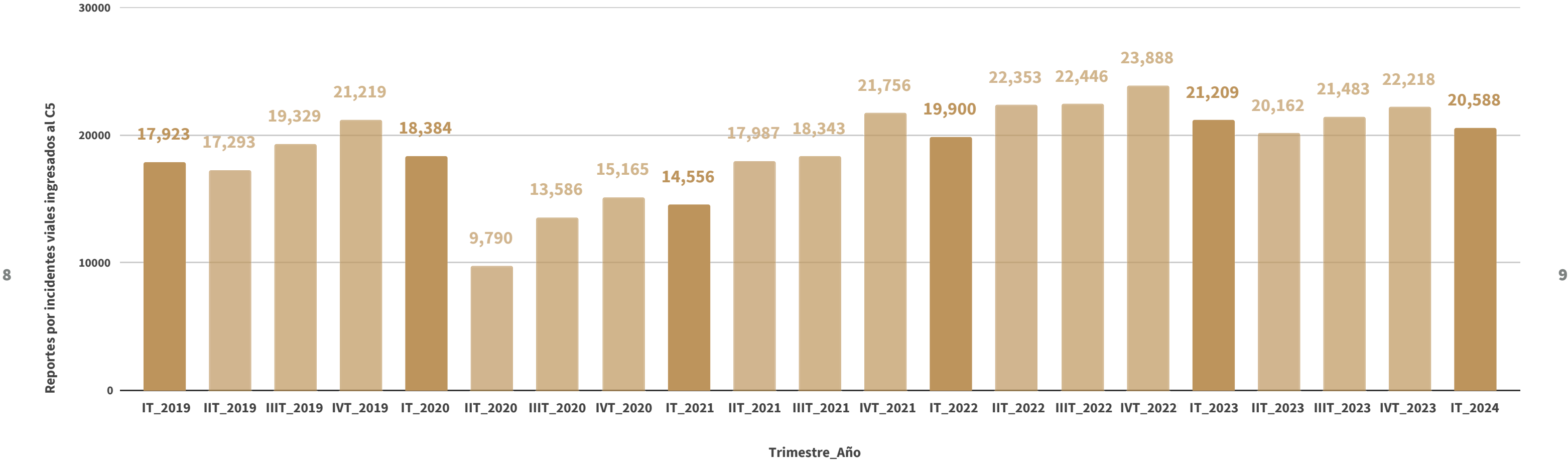
Se comparan interanualmente las cifras del primer trimestre de 2024 con los mismos periodos de 2019 y 2023, provenientes de la información proporcionada por el C5, la SSC y la FGJ. **Es importante hacer hincapié en que la SEMOVI no genera los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de las instituciones produce su información cumpliendo objetivos distintos y haciendo uso de 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

De enero a marzo de 2024, se registró una reducción de 3% en el número de reportes por incidentes viales ingresados al C5 respecto al mismo periodo de 2023, pasando de 21,209 a 20,588. En comparación con dicho periodo de 2019, en el que se registraron 17,923 reportes, se tuvo un incremento de 15% (Gráfica 1).

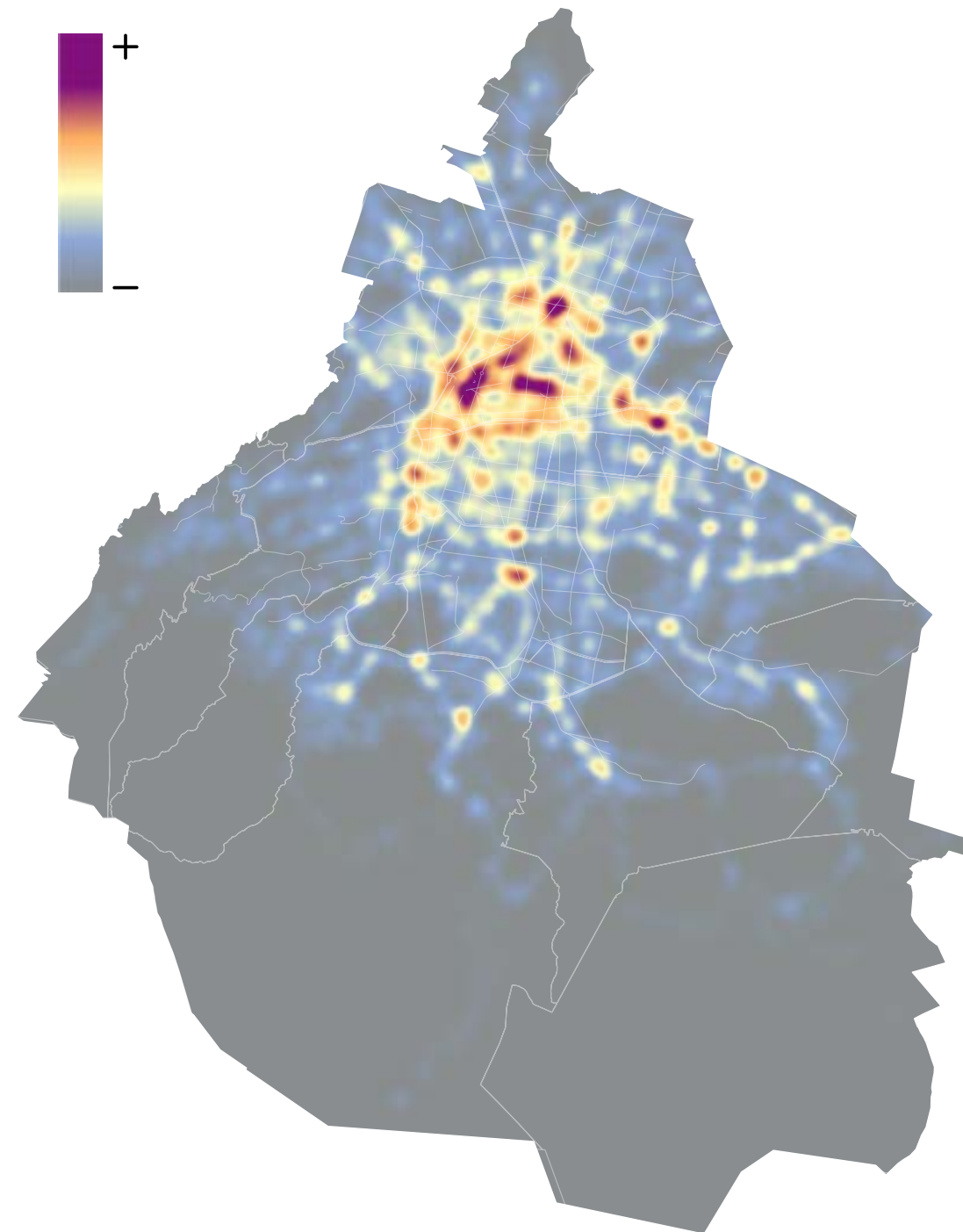
Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024²



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, primer trimestre 2024



De acuerdo con el Mapa 1, durante el primer trimestre de 2024 hubo alta concentración de incidentes viales en las siguientes intersecciones:

- Av. Guelatao y Av. Luis Méndez (26),
- Circuito Interior con Av. F.C. Hidalgo y Av. Guadalupe I. Ramírez con Prol. División del Norte (18, respectivamente),
- Circuito Interior y Calz. de Guadalupe (17), y
- Av. Fray Servado y Av. Congreso de la Unión, Av. San Antonio y Anillo Periférico, Av. Río Churubusco y Calz. de la Viga, Av. Luis Méndez y Anillo Periférico, Av. San Jerónimo con Anillo Periférico y Calz. de las Bombas con Canal de Miramontes (15, cada intersección).

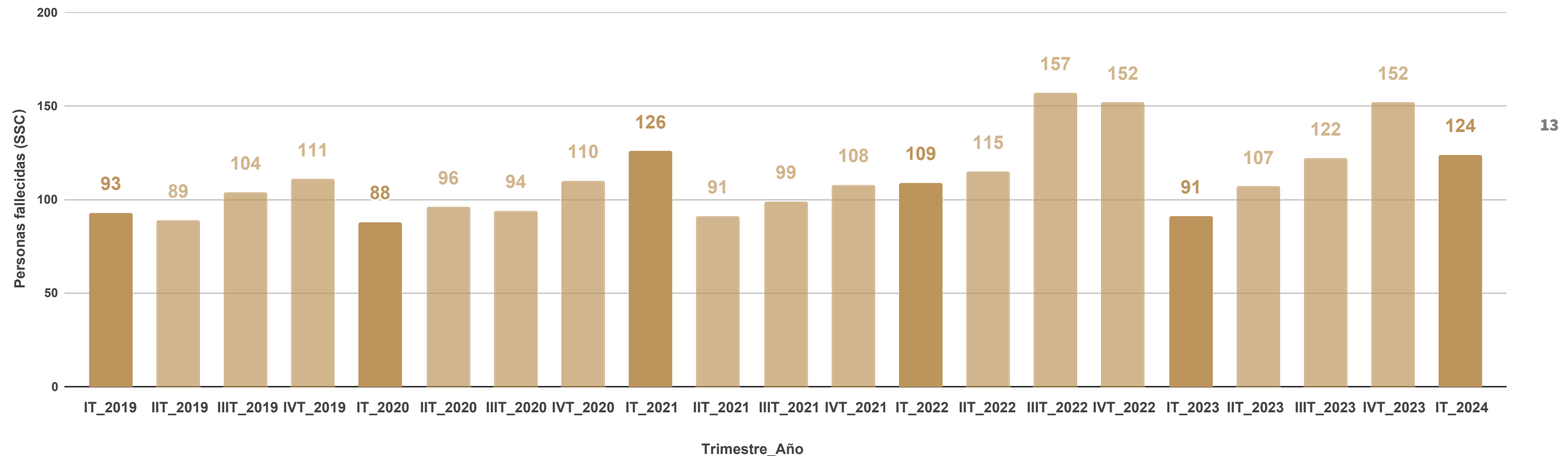
2. VÍCTIMAS

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 primer trimestre de 2024, el número de personas fallecidas en siniestros de tránsito disminuyó 18% respecto al último trimestre de 2023 (pasando de 152 a 124) y, aumentó en 36% en comparación con el mismo periodo de 2023 (pasando de 91 a 124) y en 33% respecto al periodo de 2019 cuando se registraron 93 víctimas mortales (Gráfica 2).

