

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

ABRIL - JUNIO
2023

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. En el segundo trimestre de 2023 se registraron:

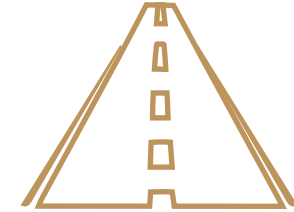
- 107 personas fallecidas por hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México, es decir, 7% menos que en el segundo trimestre de 2022 (con 115).
- 7,941 personas lesionadas, lo que significa un 14% menos respecto al mismo periodo de 2022 (con 9,267).



2. El 40% de las personas fallecidas por siniestros viales ocurridos en el segundo trimestre de 2023 correspondió a motociclistas, 31% a peatones, 19% a pasajeros de vehículos motorizados¹, 8% a conductores y 2% a ciclistas. Del total de personas fallecidas, el 74% fueron hombres (79) de los cuales más del 80% tenía entre 18 y 45 años de edad.



5. En este periodo, el 62% de los hechos de tránsito mortales ocurrieron de viernes a domingo, mientras que el 63% entre las 18:00 y 05:59 h considerando todos los días de la semana.



6. En el segundo trimestre de 2023, de cada 10 hechos de tránsito mortales, 3 ocurrieron en ejes viales, y 2 en vías primarias y vías de acceso controlado, respectivamente.

2

3



3. Durante el segundo trimestre de 2023, 4 de cada 10 víctimas mortales perdieron la vida debido a un choque y 3 a causa de un atropellamiento.



4. De abril a junio de 2023, de 43 motociclistas fallecidos, el 51% murió a causa de un choque y el 49% por derrape.



7. En el segundo trimestre de 2023, el 45% de las personas lesionadas fueron motociclistas, 20% pasajeros¹, 15% conductores, 13% peatones y 7% ciclistas.

¹ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc)

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
METODOLOGÍA DE ANÁLISIS	7
1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	8
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	10
2. VÍCTIMAS	14
2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	14
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS	16
2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	18
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO	24
2.1.4. MATRIZ PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	26
2.1.5. MATRIZ PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO	28
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA	32
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA	34
2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	38
2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	42
2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	44
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO	50
2.2.3. MATRIZ PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	52
3. ANEXOS	54
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS (CIA) POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	54
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	56
GLOSARIO DE TÉRMINOS	58

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

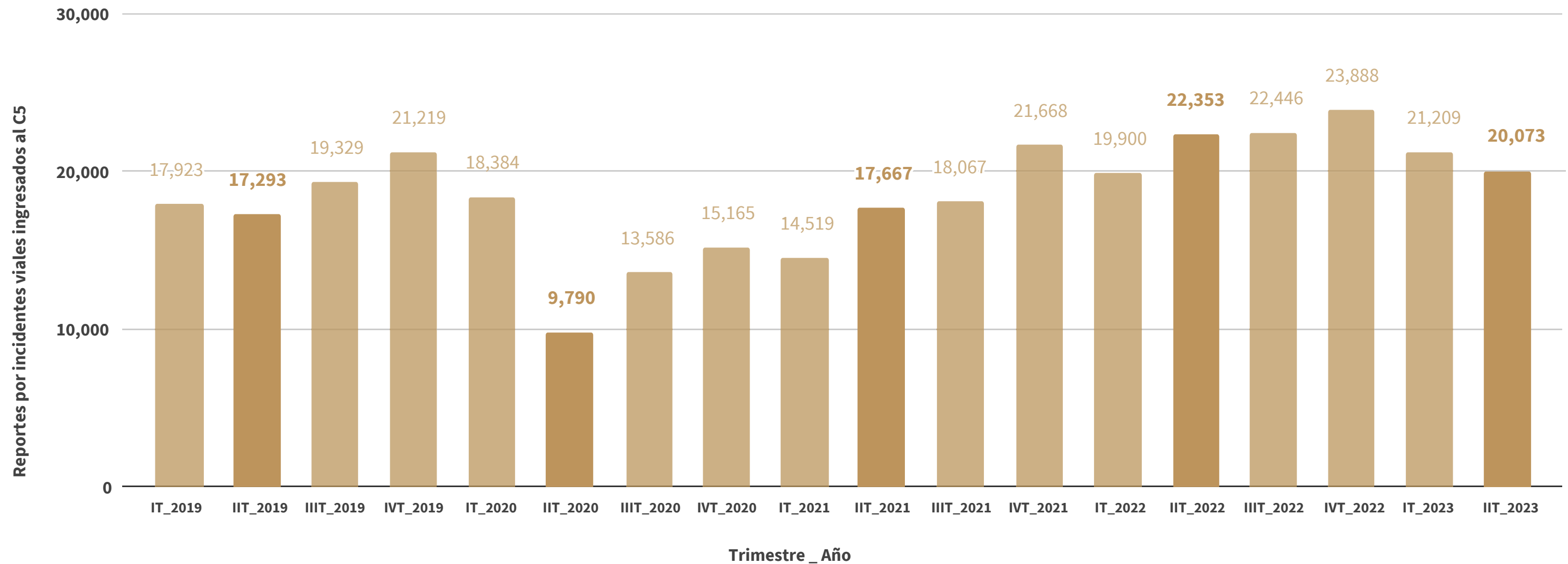
Se comparan interanualmente las cifras del segundo trimestre de 2023, con los mismos periodos de 2019 y 2022, provenientes de la información proporcionada por el C5, la SSC y la FGJ. **Es importante hacer hincapié en que la SEMOVI no genera los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de 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 2023: Nota Metodológica

1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

En el segundo trimestre de 2023, respecto al mismo periodo de 2022, se registró una reducción de 10% en el número de reportes de incidentes viales ingresados al C5 pasando de 22,353 a 20,073. Por el contrario, en comparación con dicho periodo del 2019 en el que se registraron 17,293 reportes, se tuvo un incremento de 16% (Gráfica 1).

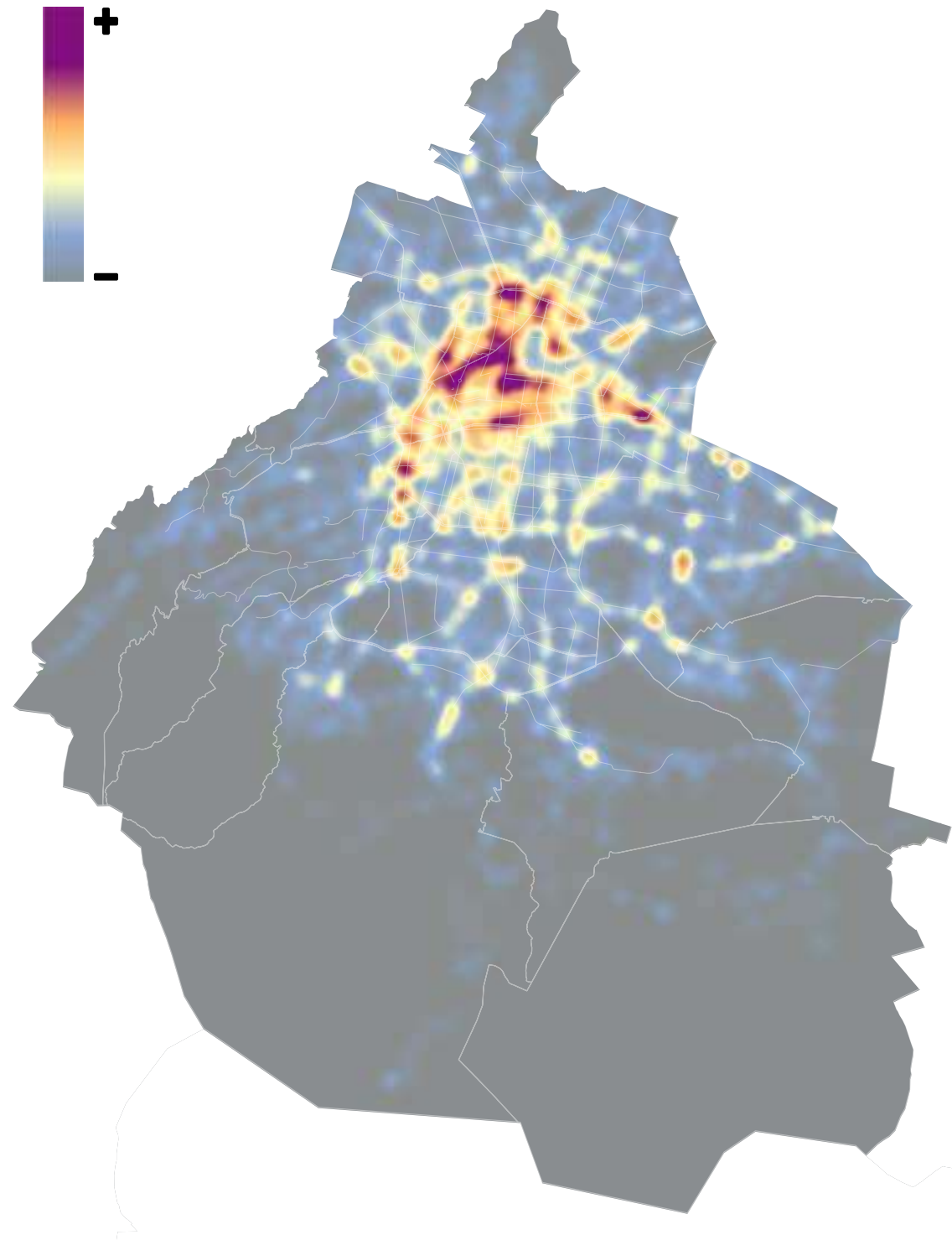
Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2023²



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

1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

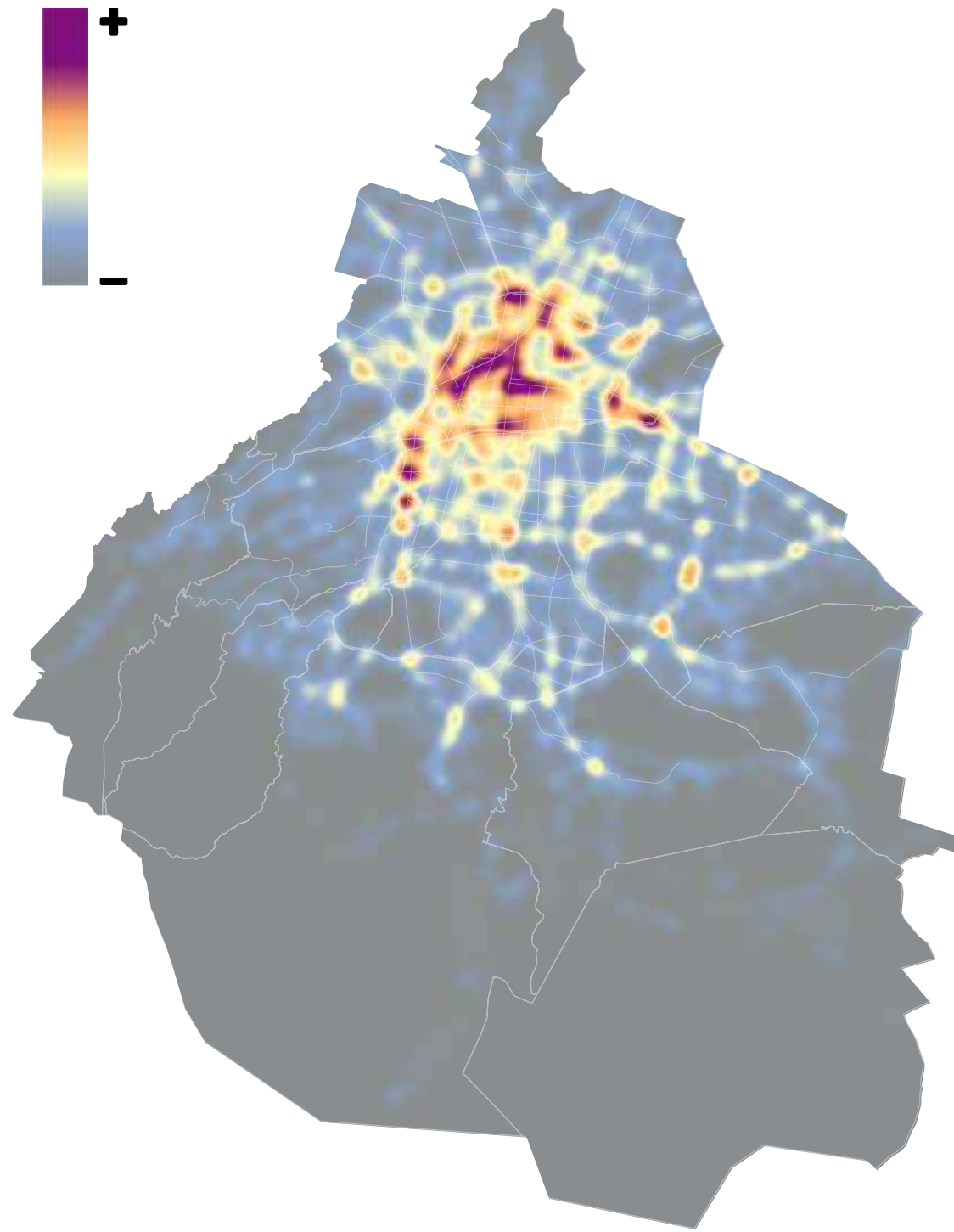
Mapa 1. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, **segundo trimestre 2023**



De acuerdo con el Mapa 1 se tuvieron concentraciones importantes de incidentes viales ocurridos durante el segundo trimestre de 2023 en las intersecciones de:

- Circuito Interior (Av. Revolución), Viaducto Miguel Alemán y Parque Lira (23)
- Eje 4 Sur Plutarco Elías Calles, La Viga y Eje 2 Ote. H. Congreso de la Unión (21)
- Eje 5 Nte. San Juan de Aragón y Eje 3 Ote. Ing. Eduardo Molina (20)
- Anillo Periférico (Canal de Garay) y Av. Tláhuac (20)
- Anillo Periférico (Canal de Garay) y Eje 5 Sur Prol. San Antonio (20)
- Circuito Interior (Blvd. Puerto Aéreo) y Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (19)
- Anillo Periférico (Canal de Garay) y Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa (19)
- Anillo Periférico (Blvd. Adolfo López Mateos) y Barranca del Muerto (18)
- Circuito Interior (Río Consulado) y Eje 2 Nte. Av. Oceanía (17)

Mapa 2. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer semestre 2023



De acuerdo con el Mapa 2 se perciben concentraciones importantes de incidentes viales ocurridos durante el primer semestre de 2023 en los siguientes tramos e intersecciones:

- Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa de Anillo Periférico (Canal de Garay) a Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (162)
- Eje 5 Oriente Lic. Javier Rojo Gómez del Eje 6 Sur Av. Luis Méndez a Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (101)
- Eje 5 Sur Av. de las Torres y Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa (45)
- Anillo Periférico (Blvd. Adolfo López Mateos) y Eje 5 Sur Prol. San Antonio (43)
- Circuito Interior (Av. Revolución) casi esquina con Viaducto Miguel Alemán (42)
- Eje 5 Sur Leyes de Reforma y Anillo Periférico (Canal de Garay) (40)
- Eje 1 Sur Fray Servando y Eje 2 Ote. H. Congreso de la Unión (39)
- Eje 5 Oriente Lic. Javier Rojo Gómez y Eje 6 Sur Av. Jalisco (38)
- Eje 5 Nte. San Juan de Aragón y Eje 3 Ote. Ing. Eduardo Molina (36)
- Eje 2 Ote. Canal de Miramontes y Calzada del Hueso (36)
- Eje 6 Sur Av. Luis Méndez y Anillo Periférico Canal de Garay (35)

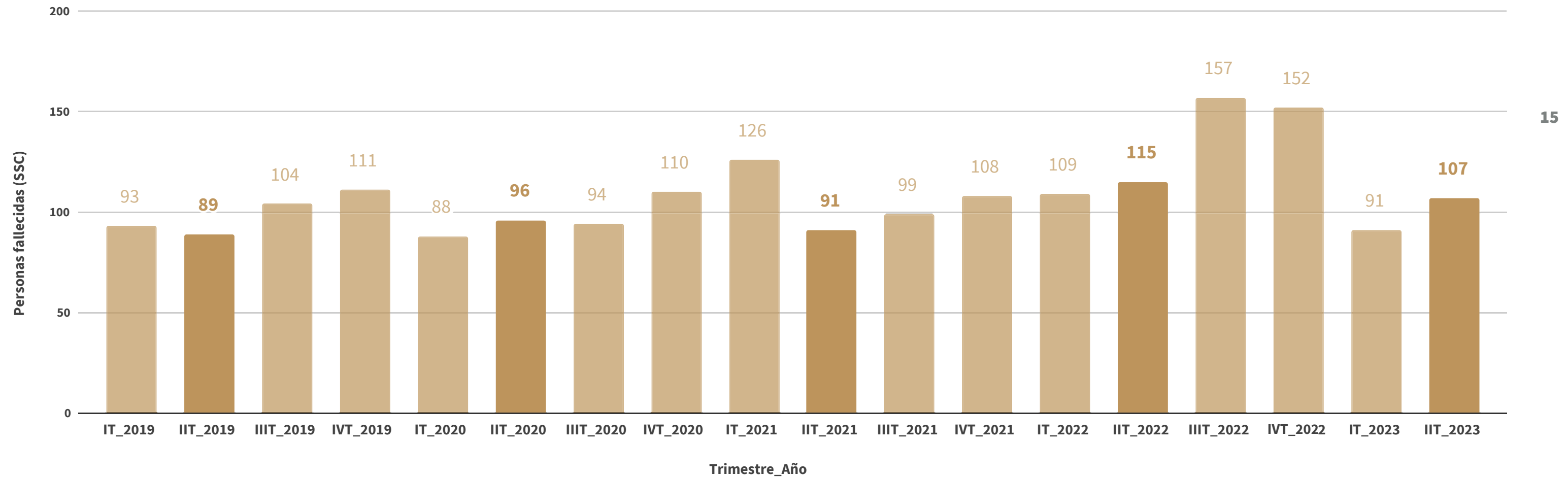
2. VÍCTIMAS

Con base en la información proporcionada por la SSC, se muestra el total de personas fallecidas y lesionadas a causa de hechos viales 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 incidentes.

2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el segundo trimestre de 2023 se tuvo una reducción de 7% en el número de personas fallecidas por incidentes de tránsito respecto al segundo trimestre del 2022 y un incremento de 20% en comparación con el mismo periodo de 2019 y (Gráfica 2).

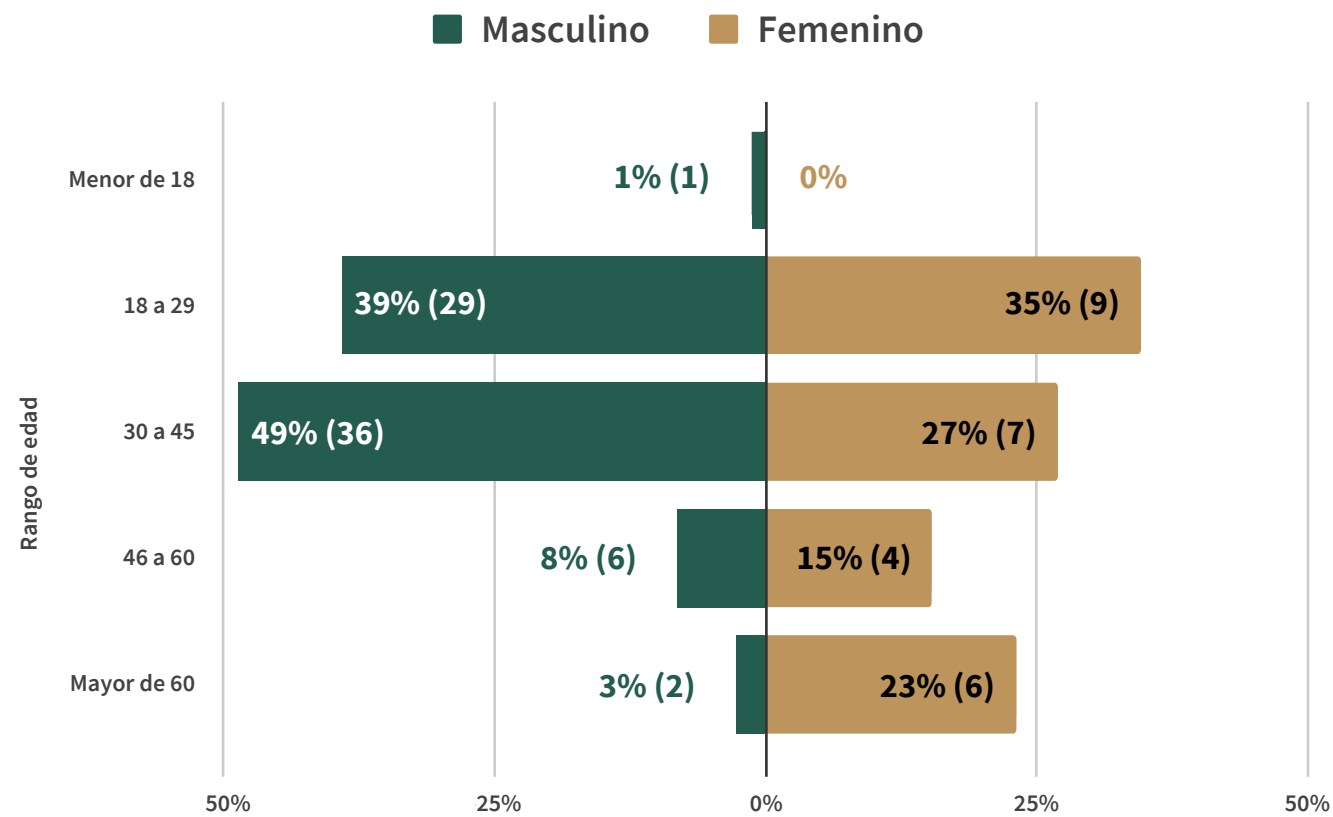
Gráfica 2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2023³



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

2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

Gráfica 3.1. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo segundo trimestre 2023

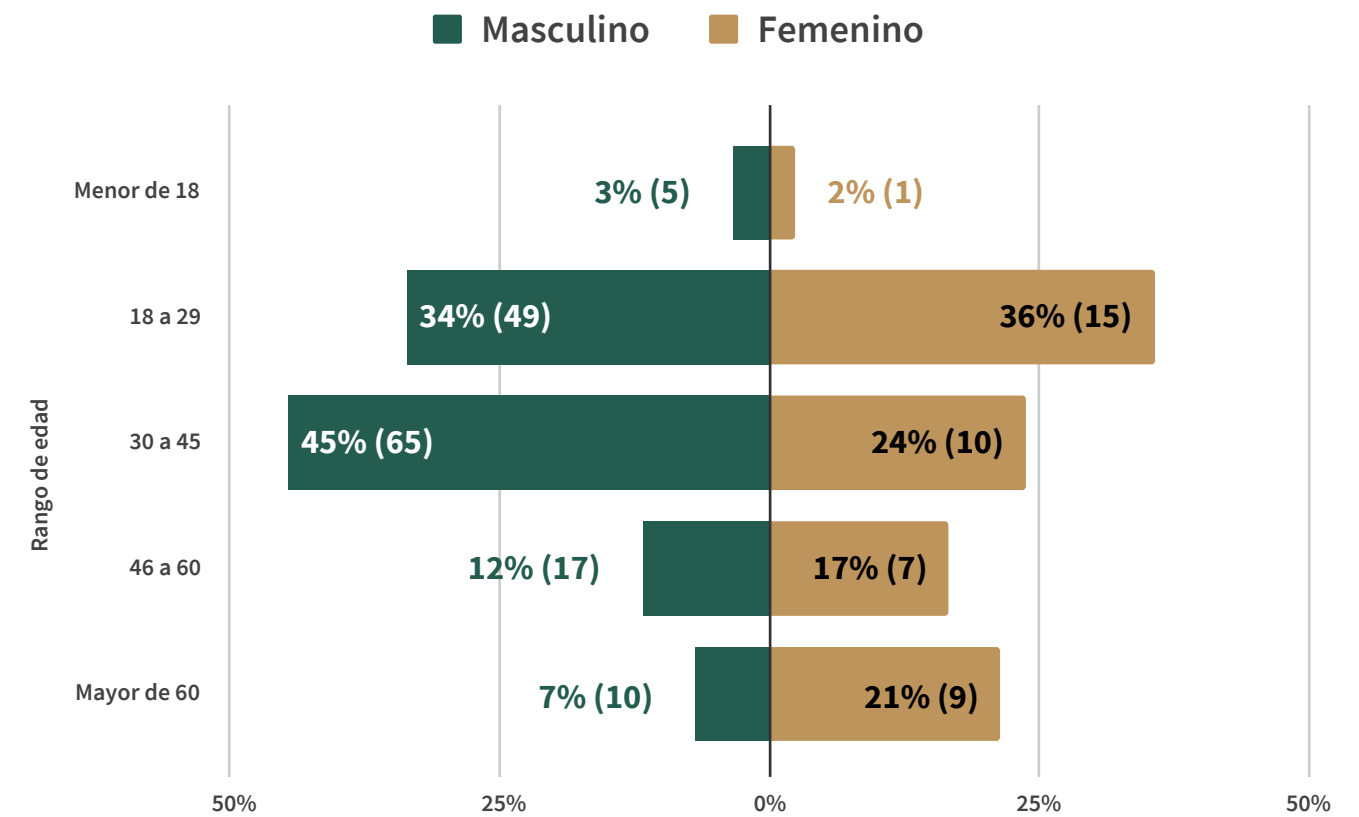


16

Durante el segundo trimestre de 2023, el 74% de víctimas mortales (79 de 107) por siniestros viales fueron hombres y 26% mujeres (28 de 107).

Omitiendo a las víctimas mortales⁴ por los hechos de tránsito ocurridos en el segundo trimestre de 2023 de edad desconocida, se registró que el 49% de los hombres fallecidos tenían entre 30 y 45 años de edad, mientras que el 35% de las mujeres fallecidas tenían entre 18 y 29 años (Gráfica 3.1).

Gráfica 3.2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo primer semestre 2023⁵



17

8 de cada 10 personas fallecidas (154 de 198) por hechos de tránsito ocurridos en el primer semestre de 2023 eran hombres y el resto mujeres (44).

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales⁶ por los siniestros viales ocurridos en la primera mitad del 2023 de edad desconocida, en la Gráfica 3.2 se observa que:

- 5 de cada 10 hombres fallecidos tenían entre 30 y 45 años de edad y,
- 4 de cada 10 víctimas mortales de sexo femenino tenían entre 18 y 29 años

⁴ Se omiten 5 hombres y 2 mujeres.