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



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

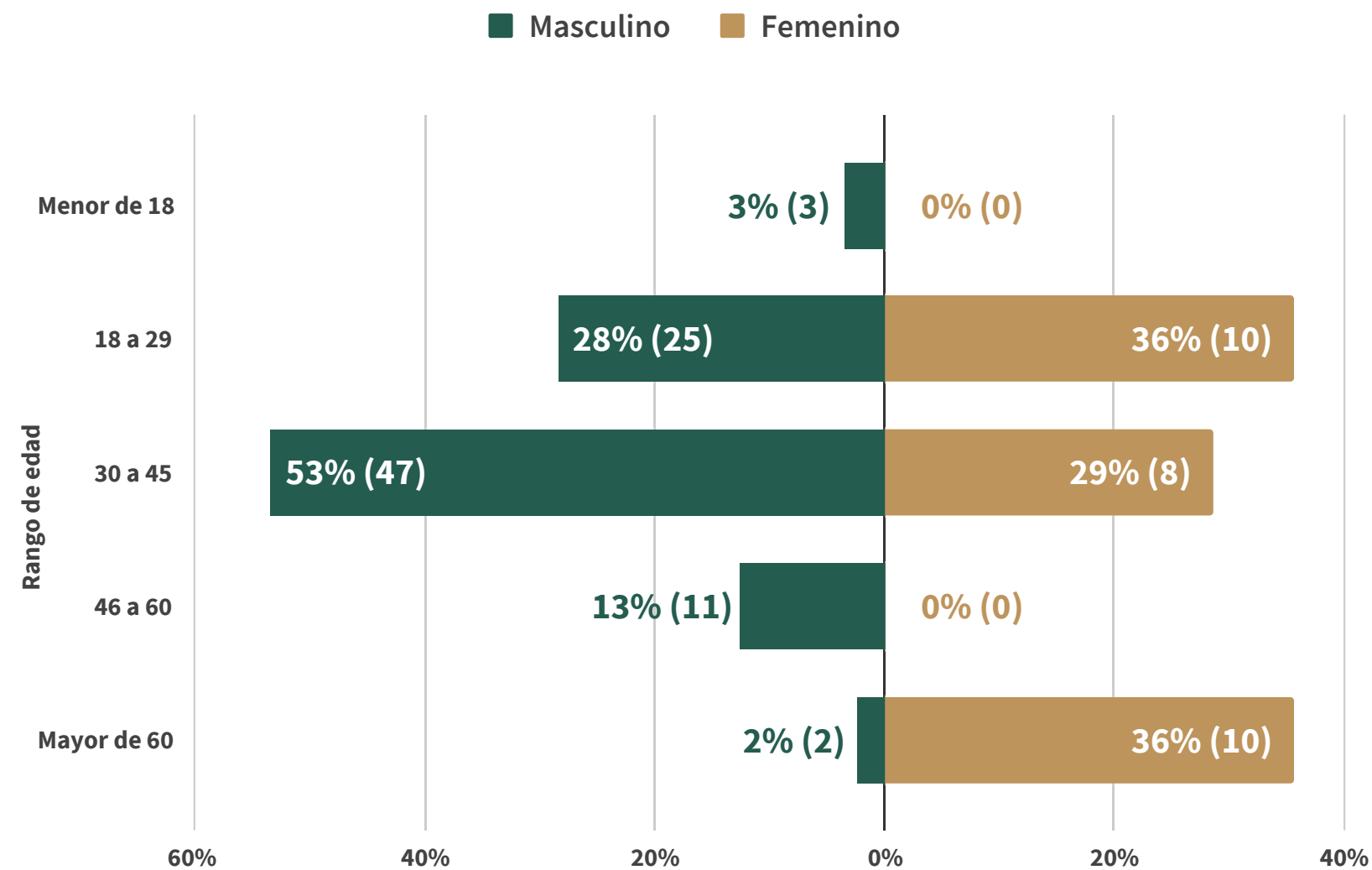
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

Con base en la Gráfica 3, durante el primer trimestre de 2024, el 77% de las víctimas mortales por siniestros viales (95 de 124) fueron hombres.

Excluyendo a las víctimas mortales de edad y/o sexo desconocido⁴ se registró que el 78% (90 de 116) tenían entre 18 y 45 años:

- 53% de los hombres (47 de 88) tenía entre 30 y 45 años.
- 36% de las mujeres se encontraba entre los 18 y 29 años (10 de 28), mientras que otro 36% eran mayores de 60 años.

Gráfica 3. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo primer trimestre 2024

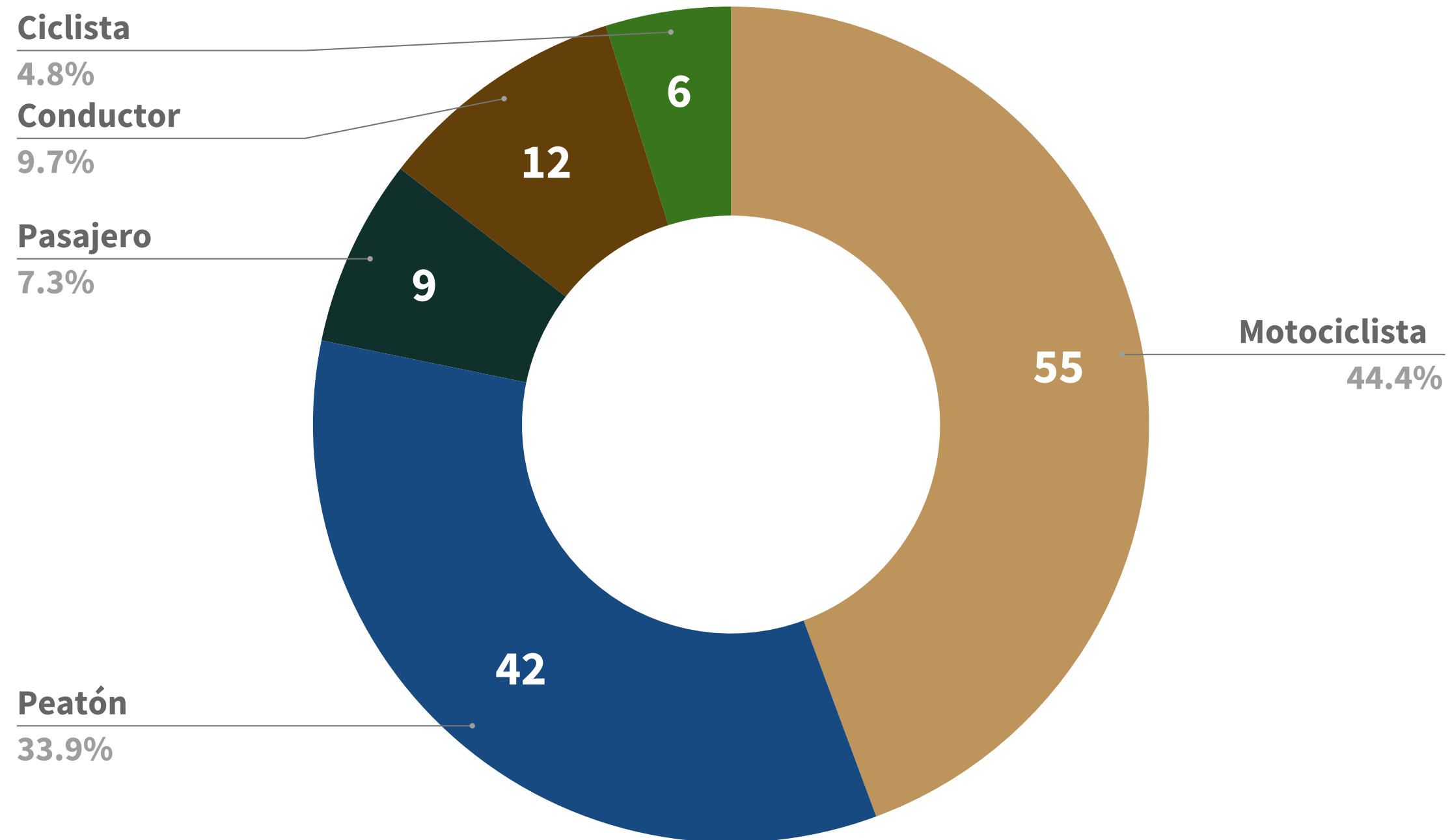


⁴ Se excluyeron 7 registros por falta de edad y uno por falta del sexo.