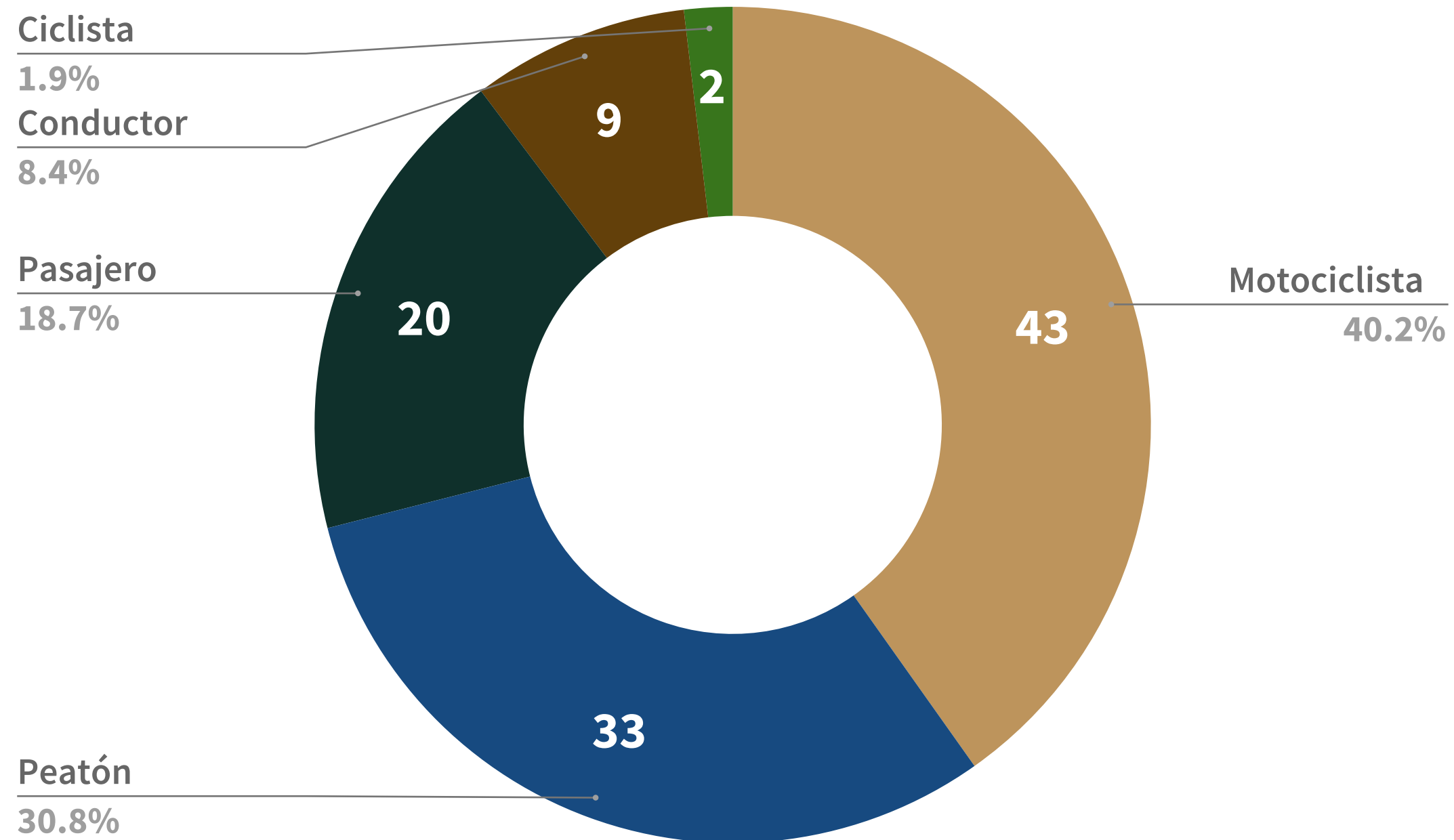
⁵ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes en sexo masculino no suman el 100%.

⁶ Se omiten 8 hombres y 2 mujeres.

2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

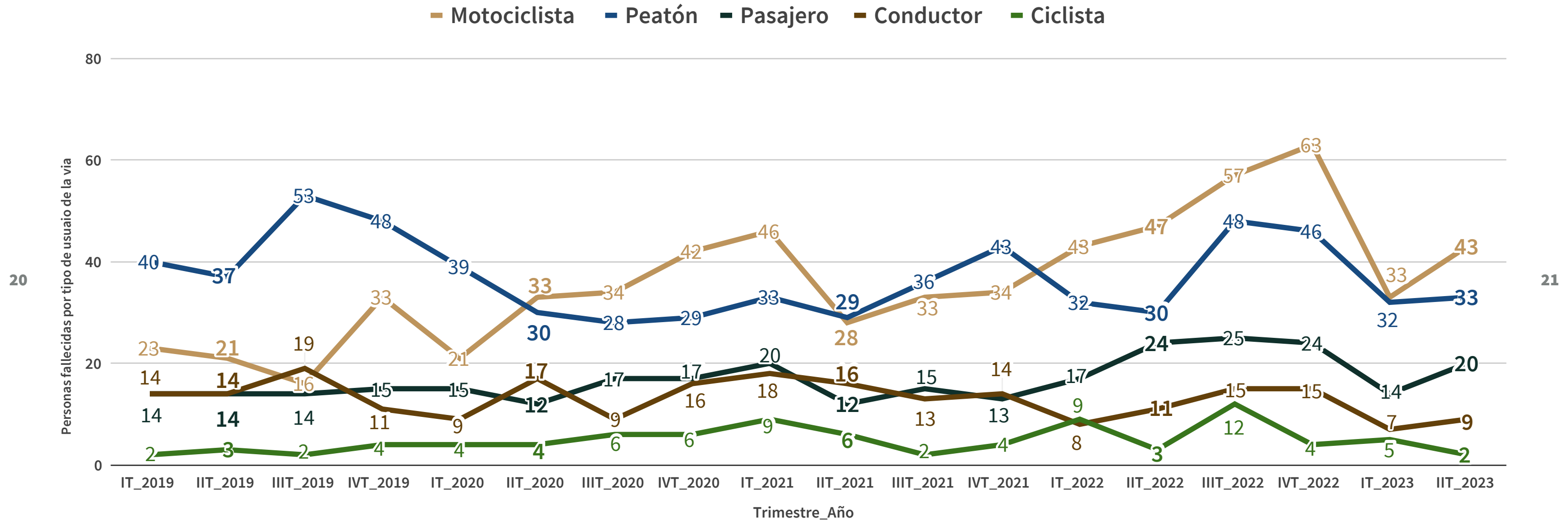
De acuerdo con la Gráfica 4 y por sexto trimestre consecutivo, en el segundo trimestre de 2023 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas, en sitio, respecto del total con 40% (43 de 107), seguido de peatones con 31% (33 de 107).

Gráfica 4. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2023

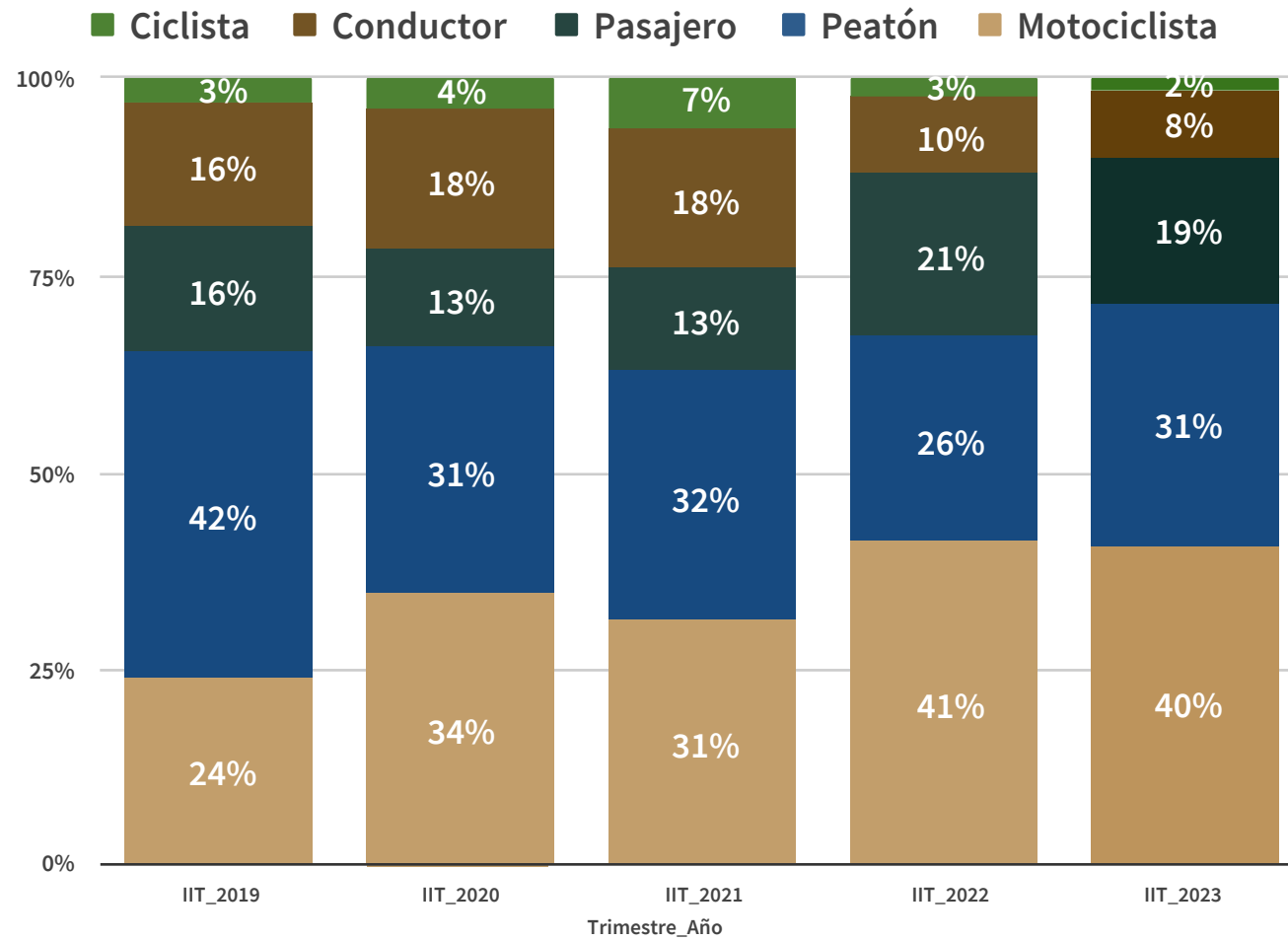


De acuerdo con la Gráfica 5, la reducción en el total de personas fallecidas en el segundo trimestre de 2023, respecto al mismo periodo de 2022, se desglosa en la disminución de víctimas mortales por usuario de la vía como sigue: pasajeros de 24 a 20, motociclistas de 47 a 43, conductores de 11 a 9 y ciclistas de 3 a 2. Por su parte, el número de peatones fallecidos incrementó de 30 a 33 (10%).

Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2023³



Gráfica 6.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2019-2023^{3,7}



22

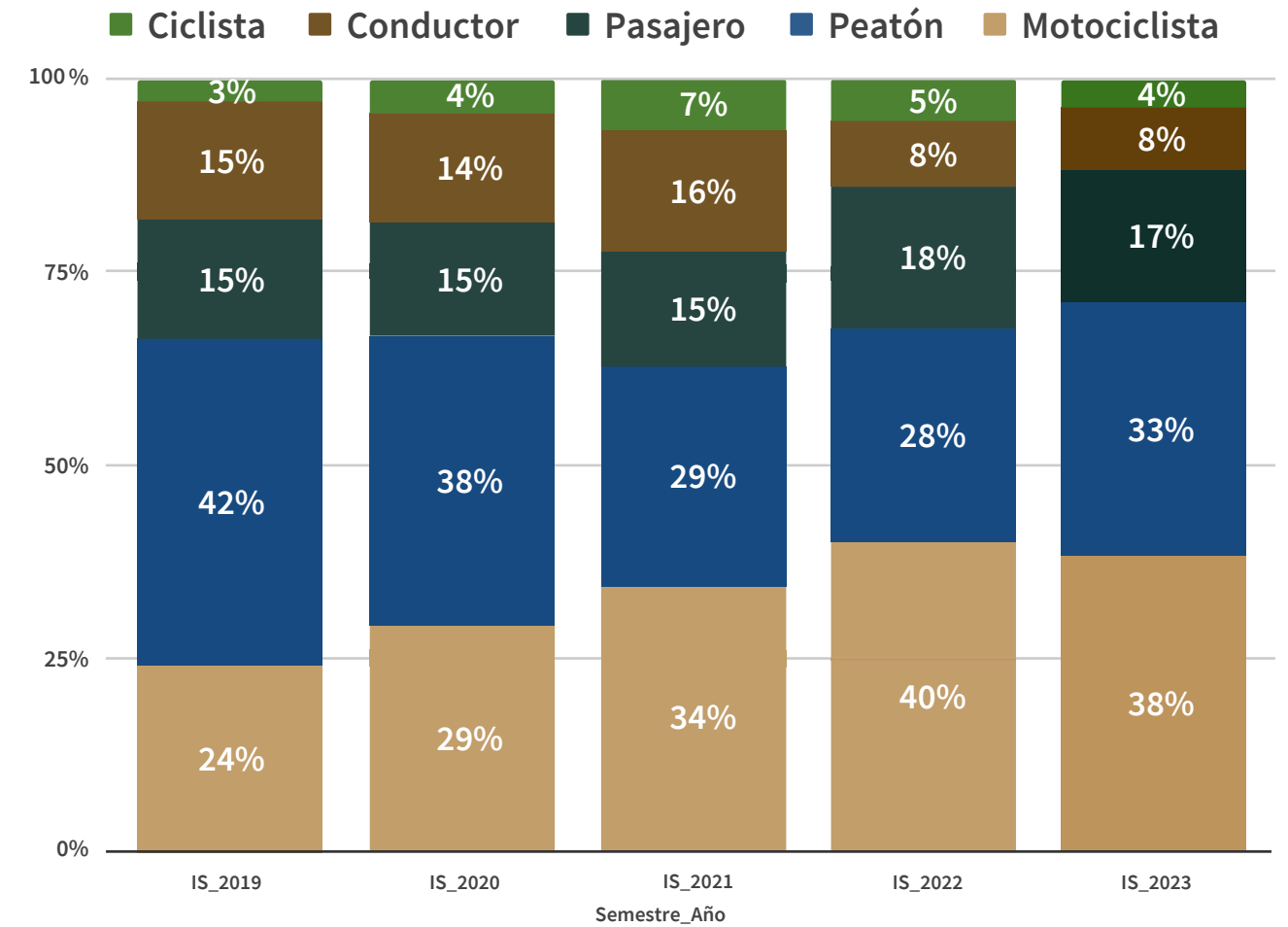
Con base en la Gráfica 6.1, durante los segundos trimestres del 2020 al 2023, los motociclistas registraron la mayor proporción de personas fallecidas por hechos de tránsito con 37% en promedio.

Tomando en cuenta los periodos mencionados en el párrafo anterior, los peatones fallecidos se mantuvieron constantes como el segundo usuario más vulnerable con 30% en promedio, respecto del total.

Por su parte, se observa que en los segundos trimestres de 2022 y 2023 la proporción de pasajeros incrementó, en promedio, 5 puntos porcentuales respecto a los segundos trimestres de 2019 a 2021; contrario a los conductores que redujeron aproximadamente en 8 puntos porcentuales.

Los ciclistas permanecieron como los usuarios con la menor proporción de víctimas mortales por hechos de tránsito con 4%.

Gráfica 6.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer semestre 2019-2023^{3,8}



23

De acuerdo con la Gráfica 6.2 y al igual que lo mostrado por las tendencias de los segundos trimestres, en los primeros semestres del 2020 al 2023, los motociclistas representaron en promedio el 36% del total de usuarios fallecidos, seguidos de los peatones con 32%.

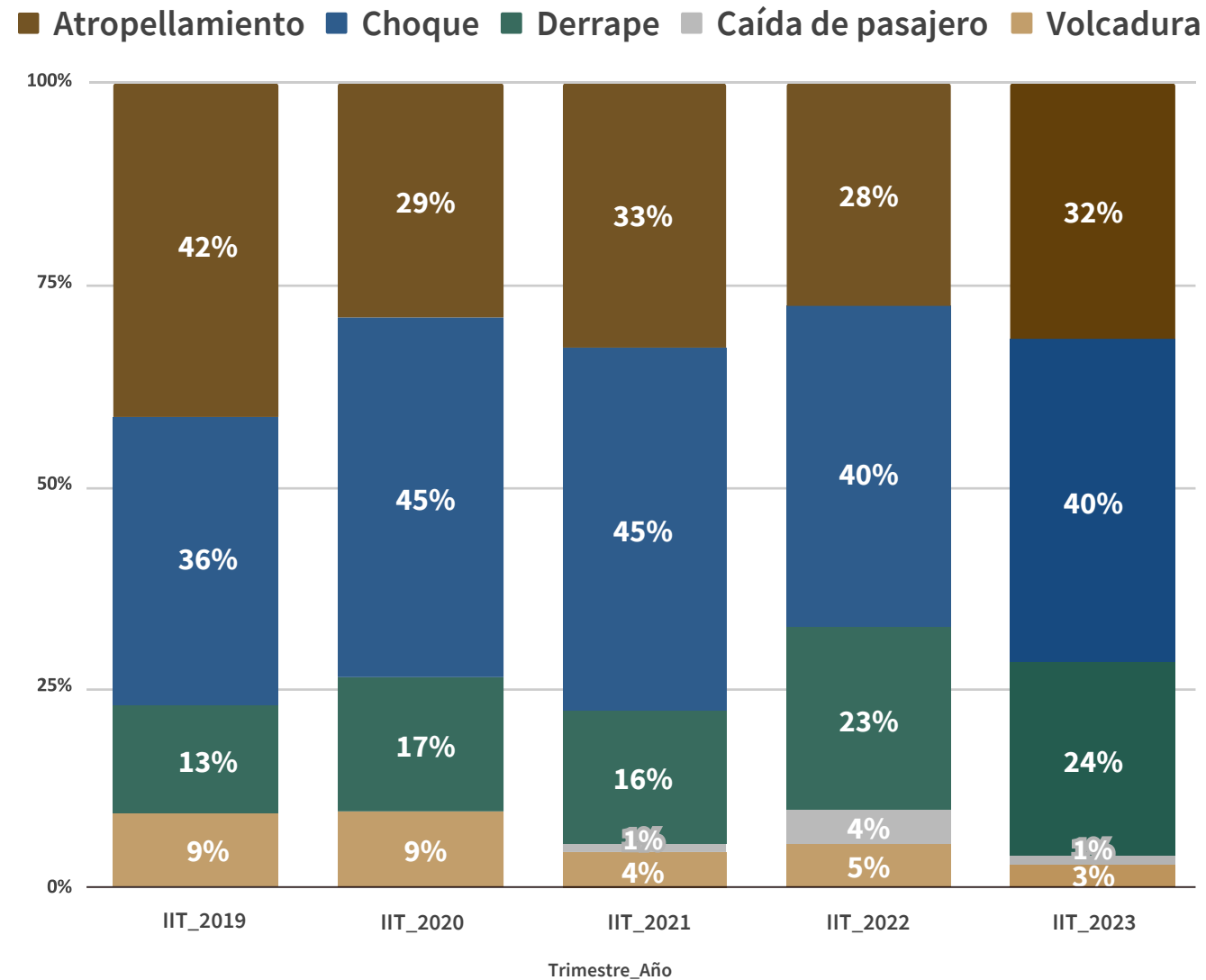
Los conductores disminuyeron en los dos semestres de 2022 y 2023, respecto a tales periodos de 2019 a 2021, de 15 a 8%, en promedio, mientras que los pasajeros incrementaron de 15 a 18%. Por su parte, los ciclistas se mantuvieron en la primera mitad de 2019 a 2023 con la proporción más baja de fallecidos por siniestros viales con 5% en promedio.

⁷ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del segundo trimestre de 2019, 2021 y 2022 no suman el 100%.

⁸ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del primer semestre de 2019, 2021 y 2023 no suman el 100%.

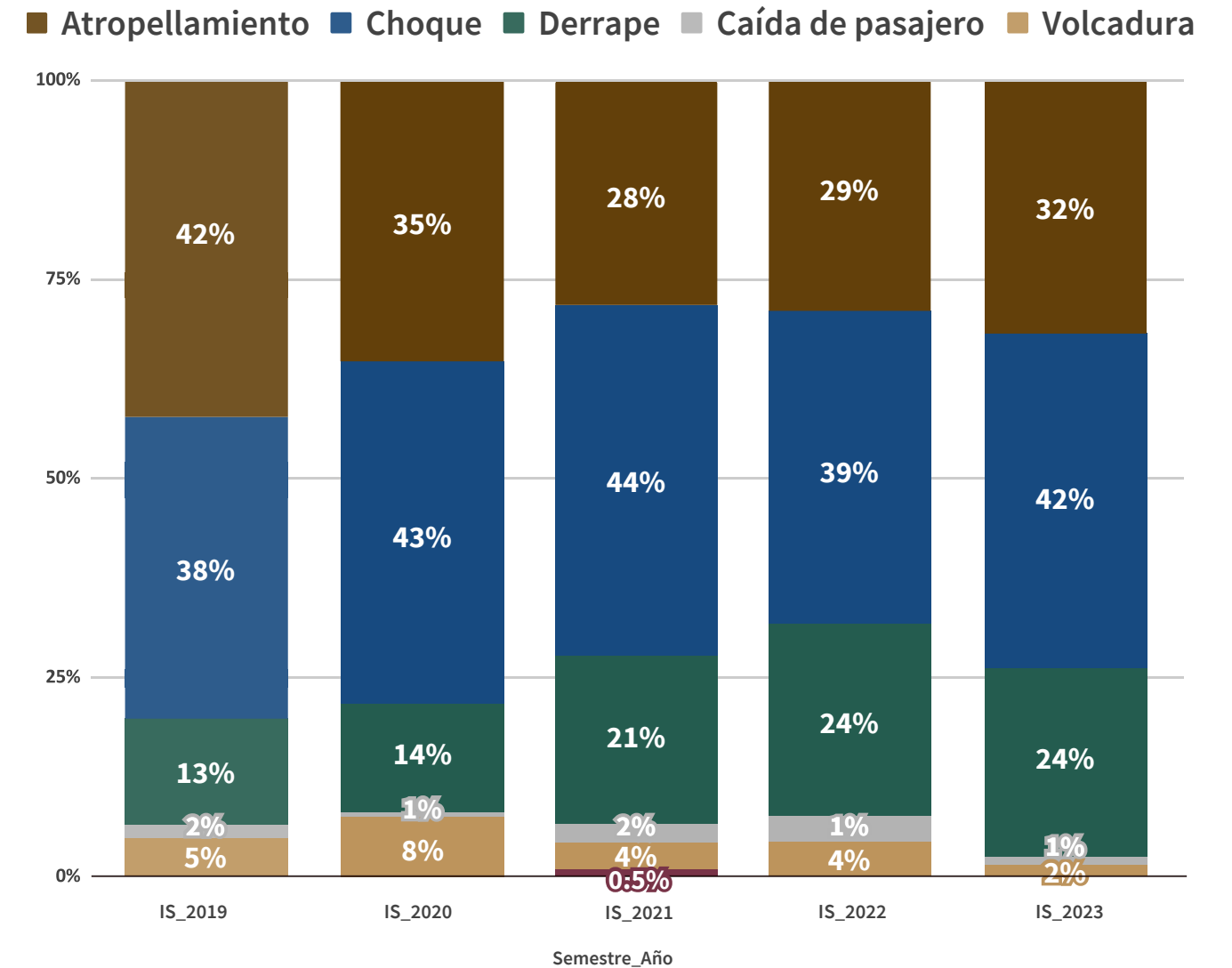
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 7.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, segundo trimestre 2019-2023^{3,9}



24

Gráfica 7.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, primer semestre 2019-2023^{3,10}



25

Con base en la Gráfica 7.1, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a un atropellamiento de 42% en el segundo trimestre de 2019 a 32% en el mismo periodo de 2023.

Durante los segundos trimestres de 2019 a 2023 el 41%, en promedio, de las personas fallecidas por hechos de tránsito, perdieron la vida a causa de un choque, no obstante, el porcentaje de muertes por esta causa incrementó de 36 a 40%. De igual forma, el porcentaje de víctimas mortales por derrapes incrementó de 13 a 24% (todas ocupantes de motocicleta).

Del primer semestre de 2019 al primer semestre de 2023, en promedio, 4 de cada 10 personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de choques. Desde el primer semestre de 2020 y hasta el mismo periodo de 2023, 3 de cada 10 víctimas fallecidas murieron por atropellamiento, lo que significa una reducción respecto a dicho periodo de 2019 en el que el 42% de tales víctimas murieron debido a este evento (Gráfica 7.2).

⁹ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2021 no suman el 100%.

¹⁰ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre de 2020, 2021, 2022 y 2023 no suman el 100%.

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

Durante el segundo trimestre de 2023:

- 51% de los motociclistas fallecidos murieron a causa de un choque y 49% por derrape,
- 11 de los pasajeros (55%) perdieron la vida a causa de un choque y 5 (25%) por derrape (todos pasajeros de motocicleta), y
- 8 de los 9 conductores y los 2 ciclistas fallecidos murieron a causa de un choque (Tabla 1).

Tabla 1. Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **segundo trimestre 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	0	2	22	11	8	43
Atropellamiento	33	0	0	1	0	34
Derrape	0	0	21	5	0	26
Volcadura	0	0	0	2	1	3
Caída de pasajero	0	0	0	1	0	1
Total	33	2	43	20	9	107

En el primer semestre de 2023:

- 51% de los motociclistas fallecidos murieron a causa de un derrape y 49% por choque,
- 95% de los peatones murió debido a un atropellamiento,
- 21 de los pasajeros (62%) perdieron la vida a causa de un choque y 8 (24%) por derrape (todos pasajeros de motocicleta), y
- 15 conductores (94%) y 7 ciclistas (100%) murieron por choque (Tabla 2).

Tabla 2. Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer semestre 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	3	7	37	21	15	83
Atropellamiento	62	0	0	1	0	63
Derrape	0	0	39	8	0	47
Volcadura	0	0	0	2	1	3
Caída de pasajero	0	0	0	2	0	2
Total	65	7	76	34	16	198

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

Tabla 3. Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, **segundo trimestre 2023**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Metrobús	Microbús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	5	13	3	1	3	4	0	1	0	3	33
Ciclista	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Ocupante de motocicleta	2	10	6	1	0	3	6	0	27	0	55
<i>Conductor</i>	0	7	6	0	0	3	6	0	21	0	43
<i>Pasajero</i>	2	3	0	1	0	0	0	0	6	0	12
Ocupante de vehículo liviano	0	1	0	0	0	0	10	0	2	0	13
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	0	4	0	2	0	7
Ocupante de vehículo de carga	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	3
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de taxi	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<i>Conductor</i>	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Total	7	26	9	2	3	7	18	1	31	3	107

Durante el segundo trimestre de 2023:

- El 60% (33 de 55) de los ocupantes de motocicleta fallecidos murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado o por un choque contra algún poste o árbol,
- El 39% (13 de 33) de los peatones fallecidos, murieron por un hecho en el que estuvo involucrado un vehículo liviano, y
- 10 de los 13 ocupantes de vehículo liviano fallecidos, murieron debido a choques contra un poste o árbol (Tabla 3).