2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 4 y por noveno trimestre consecutivo, en el primer trimestre de 2024 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito, con 44% del total (55 de 124), seguido de peatones con 34% (42 de 124).

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



De acuerdo con la Gráfica 5 en el primer trimestre de 2024, en comparación con el mismo periodo de 2023, se registraron reducciones en el número de pasajeros fallecidos, pasando de 14 a 9. De forma contraria, el número de motociclistas fallecidos aumentó de 33 a 55, el de peatones de 32 a 42, el de conductores de 7 a 12 y el de ciclistas de 5 a 6.

Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024⁵

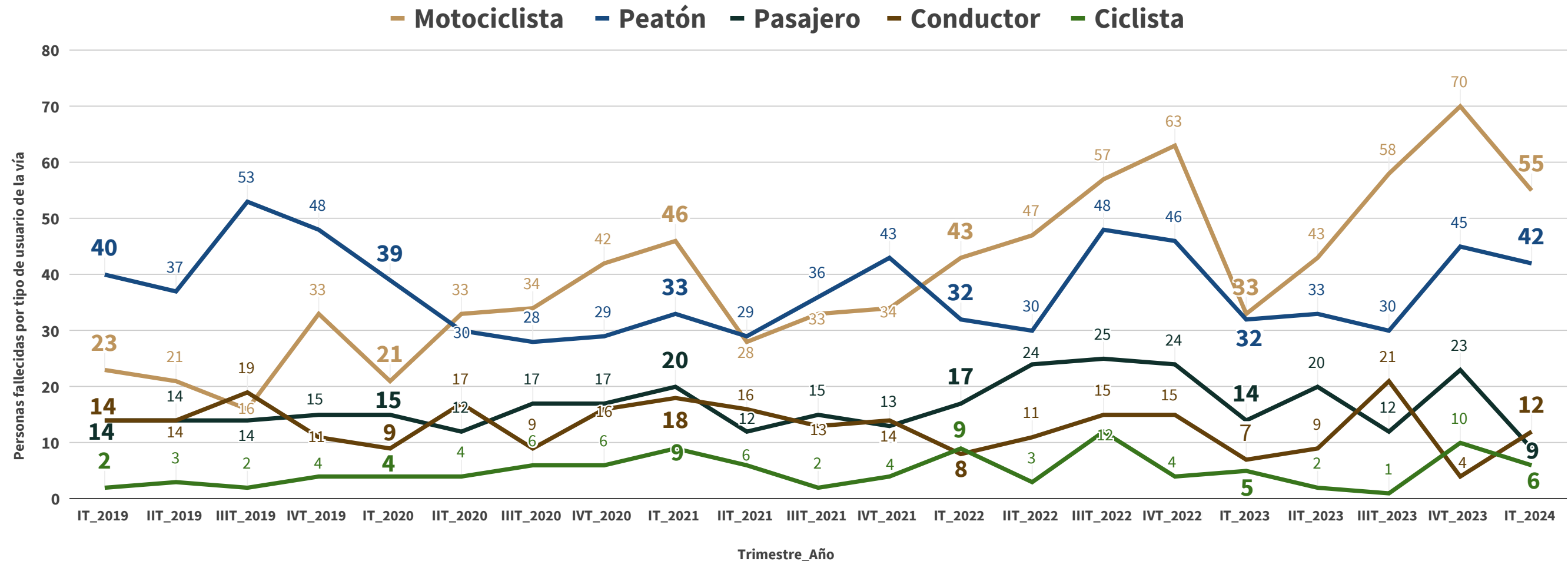


Tabla 1. Tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas, 1er trimestre de 2018 y 2024

	1er trimestre de 2018	1er trimestre de 2024
Ciclistas fallecidos	8	6
Viajes ciclistas diarios	267,000	456,892
Viajes ciclistas en el trimestre	16,287,000	27,870,412
Tasa de ciclistas fallecidos / 10 millones de viajes ciclistas	4.9	2.2

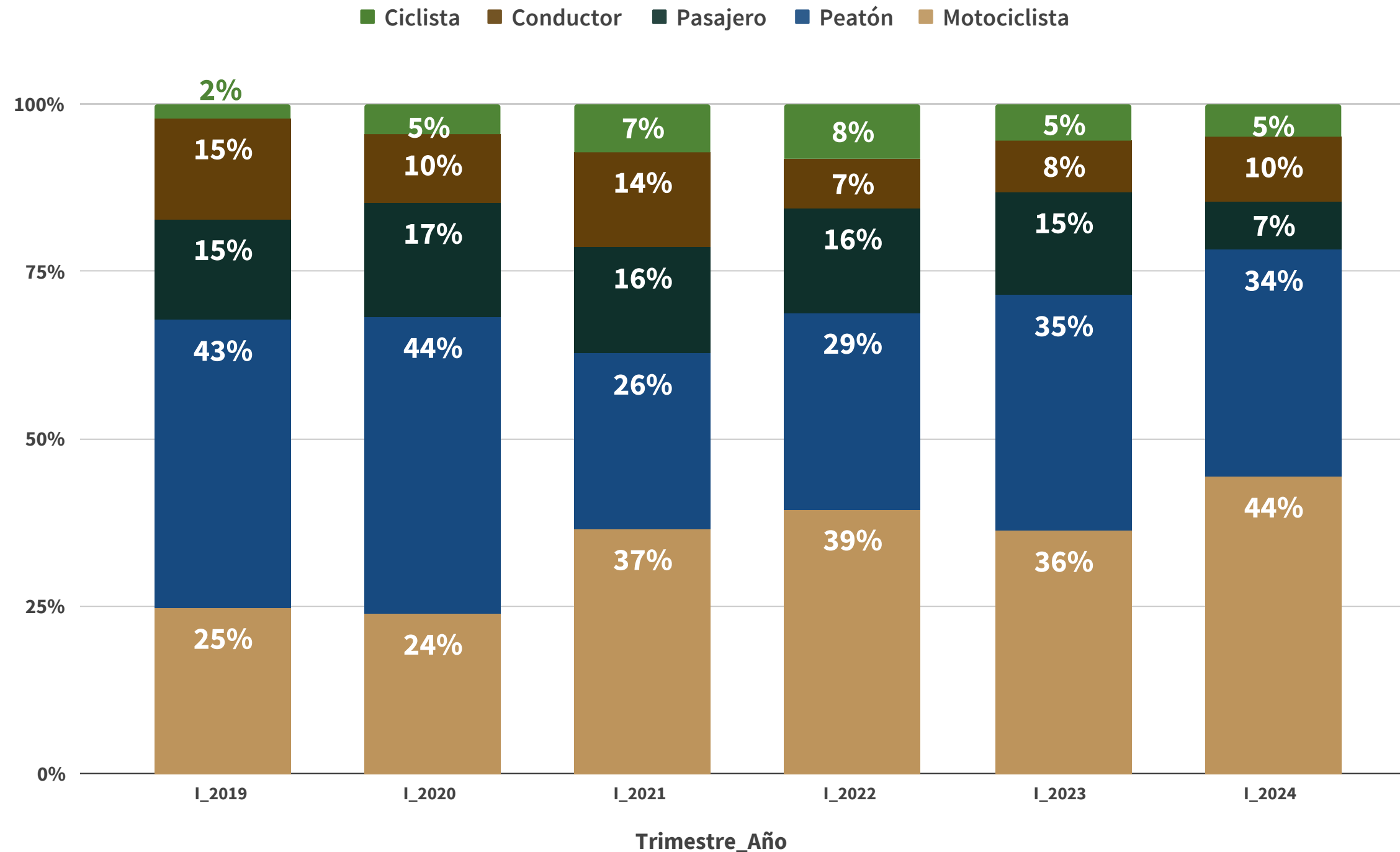
Con base en el Estudio de Movilidad Ciclista del 2018 y el Conteo ciclista del 2024 se registró que del primer trimestre de 2018 al primer trimestre de 2024 la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se redujo de 4.9 a 2.2 (Tabla 1).

Nota: El cálculo de la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se calculó con base en los 61 días laborales durante los primeros trimestre 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 y el viernes santo.