Tabla 4. Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, **primer semestre 2023**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Metrobús	Trolebús	Microbús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	7	29	10	1	0	6	6	0	3	0	3	65
Ciclista	0	2	3	0	0	0	1	1	0	0	0	7
Ocupante de motocicleta	3	14	11	1	1	1	5	9	1	47	0	93
<i>Conductor</i>	1	11	9	0	1	1	4	9	1	39	0	76
<i>Pasajero</i>	2	3	2	1	0	0	1	0	0	8	0	17
Ocupante de vehículo liviano	0	3	3	0	0	1	0	13	0	2	0	22
<i>Conductor</i>	0	1	2	0	0	0	0	9	0	0	0	12
<i>Pasajero</i>	0	2	1	0	0	1	0	4	0	2	0	10
Ocupante de vehículo de carga	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	3
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de autobús de pasajeros	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Ocupante de metrobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de taxi	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	6
<i>Conductor</i>	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4
Total	10	51	27	2	1	8	12	28	4	52	3	198

En el primer semestre de 2023:

- El 60% (56 de 93) de los ocupantes de motocicleta fallecidos, murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado o por un choque contra algún poste o árbol,
- El 45% (29 de 65) de los peatones fallecidos, murió por un hecho en el que estuvo involucrado un vehículo liviano, y
- 13 de los 22 ocupantes de vehículo liviano fallecidos, murieron por choque contra un algún tipo de objeto fijo como un árbol, poste, muro o algún vehículo estacionado (Tabla 4).

2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

Gráfica 8.1. Hechos de tránsito mortales por día y hora de la semana, segundo trimestre 2023

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	1	2	1	2	1	3	7	17
	12:00 a 17:59	3	3	3	0	5	5	3	22
Noche	18:00 a 23:59	2	3	2	2	5	5	5	24
	00:00 a 05:59	8	3	3	2	4	8	13	41
total		14	11	9	6	15	21	28	104

Durante el segundo trimestre de 2023, los viernes, sábados y domingos concentraron el 62% de los hechos de tránsito con víctimas mortales, mientras que los horarios nocturnos (18:00 a 05:59) de lunes a domingo el 63% (Gráfica 8.1).

32

Gráfica 8.2. Hechos de tránsito mortales por día y hora de la semana, primer semestre 2023

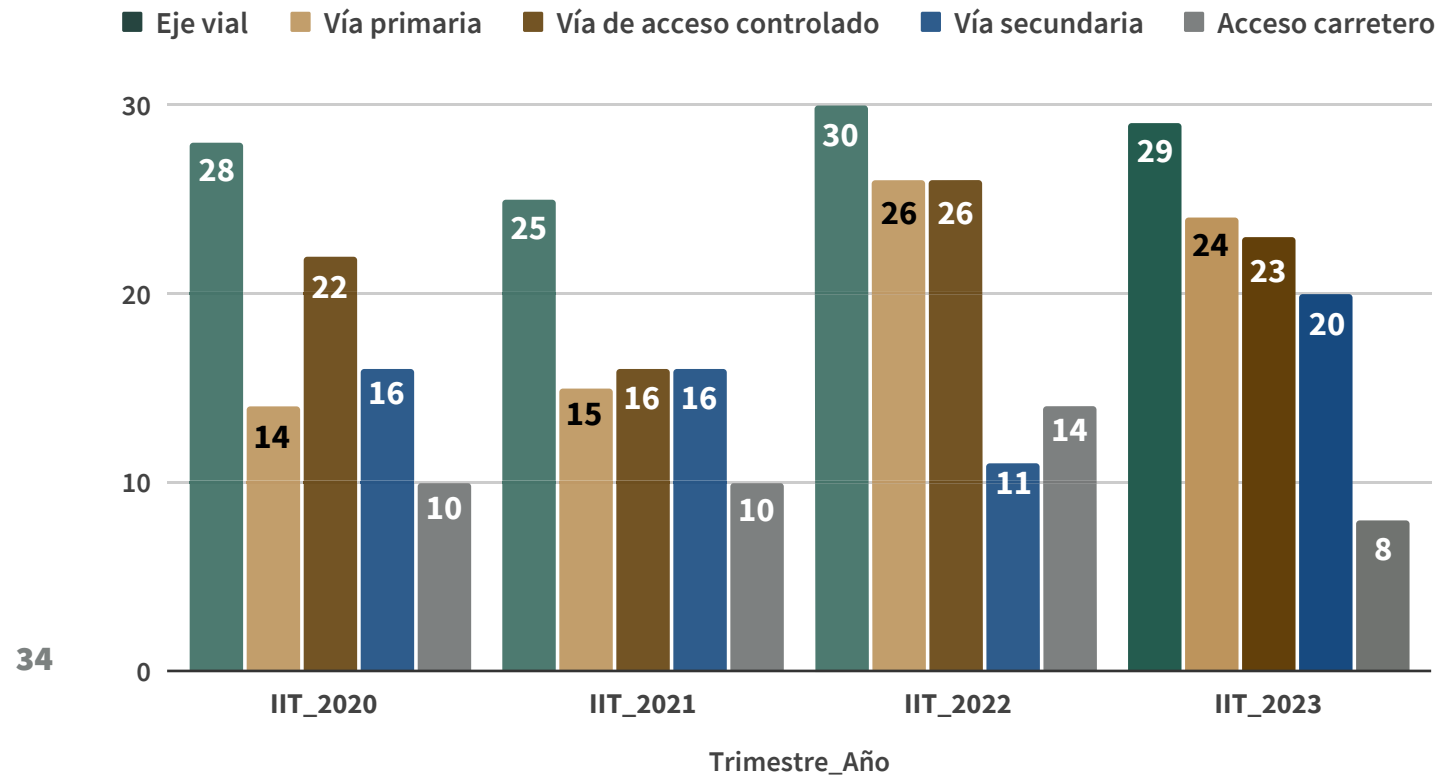
Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	6	3	4	3	2	7	9	34
	12:00 a 17:59	7	6	5	0	10	7	7	42
Noche	18:00 a 23:59	7	4	6	3	13	8	10	51
	00:00 a 05:59	10	4	5	3	7	13	21	63
total		30	17	20	9	32	35	47	190

De acuerdo con la Gráfica 8.2, en el primer semestre de 2023, los viernes, sábados y domingos concentraron el 60% de los hechos de tránsito con víctimas mortales. Por su parte, en los horarios nocturnos (18:00 a 05:59) de lunes a domingo se registró también el 60% de los siniestros fatales .

33

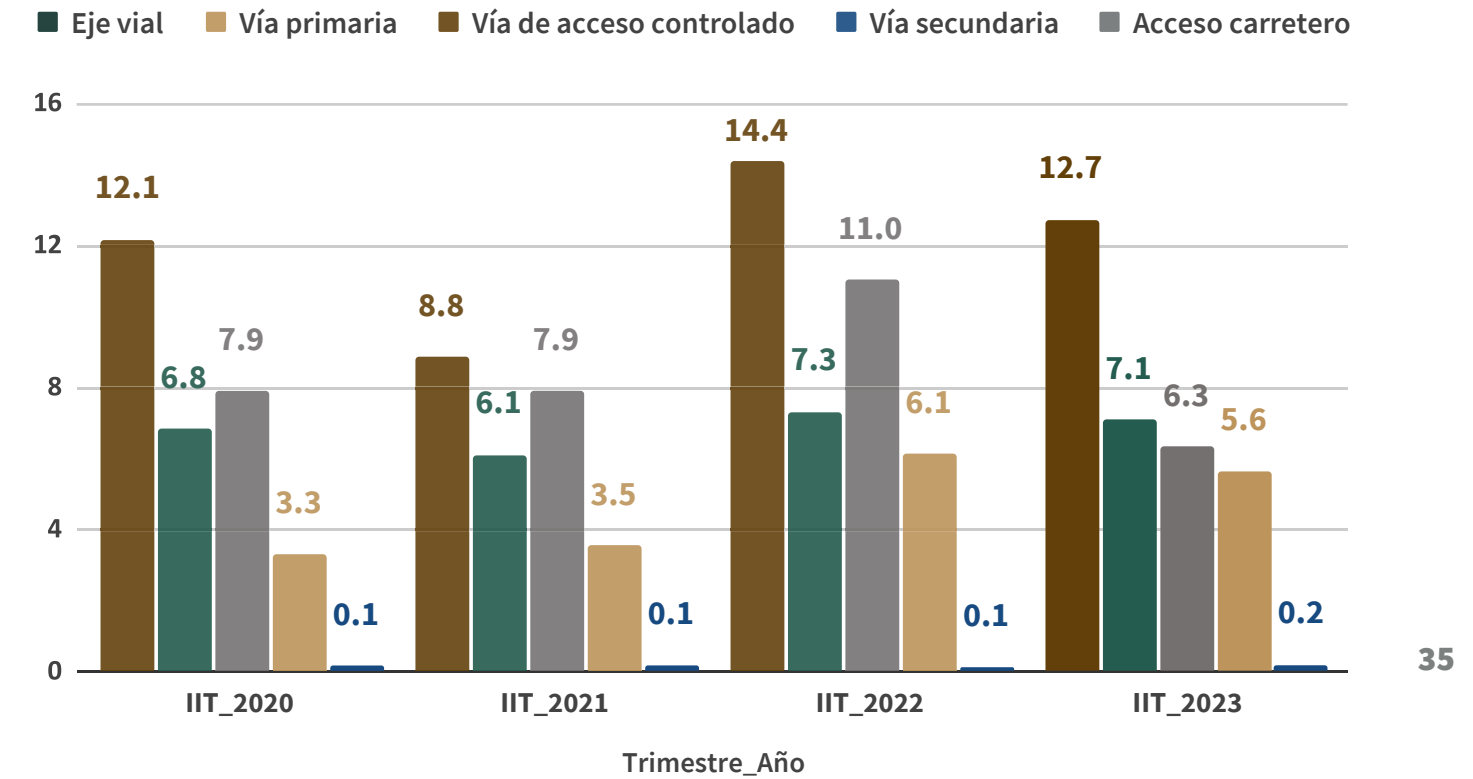
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

Gráfica 9.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, segundo trimestre 2020-2023



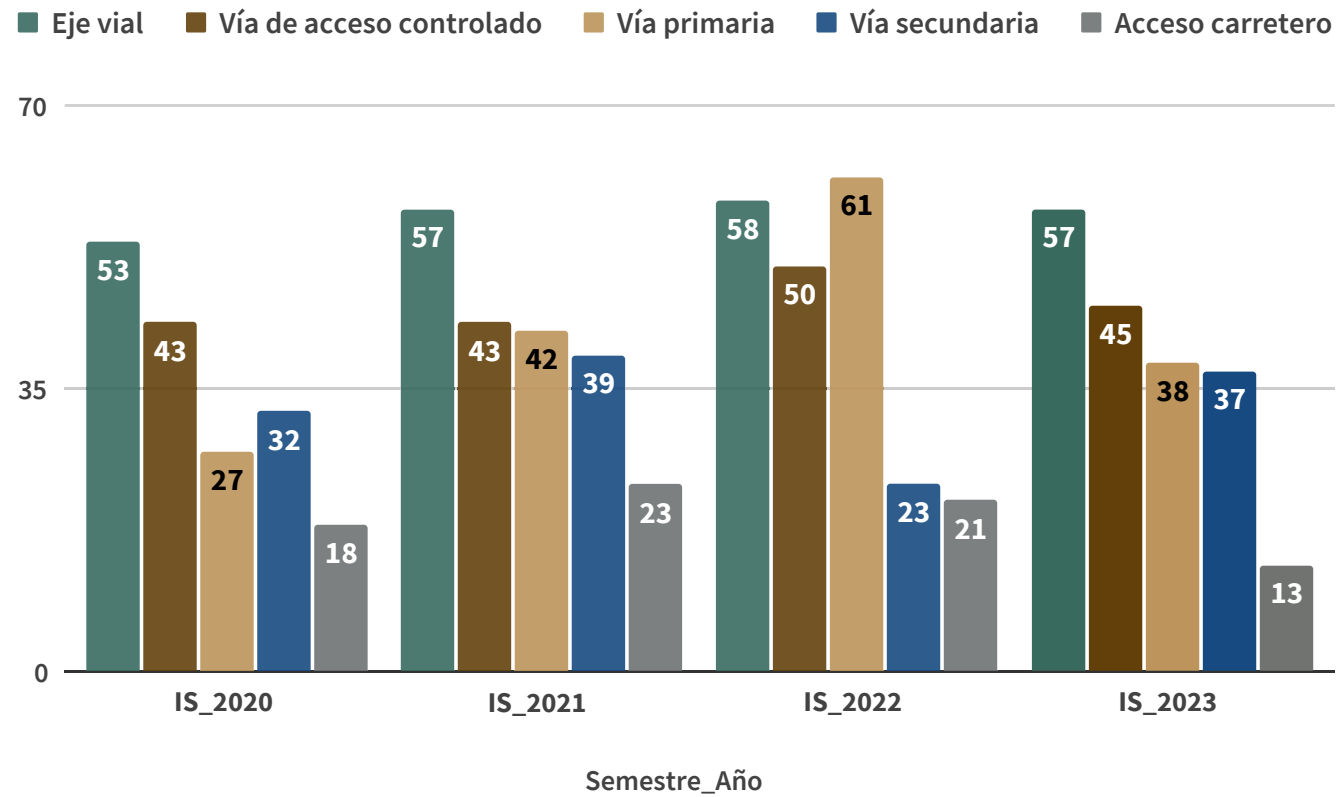
Al igual que en los segundos trimestres de 2020 a 2022, en el segundo trimestre de 2023 los ejes viales registraron la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 29 de 104 (28%), seguidos de las vías primarias con 23% y las vías de acceso controlado con 22% (Gráfica 9.1)

Gráfica 9.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, segundo trimestre 2020-2023



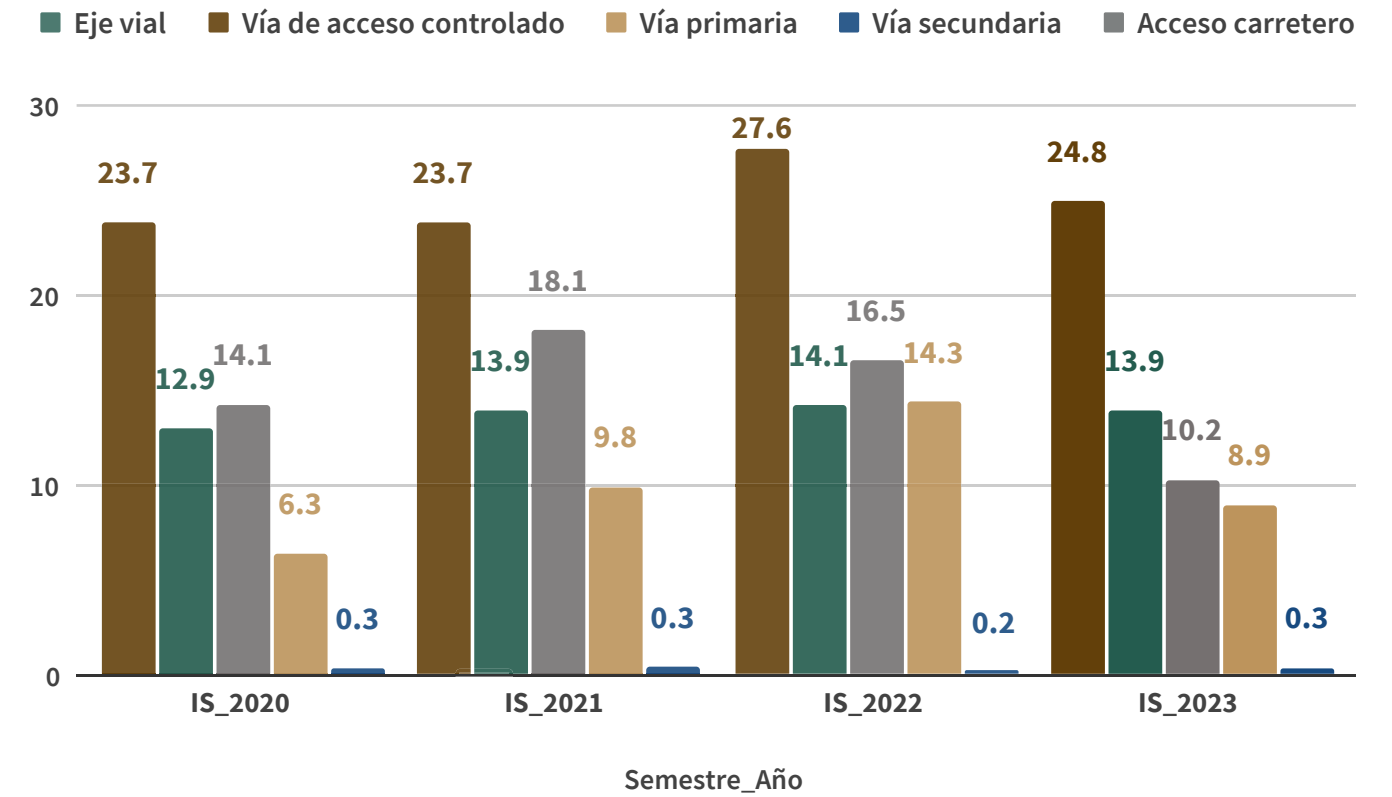
Con base en la Gráfica 9.2, en el segundo trimestre de 2023 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 12.7, seguidas de los ejes viales con 7.1 y los accesos carreteros con 6.3.

Gráfica 10.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, primer semestre 2020-2023



En el primer semestre de 2023, el mayor número de hechos de tránsito fatales (3 de cada 10) ocurrieron en los ejes viales y 2 de cada 10 en vías de acceso controlado (Gráfica 10.1).

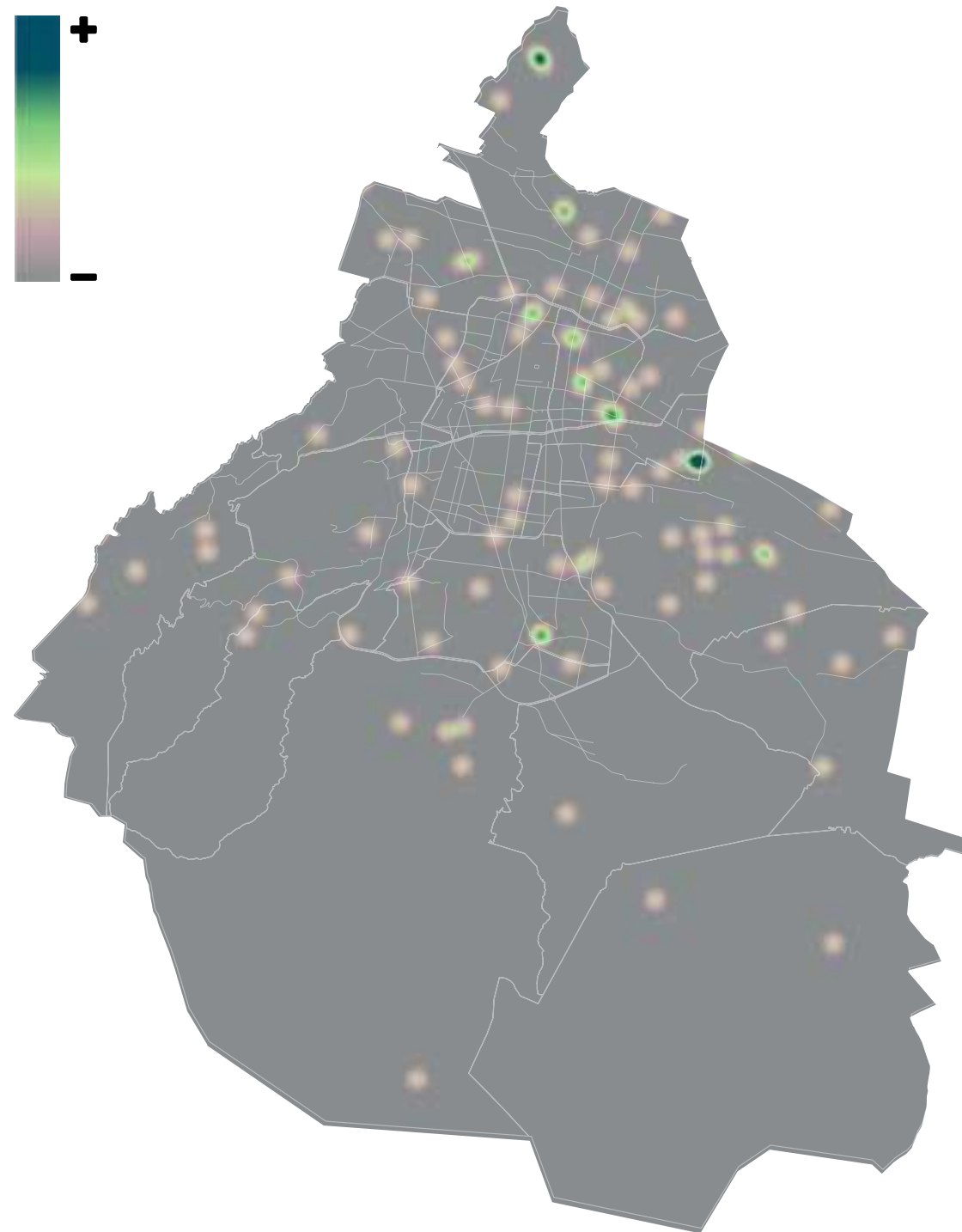
Gráfica 10.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, primer semestre 2020-2023



De acuerdo con la Gráfica 10.2, en el primer semestre de 2023 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 24.8, seguido de los ejes viales con 13.9 y de los accesos carreteros con 10.2 (Gráfica 10.2).

2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

Mapa 3. Densidad de hechos de tránsito mortales, segundo trimestre 2023, SSC



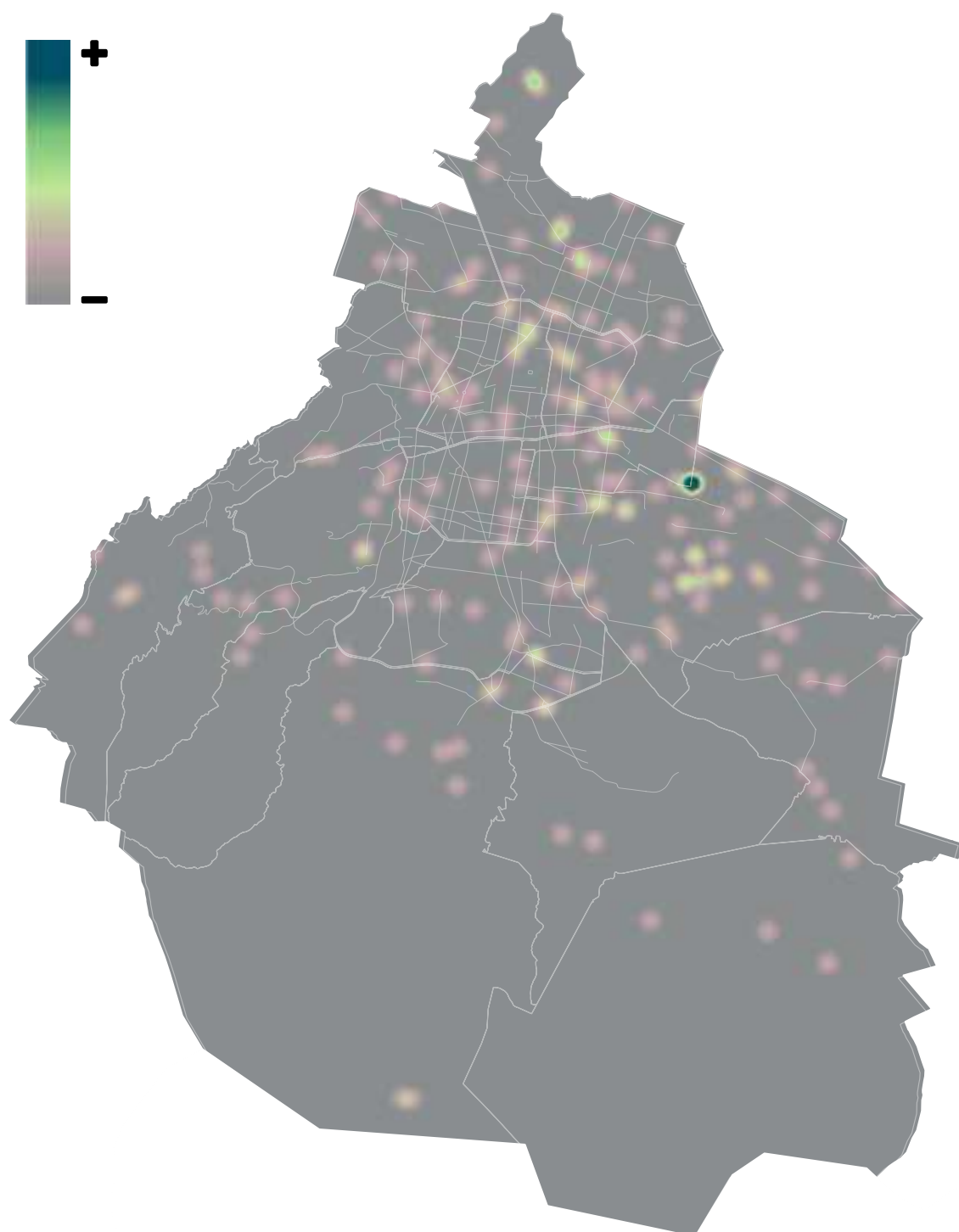
De acuerdo con la información de la SSC, durante el segundo trimestre de 2023 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito fatales sobre:

- Circuito Interior (8)
- Anillo Periférico (7)
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (6)
- Eje 3 Oriente (5)
- Eje 8 Sur (4)

Asimismo, destacan dos intersecciones en las cuales ocurrieron dos incidentes mortales:

- Anillo Periférico y Calle Sur 28 A
- Carretera Federal México-Toluca y Av. Arteaga y Salazar (Mapa 3).