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

Según la Gráfica 6 se tuvo un incremento constante en la proporción de motociclistas fallecidos respecto del total de víctimas mortales, siendo el primer trimestre de 2024 el de la proporción más alta con 44%, lo que implica un aumento de 8 puntos porcentuales respecto al mismo trimestre del año anterior y de 11 puntos porcentuales en comparación con el periodo de 2019. Por el contrario, la proporción de pasajeros fallecidos fue la más baja de entre los periodos de enero a marzo de 2019 a 2024 con 7%, es decir 8 puntos porcentuales menos que en los periodos de 2019 y 2023.

Gráfica 6. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2024^{6 7}



⁶ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

⁷ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del primer trimestre de 2022 y 2023 no suman el 100%.

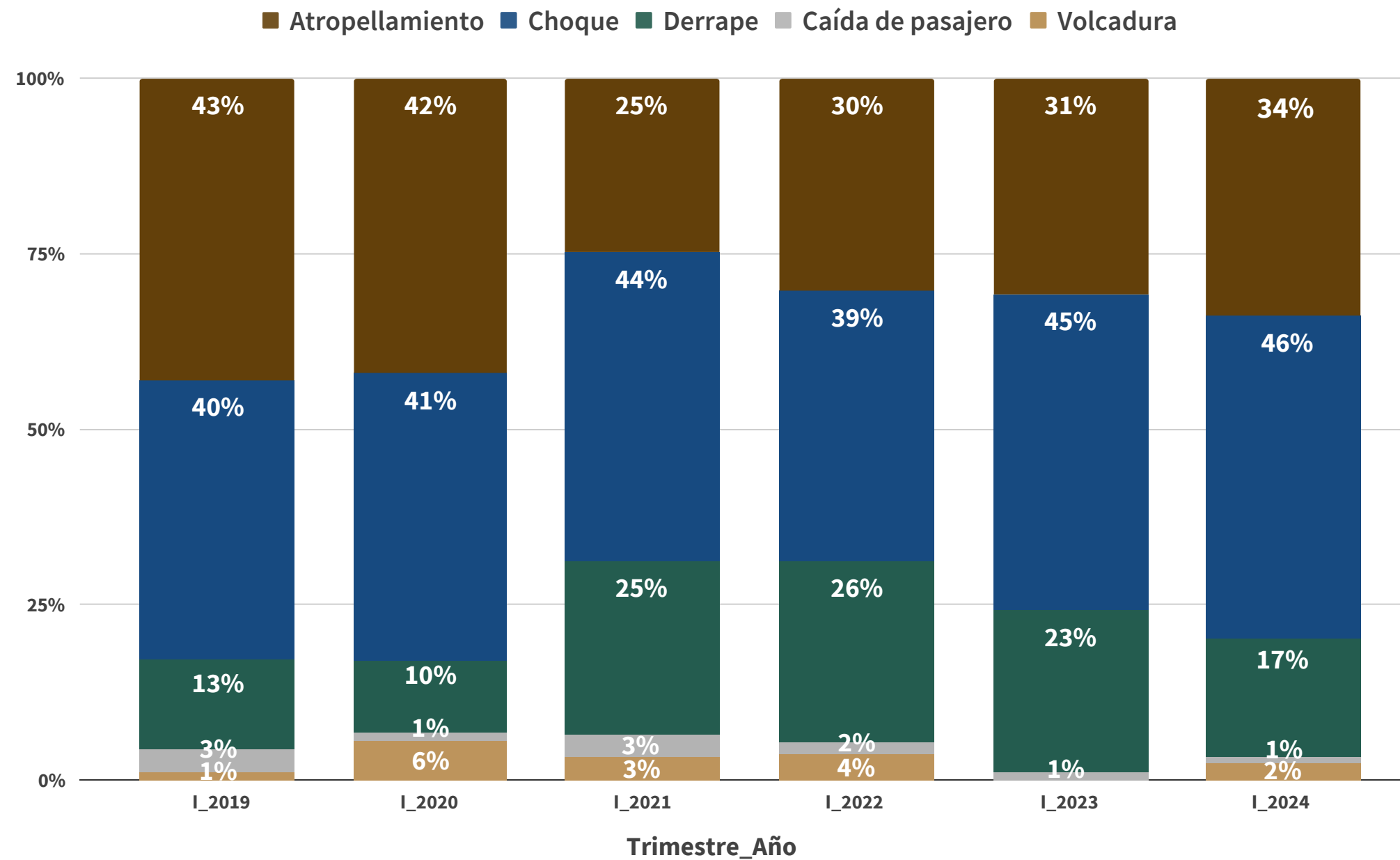
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

De acuerdo con la Gráfica 7, en el primer trimestre de 2024 el porcentaje de víctimas mortales a causa de un atropellamiento se mantuvo 9 puntos porcentuales por debajo del porcentaje en 2019, pero tuvo un ligero incremento de 3 puntos porcentuales en comparación con el año anterior.

En lo que a los derrapes respecta, se registró un decremento constante en la proporción de personas fallecidas por esta causa desde el primer trimestre de 2022 al mismo periodo de 2024 pasando de 26% a 17%, sin embargo, continuó 4 puntos porcentuales por encima del 2019 cuando se registró una proporción de 13%.

Por su parte, las muertes por choque continuaron en primer lugar y en incremento pasando de 40% en el primer trimestre de 2019 a 45% en 2023 y 46% en 2024.

Gráfica 7. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, primer trimestre 2019-2023^{8,9}



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

⁹ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del primer trimestre de 2022 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 2, durante el primer trimestre de 2024:

- 46% (57 de 124) del total de personas fallecidas perdieron la vida a causa de choques:
 - 11 de 12 conductores (92%),
 - 5 de 6 ciclistas (83%),
 - 34 de 55 motociclistas (62%),
 - 5 de 9 pasajeros¹⁰ (56%).
- Por cuarto trimestre consecutivo la proporción de motociclistas fallecidos por choque superó a los derrapes que registraron 36%.

Tabla 2. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer trimestre 2024**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	2	5	34	5	11	57
Atropellamiento	40	1	1	0	0	42
Derrape	0	0	20	1	0	21
Volcadura	0	0	0	2	1	3
Caída de pasajero	0	0	0	1	0	1
Total	42	6	55	9	12	124

¹⁰ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.).

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

Con base en la Tabla 3, durante el primer trimestre de 2024:

- Los ocupantes de motocicleta¹¹ fueron la mitad de las personas fallecidas (59 de 124).
 - De ellos, 36% perdieron la vida por derrapes¹² y 64% por choques (42% con otro tipo de vehículo motorizado y 22% contra poste o árbol¹³).
- 17 de los 42 (40%) peatones murieron por hechos de tránsito con vehículos livianos, 6 por incidentes con motocicletas y 6 por hechos con vehículos de carga.
- 10 de los 16 ocupantes de vehículo liviano¹⁴ (63%) fallecieron por incidentes sin otro vehículo involucrado.

Tabla 3. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, **primer 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	2	17	6	2	4	6	0	1	0	4	42
CICLISTA	2	2	1	0	0	0	0	0	0	1	6
OCUPANTE DE MOTOCICLETA	2	16	4	1	0	0	13	0	21	2	59
<i>Conductor</i>	2	14	4	1	0	0	11	0	21	2	55
<i>Pasajero</i>	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	4
OCUPANTE DE VEHÍCULO LIVIANO	0	2	0	0	0	0	10	1	3	0	16
<i>Conductor</i>	0	2	0	0	0	0	8	1	1	0	12
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	4
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
	6	37	11	3	4	6	23	2	25	7	124

¹¹ Contempla a conductores y pasajeros de motocicleta.

¹² Incidentes sin otro vehículo involucrado.

¹³ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

¹⁴ Conductores más pasajeros de automóvil o camioneta.

2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

Durante el primer trimestre de 2024, los hechos de tránsito mortales ocurridos durante viernes, sábados y domingos representaron el 57% del total de hechos de tránsito mortales, mientras que los ocurridos en horarios nocturnos (18:00 a 05:59) de lunes a domingo fueron el 68%.