Mapa 4. Densidad de hechos de tránsito mortales,
primer semestre 2023, SSC



Con base en el Mapa 4, durante el primer semestre de 2023 las vías de mayor ocurrencia de hechos de tránsito mortales fueron:

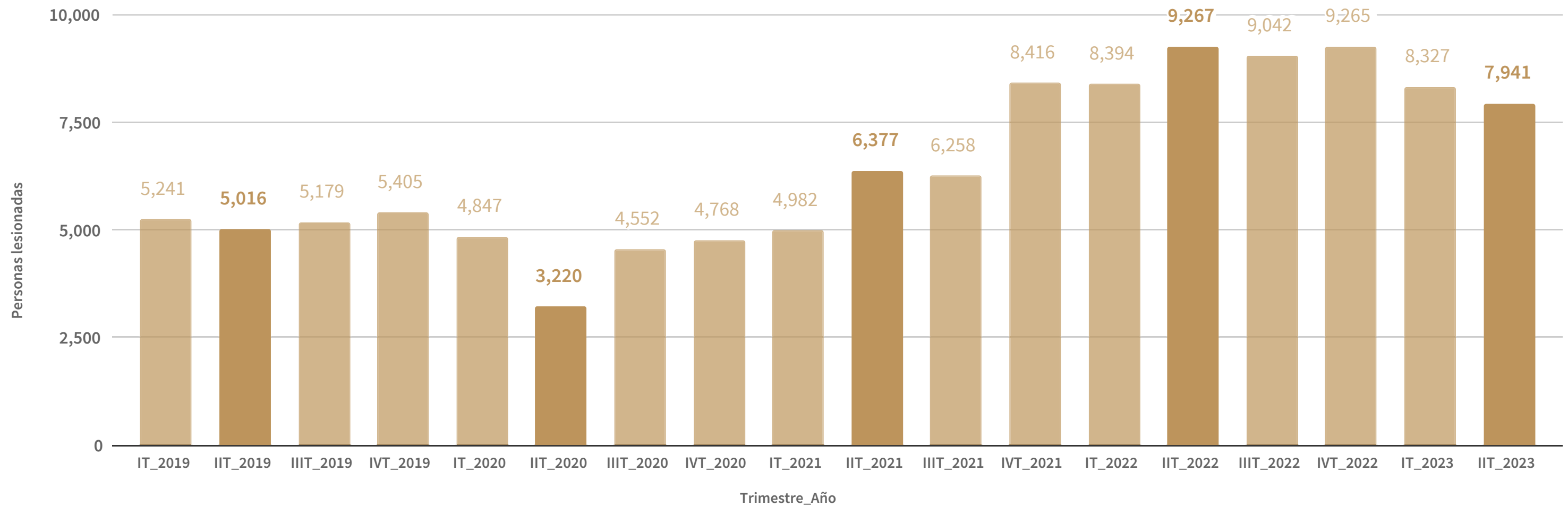
- Anillo Periférico (15)
- Circuito Interior (15)
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (7)
- Av. Insurgentes (6)
- Eje 3 Oriente (6)
- Eje 8 Sur (5)
- Av. Paseo de la Reforma (4)
- Calzada de Tlalpan (4)
- Carretera Federal México-Cuernavaca (4)
- Eje 1 Sur (4)
- Eje 5 Norte (5)

Las intersecciones con más de un siniestro fatal fueron las mencionadas en la descripción del Mapa 3.

2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el segundo trimestre de 2023 se tuvo una disminución de 14% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al segundo trimestre de 2022 y un incremento de 58% en comparación con el mismo periodo de 2019¹¹ (Gráfica 11).

Gráfica 11. Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2023³

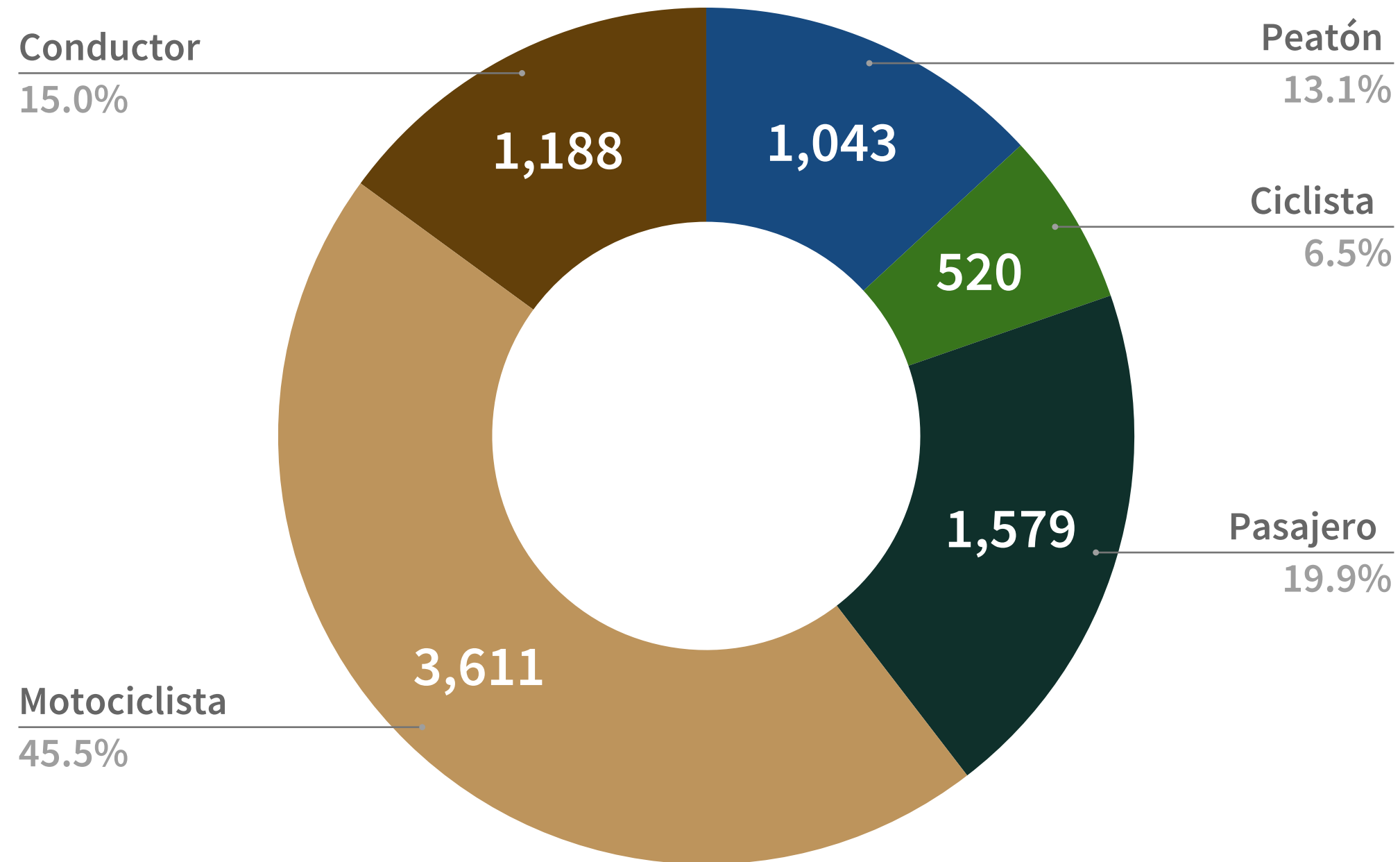


¹¹ Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.

2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

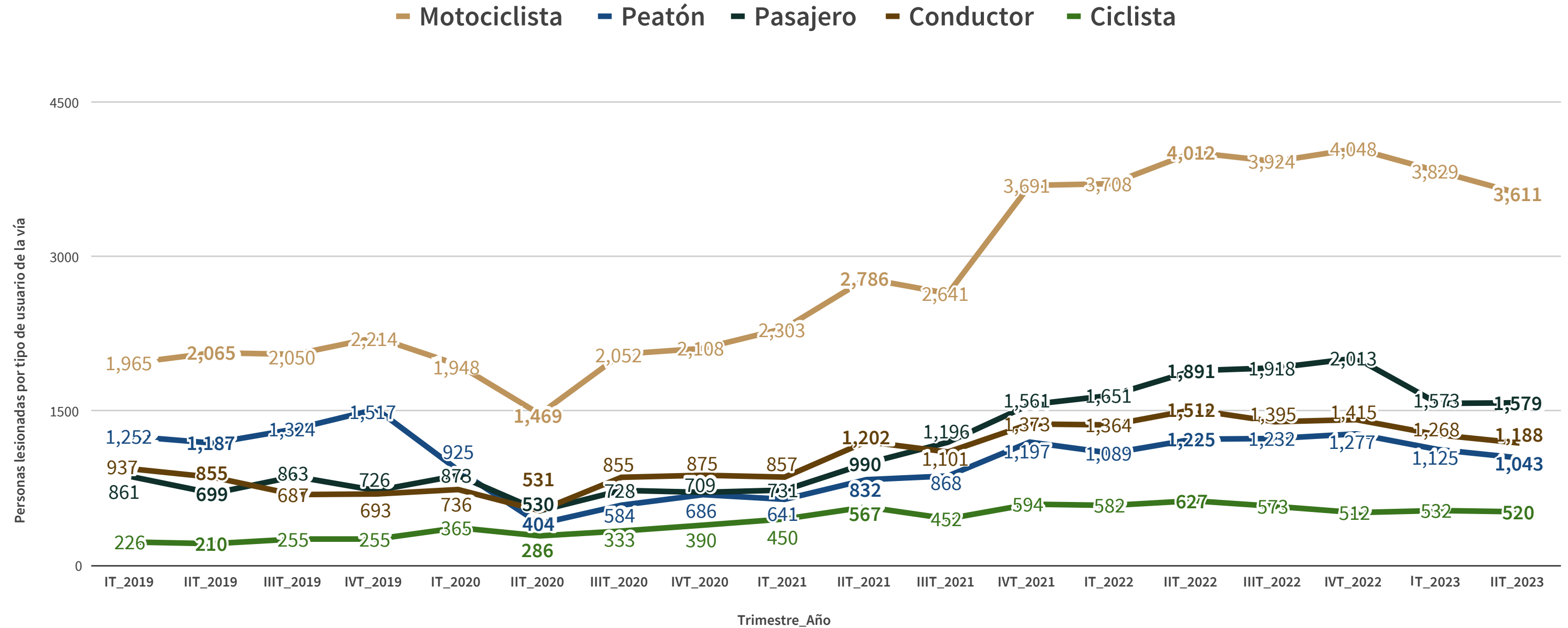
De acuerdo con la Gráfica 12, durante el segundo trimestre de 2023 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas por hechos de tránsito con 45.5% (3,611 de 7,941), seguido de los pasajeros con 19.9% (1,579 de 7,941).

Gráfica 12. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2023

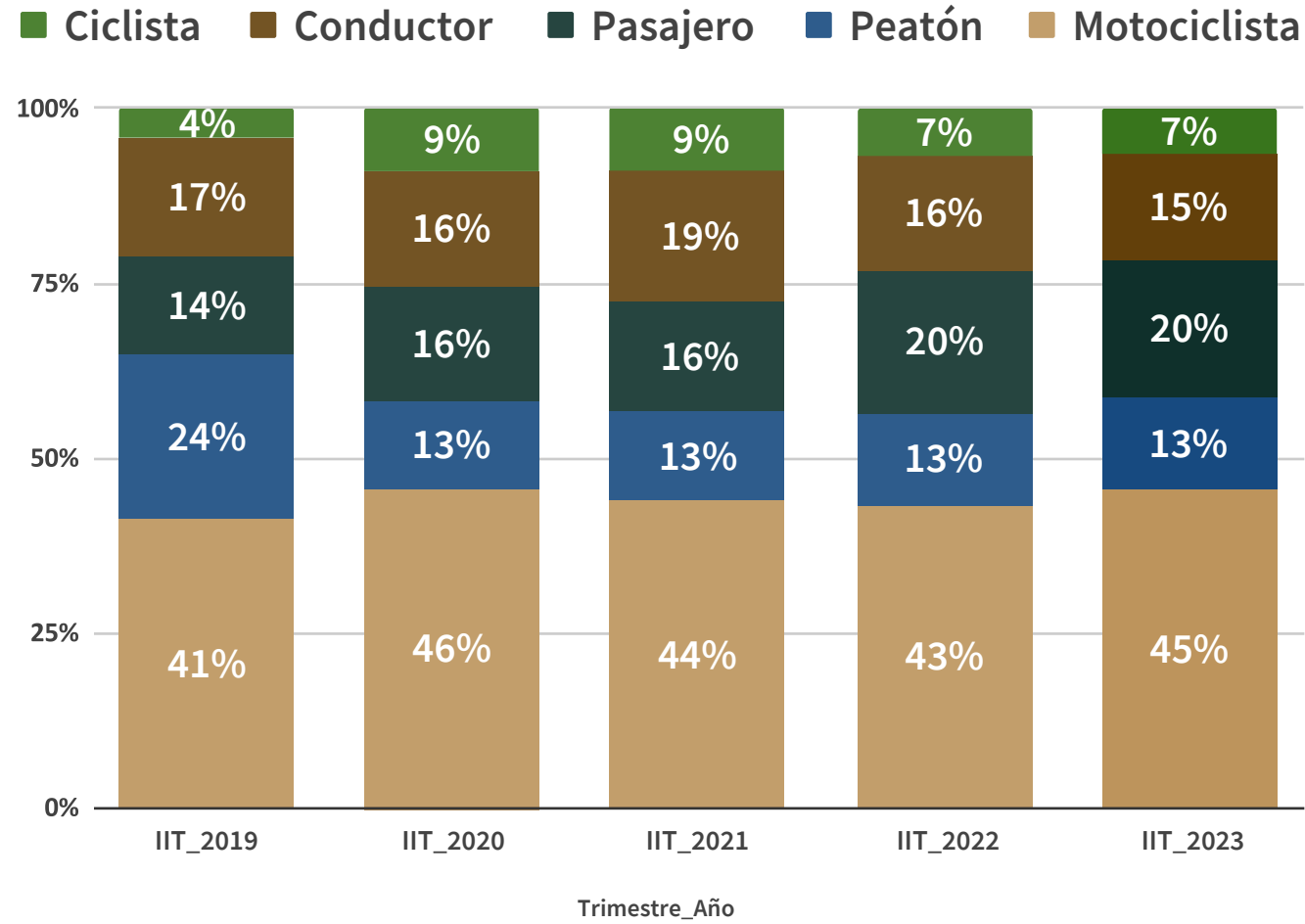


De acuerdo con la Gráfica 13, del segundo trimestre de 2022 al mismo periodo de 2023 el número de víctimas lesionadas por cada tipo de usuario de la vía disminuyó: conductores (21%), ciclistas (17%), pasajeros (16%), peatones (15%) y motociclistas (10%).