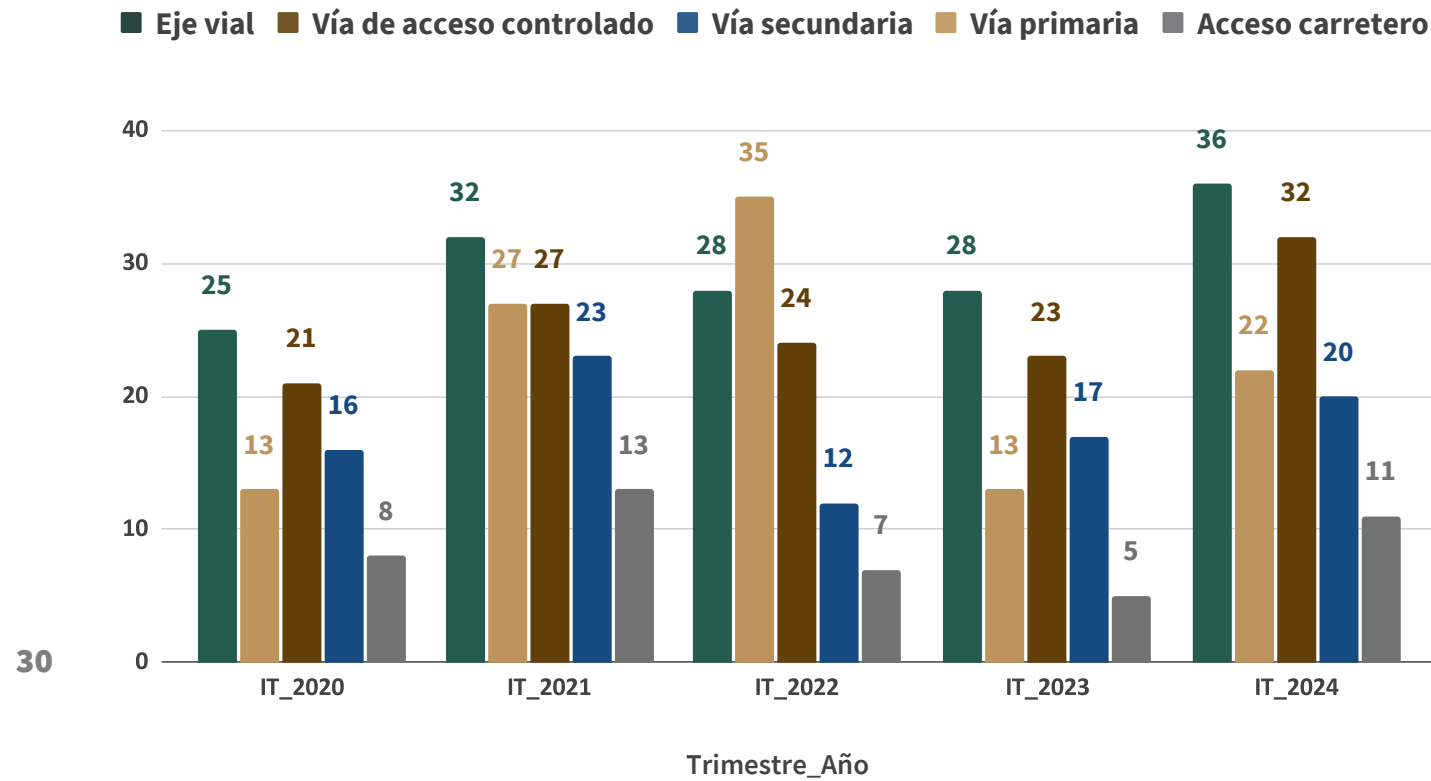
Resulta importante hacer énfasis en que al igual que en todo el 2023, los sábados, domingos y lunes de 00:00 a 05:59 registraron el 26% de los hechos fatales (Gráfica 8).

Gráfica 8. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y hora, primer trimestre 2024

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	1	2	3	1	4	4	4	19
	12:00 a 17:59	4	2	5	4	2	1	2	20
Noche	18:00 a 23:59	2	6	2	3	10	8	6	37
	00:00 a 05:59	10	3	2	2	6	11	11	45
total		17	13	12	10	22	24	23	121

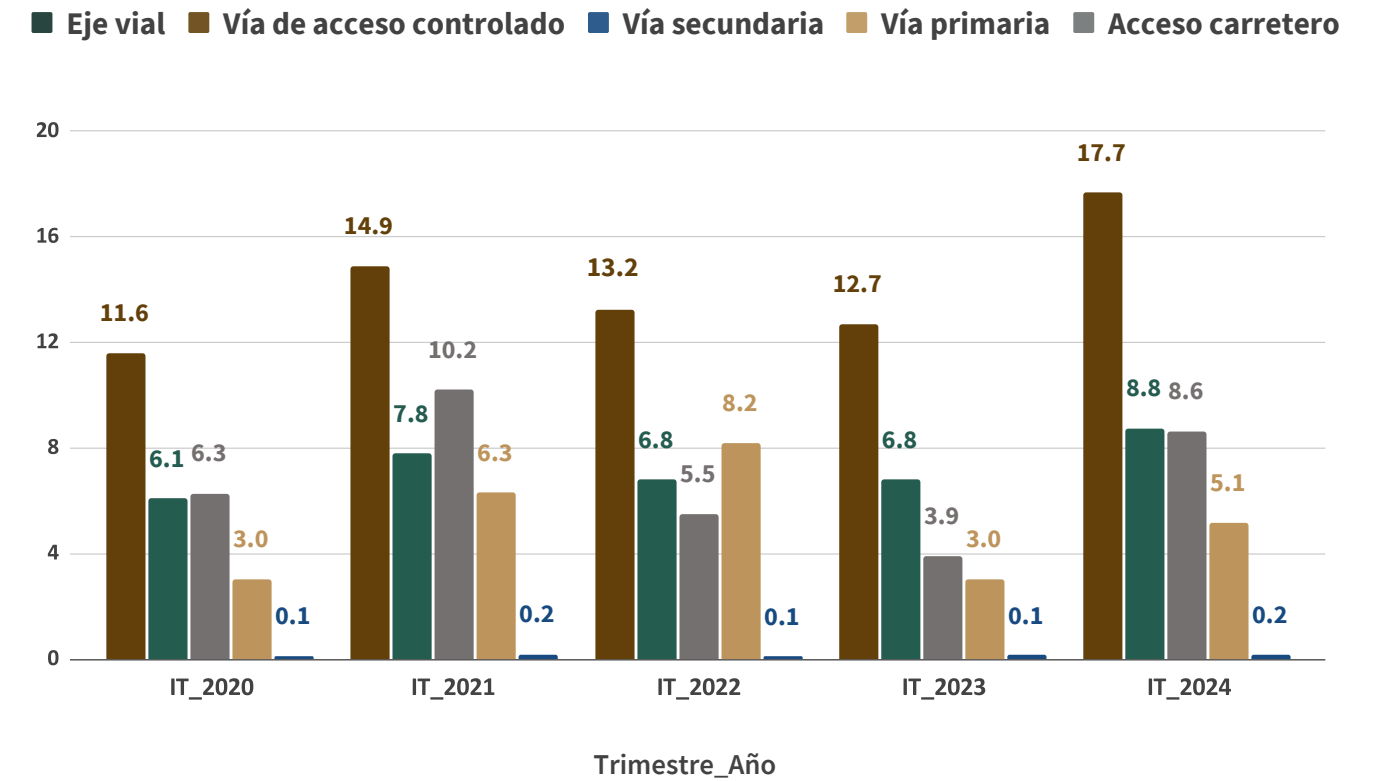
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

Gráfica 9.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, primer trimestre 2020-2024¹⁵



En el primer trimestre de 2024, los ejes viales registraron la cifra más alta de ocurrencia de hechos de tránsito mortales con 36 de 121 (30%), seguidos de las vías de acceso controlado con 26% (Gráfica 9.1).

Gráfica 9.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, primer trimestre 2020-2024¹⁶



Con base en la Gráfica 9.2, en el primer 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 17.7, seguidas de los ejes viales con 8.8 y los accesos carreteros con 8.6.

¹⁵ 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.

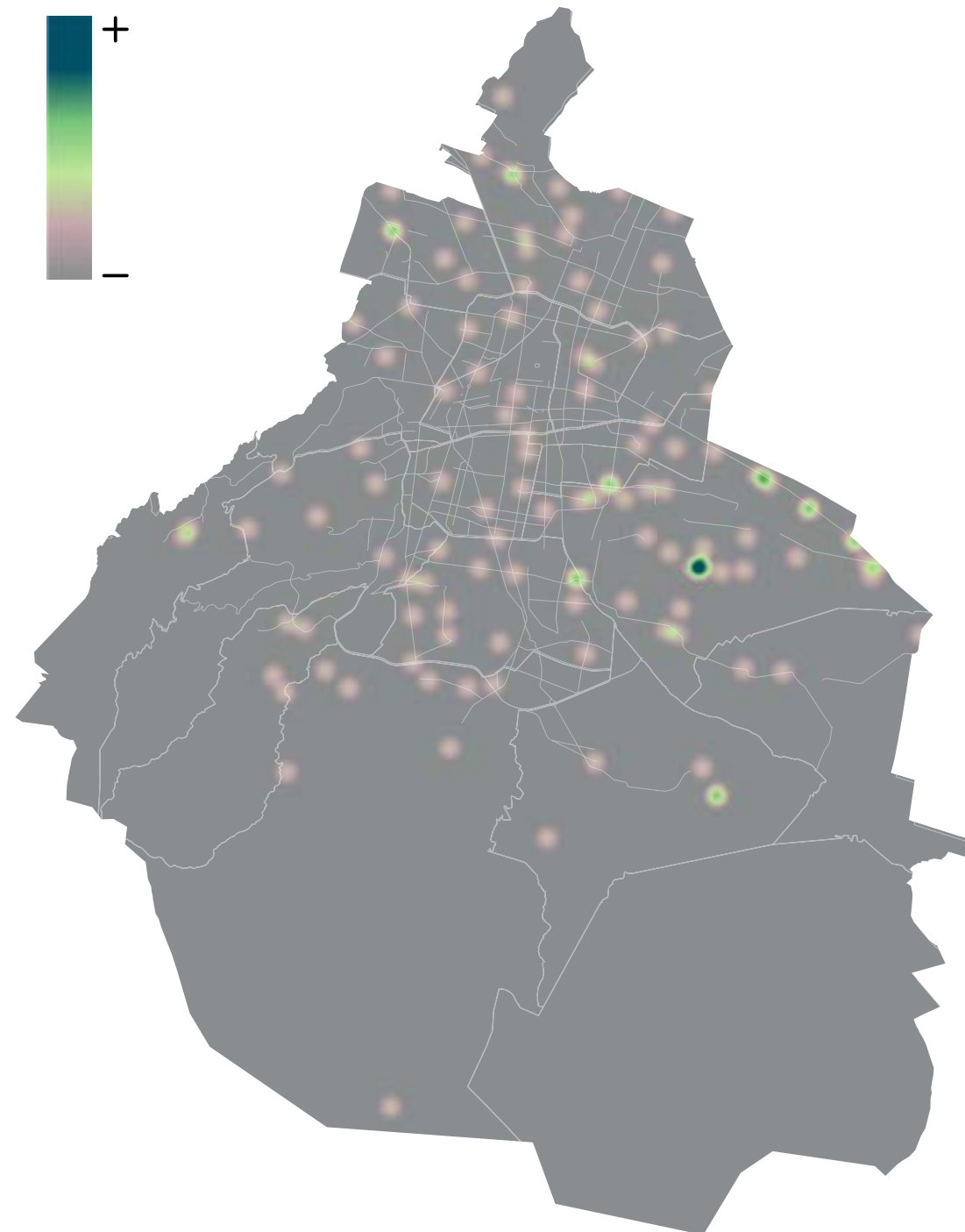
¹⁶ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

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 2. Densidad de hechos de tránsito mortales, primer trimestre 2024, SSC



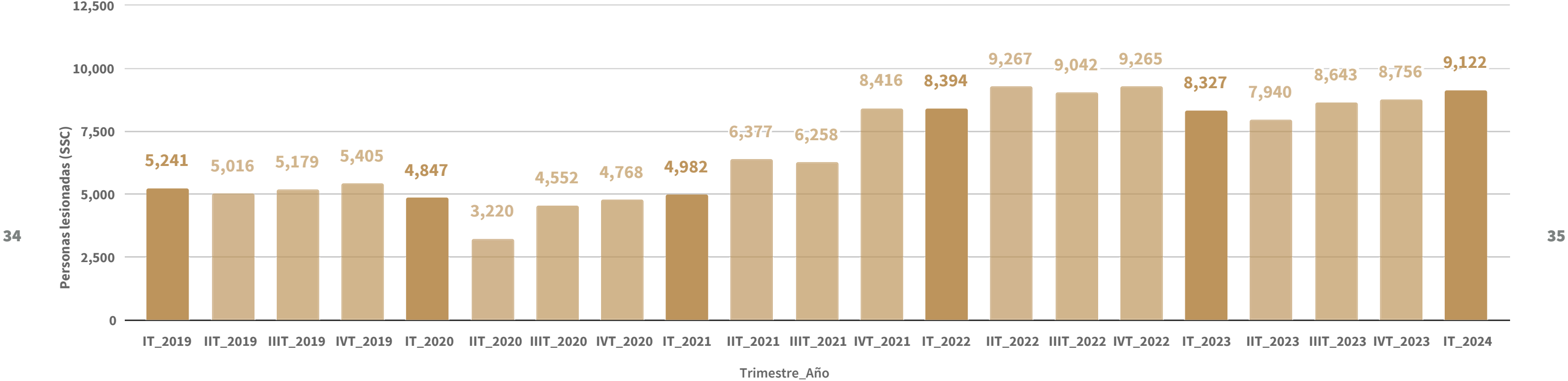
Con base en la información de la SSC (Mapa 2), durante el primer trimestre de 2024 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito fatales en:

- Anillo Periférico (10),
- Av. de los Insurgentes (8),
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (5),
- Circuito Interior, Eje 3 Oriente y Eje 8 Sur (4), y
- Autopista México-Puebla, Calz. de Tlalpan y Eje 5 Norte (3).

2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el primer trimestre de 2024 se tuvo un aumento de 10% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al primer trimestre de 2023 y de 74% en comparación con dicho periodo de 2019¹⁷ (Gráfica 10).

Gráfica 10. Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024¹⁸



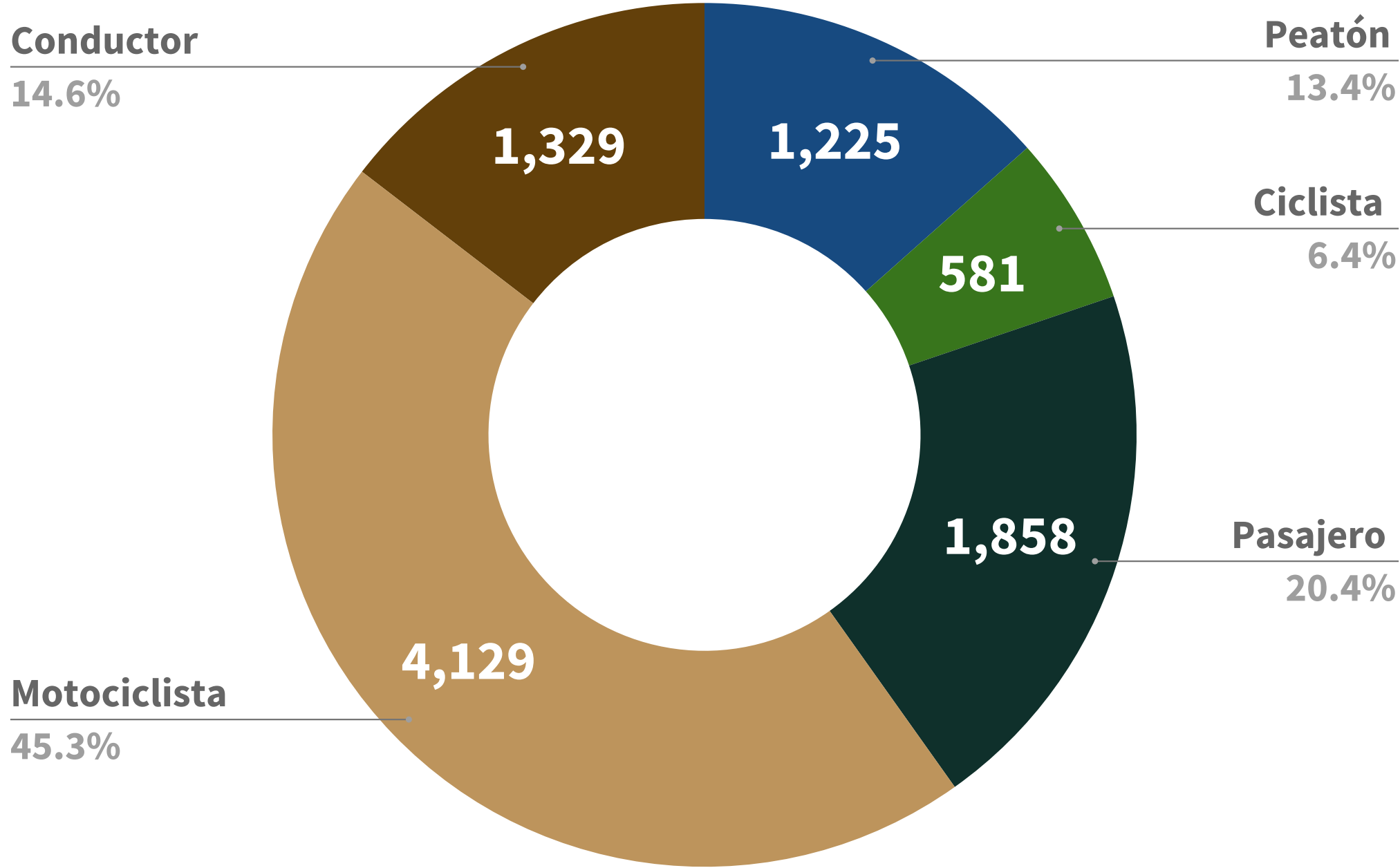
¹⁷ Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.

¹⁸ 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 11, durante el primer trimestre de 2024 los motociclistas mantuvieron la proporción más alta de personas lesionadas por hechos de tránsito con 45.3% (4,129 de 9,122), seguidos de los pasajeros¹⁹ con 20.4% (1,858 de 9,122).

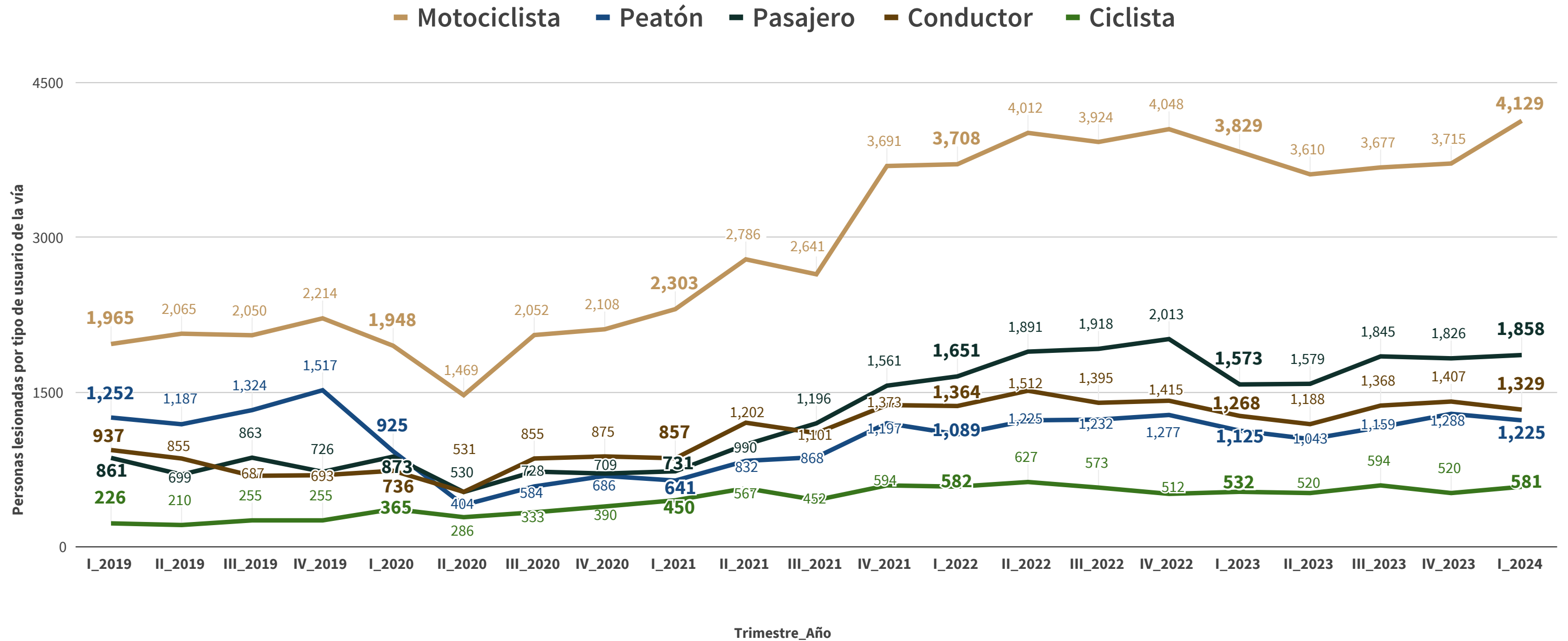
Gráfica 11. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2024



¹⁹ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.).

De acuerdo con la Gráfica 12, del primer trimestre de 2023 al mismo periodo de 2024, el número de víctimas lesionadas por tipo de usuario de la vía aumentó de la siguiente manera: pasajeros²⁰ en 18%, ciclistas y peatones en 9%, motociclistas en 8% y conductores en 5% (Gráfica 12).

Gráfica 12. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024²¹



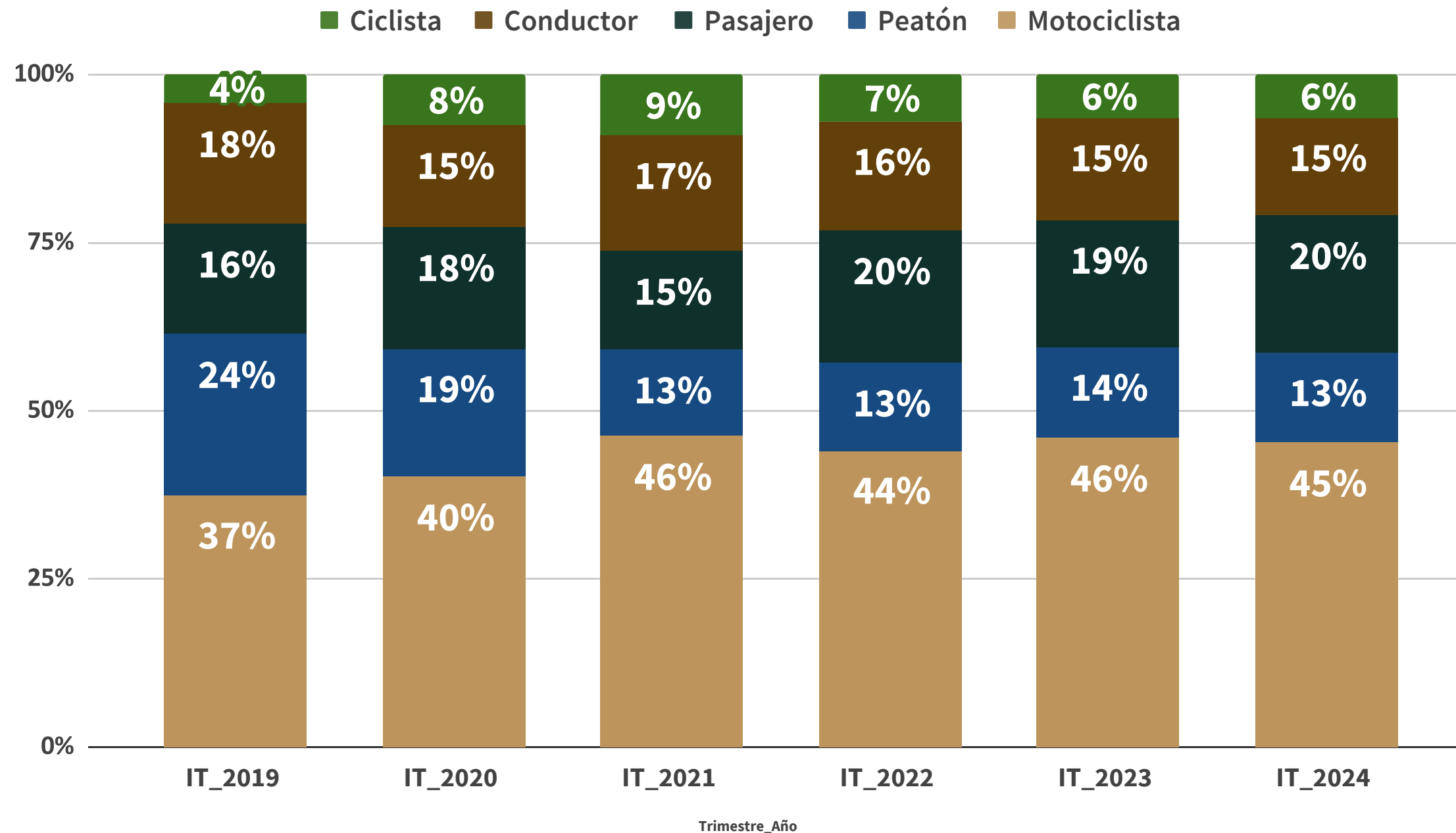
²⁰ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.).

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

De acuerdo con la Gráfica 13, en el primer trimestre de 2024 la proporción de cada uno de los tipos de usuario lesionados, respecto del total, se mantuvo prácticamente igual que en el mismo periodo del año anterior.

En comparación con dicho periodo de 2019 se tuvieron reducciones en la proporción de peatones (de 24% a 13%) y conductores (de 18% a 15%). De forma contraria, incrementó la proporción de motociclistas (de 37% a 45%), pasajeros (16% a 20%) y ciclistas (de 4% a 6%).

Gráfica 13. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2024^{22 23}



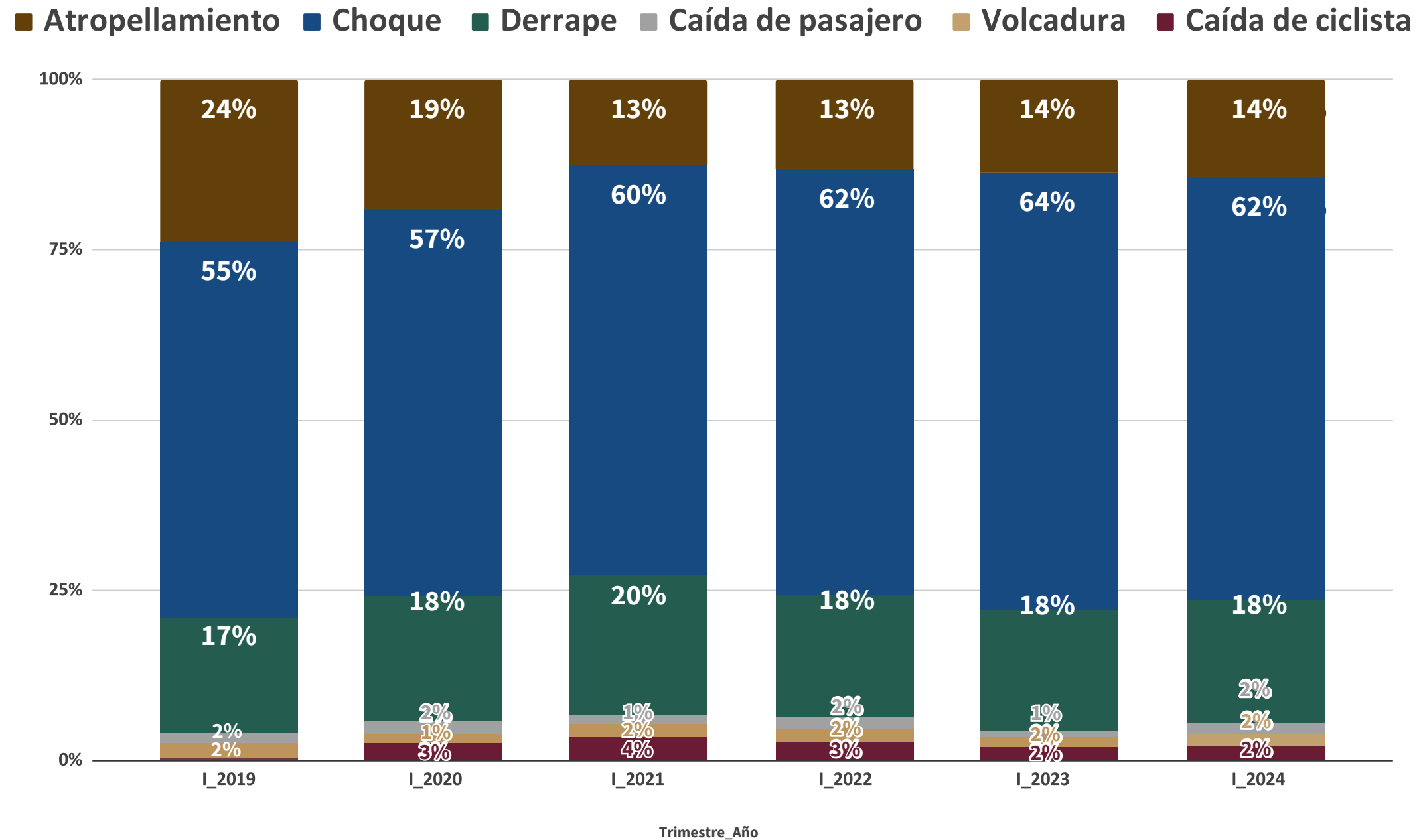
²² Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

²³ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del primer trimestre de 2019 y 2024 no suman el 100%.

2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

Con base en la Gráfica 14, de enero a marzo de 2024 la proporción de personas lesionadas por los diferentes tipos de eventos respecto del total se mantuvo en comparación con el mismo periodo de 2023. Respecto a dicho periodo de 2019 se tuvo una reducción de 24% a 14% en la proporción de personas lesionadas por atropellamiento, en tanto que, la proporción de choques incrementó de 55% a 62%.

Gráfica 14. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, primer trimestre 2019-2024^{24 25}



²⁴ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

²⁵ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del primer trimestre de 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 4, durante el primer trimestre de 2024:

- 62% de las personas lesionadas, se lesionaron a causa de choques:
 - 92% de los conductores (1,221 de 1,329),
 - 74% de los pasajeros²⁶ (1,374 de 1,858),
 - 65% de los conductores de motocicleta (2,681 de 4,129) y
 - 61% de los ciclistas (356 de 581).
- El 34% (1,388 de 4,129) restante de los motociclistas se lesionaron por derrapes.
- La causa de las lesiones del 97% de los peatones fueron atropellamientos.

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	36	356	2,681	1,374	1,221	5,668
Derrape	1	0	1,388	253	3	1,645
Atropellamiento	1,183	38	60	17	6	1,304
Caída de ciclista	1	187	0	7	0	195
Volcadura	4	0	0	62	99	165
Caída de pasajero	0	0	0	145	0	145
Total	1,225	581	4,129	1,858	1,329	9,122

²⁶ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.).

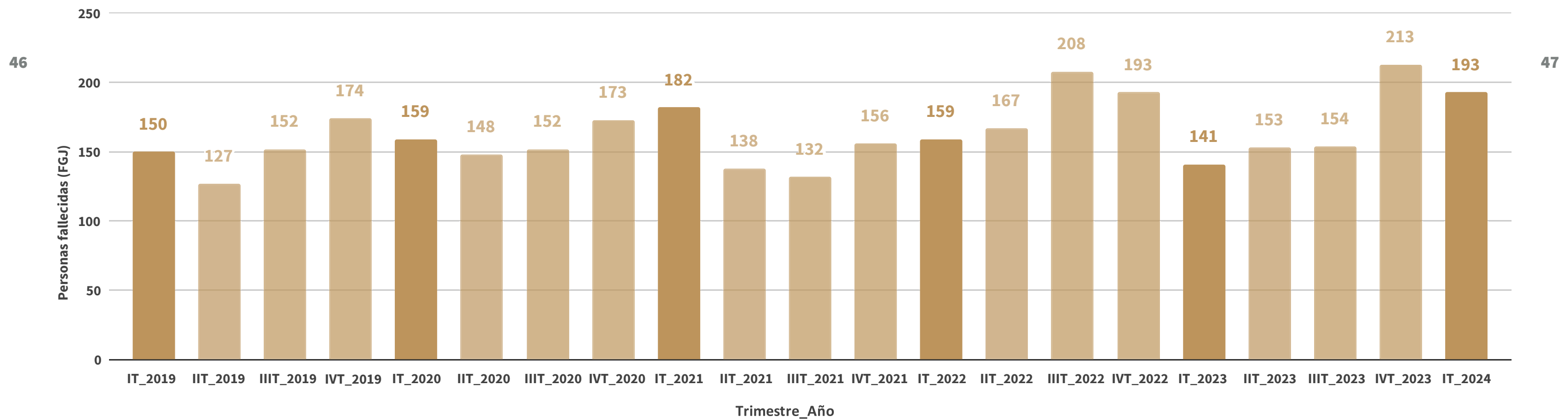
3. ANEXOS

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 primer trimestre de 2024 se registró una disminución del 9% respecto al último trimestre de 2023 y, un aumento de 37% respecto al primer trimestre de 2023 y de 29% en comparación con el mismo periodo de 2019 (Gráfica 15).

La diferencia entre el total de personas fallecidas mostradas por la SSC y la FGJ radica en la información recabada por cada institución ya que, mientras para la SSC solo es posible registrar a las personas que fallecieron en el lugar de ocurrencia del siniestro de tránsito y en pocas ocasiones durante el traslado hospitalario, la FGJ recaba aquellas por las cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público, es decir, que tiene la posibilidad de registrar a las personas que murieron en el lugar de ocurrencia del siniestro de tránsito, en el transcurso del traslado hospitalario y durante la estancia del paciente en el hospital. No obstante las diferencias, ambas dependencias registran incrementos en el número de personas fallecidas en el primer trimestre de 2024 en comparación con los mismos periodos de 2019 y 2023.

Gráfica 15. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2024²⁷



²⁷ 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



PRIMER TRIMESTRE 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 carretera²⁸.

Atropellamiento. Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento^{29 30}.

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 vehículo²⁹.

Caída de pasajero. Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento²⁹.

CIA. Carpetas de Investigación Abiertas.

Choque. Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad²⁹.

Derrape. Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación^{29 31}.

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 contraflujo³².

FGJ. Fiscalía General de Justicia.

Hecho de tránsito. Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando daños materiales, lesiones y/o muerte de personas³³.

Incidente vial o de tránsito. Acontecimiento repentino o inesperado provocado por el tránsito que no siempre causa lesiones a las personas o daños materiales^{34 35}.

SEMOVI. Secretaría de Movilidad.

Siniestro vial o de tránsito. Suceso previsible o evitable provocado por la circulación vial que produce daños o pérdidas considerables tanto materiales como personales^{36 37 38}.

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 Vialidades³³.

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 público³³.

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 semáforo³³.

Volcadura. Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales²⁹.

²⁸ 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.

²⁹ Definición de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

³⁰ En la base de datos como “Atropellado”.

³¹ En la base de datos como “Derrapado”.

³² 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.

³³ 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.

³⁴ <https://billiken.lat/interesante/sabes-cual-es-la-diferencia-entre-un-accidente-y-un-incidente/#:~:text=Los%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20suelen,la%20propiedad%20o%20al%20ambiente>.

³⁵ <https://proavance.pe/2021/10/15/sabes-cual-es-la-diferencia-entre-los-accidentes-e-incidentes/#:~:text=Un%20accidente%20es%20un%20acontecimiento,alguno%20en%20personas%20o%20cosas>.

³⁶ <https://dpej.rae.es/lema/siniestralidad-vial>.

³⁷ <https://dle.rae.es/siniestro?m=form>.

³⁸ <https://migoseguros.com/articulos/siniestro-vial/>.

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

Como resultado de este trabajo colaborativo, se encontró que el uso de distintas fuentes de información para comunicar un mismo indicador puede ser 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