Gráfica 13. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2023³

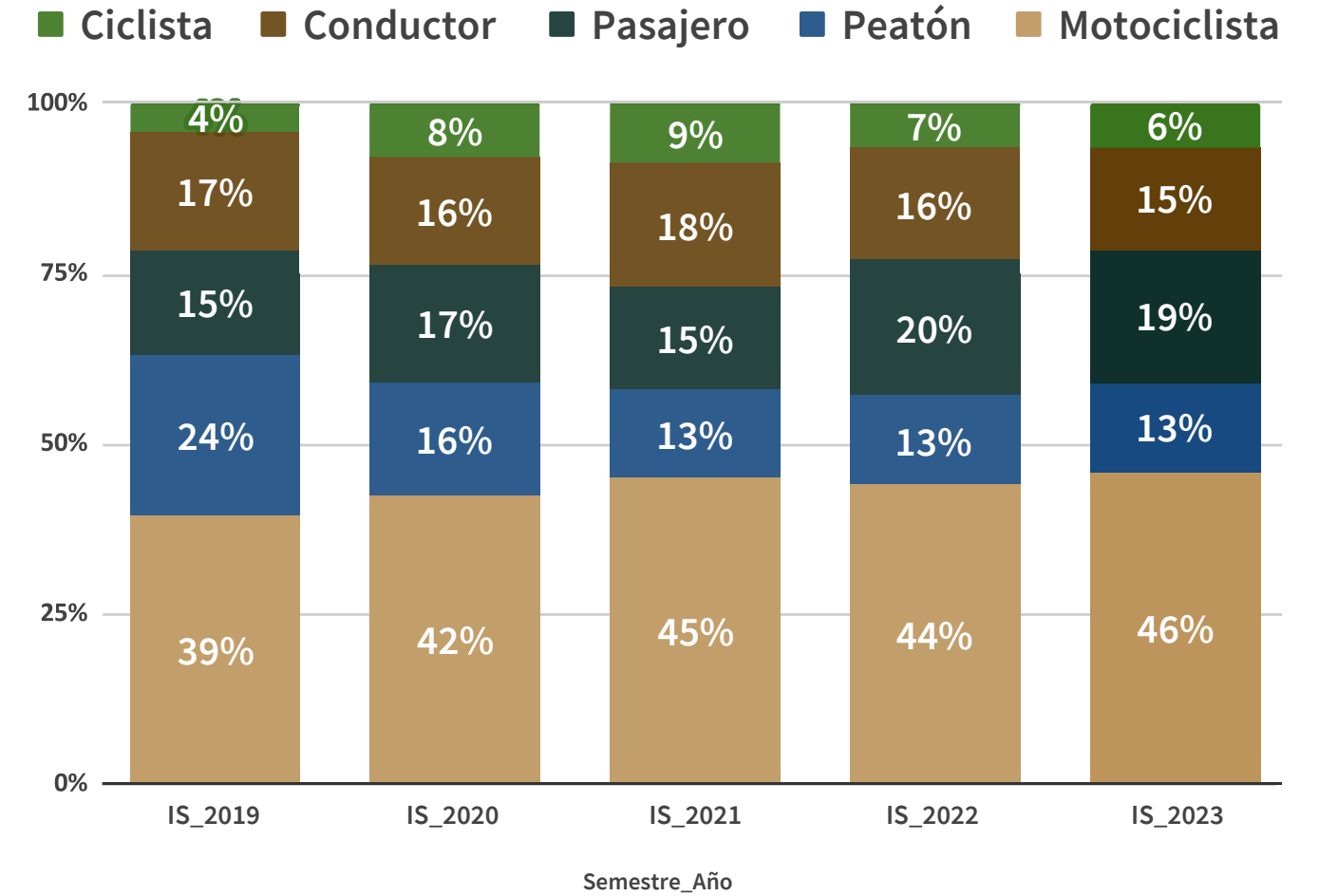


Gráfica 14.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2019-2023^{3,12}



48

Gráfica 14.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer semestre 2019-2023^{3,13}



49

Del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023, el porcentaje de peatones lesionados por hechos de tránsito respecto del total ha mostrado una reducción pasando de 24 a 13%, al igual que los conductores (de 17 a 15%). Por su parte el porcentaje de motociclistas lesionados incrementó de 41 a 45%, al igual que aumentó de 14 a 20% el de pasajeros lesionados y de 4 a 7% el de ciclistas (Gráfica 14.1).

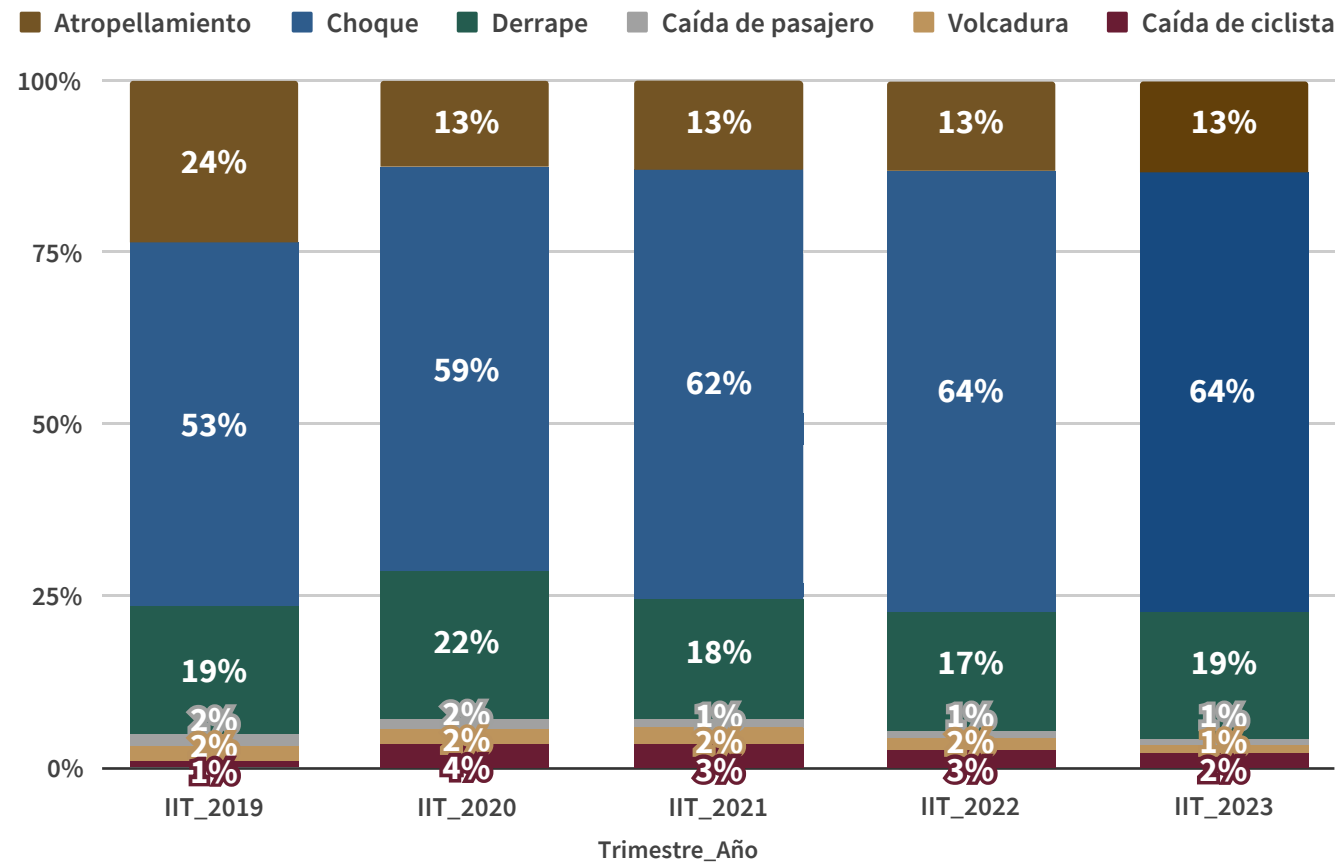
Con base en la Gráfica 14.2, la tendencia entre el primer semestre de 2019 y el mismo periodo de 2023 mostró reducciones en la proporción de peatones lesionados (de 24 a 13%) y conductores (de 17 a 15%). Por su parte hubo un aumento en la proporción de lesionados motociclistas (de 39 a 46%), pasajeros (de 15 a 19%) y ciclistas (de 4 a 6%).

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

¹³Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre de 2019, 2020 y 2023 no suman el 100%.

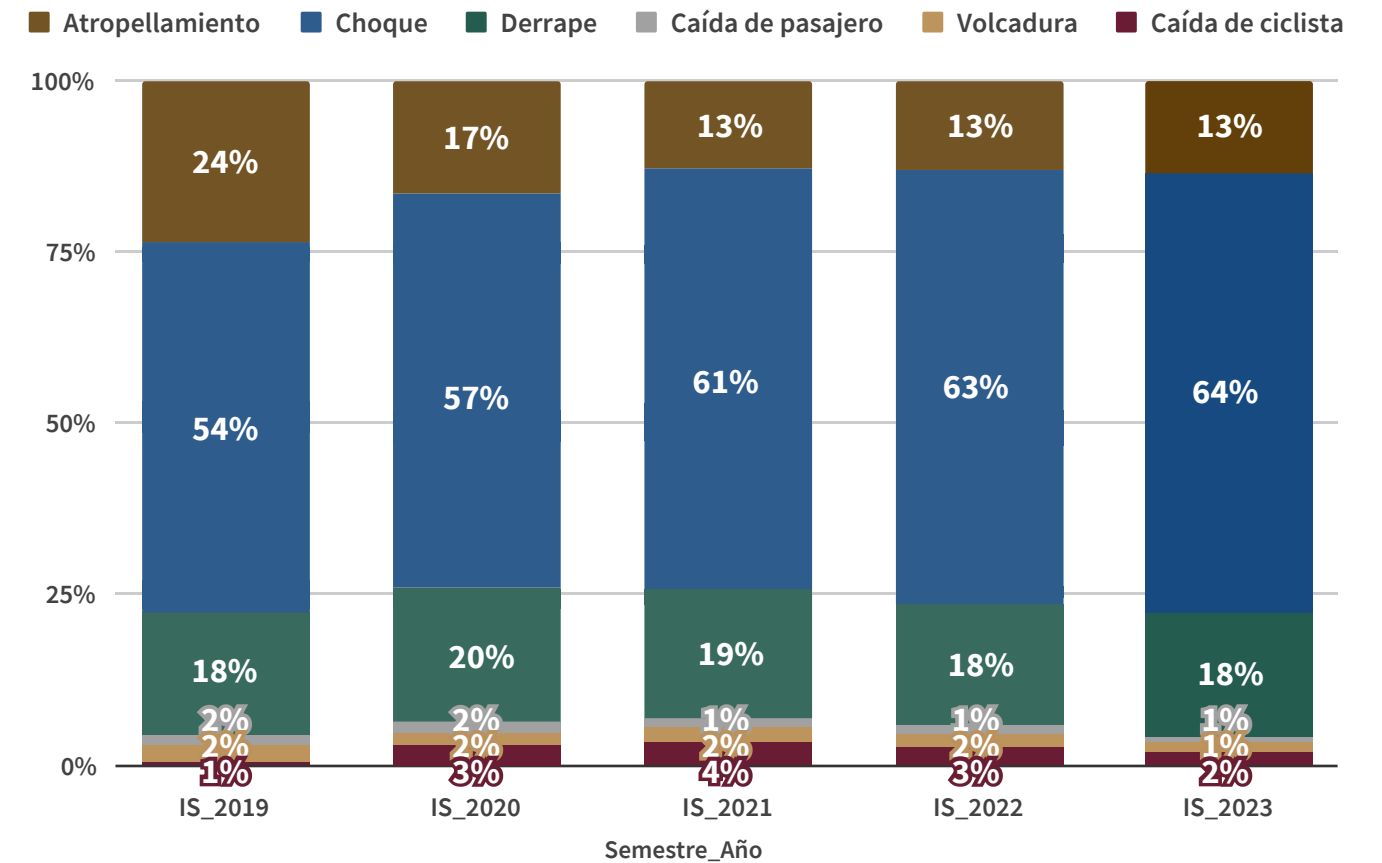
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 15.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, segundo trimestre 2019-2023^{3,14}



Del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023 disminuyó la proporción de personas lesionados a causa de un atropellamiento pasando de 24 a 13%. Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choque incrementó de 53 a 64%. El porcentaje de personas lesionadas por derrape se mantuvo en 19% (Gráfica 15.1).

Gráfica 15.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, primer semestre 2019-2023^{3,15}



Con base en la Gráfica 15.2, del primer semestre de 2019 al mismo periodo de 2023, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 11 puntos porcentuales pasando de 24% a 13%. Mientras que el porcentaje de usuarios lesionados por choque incrementó de 54% a 64%, es decir 10 puntos porcentuales.

¹⁴ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2019, 2020 y 2021 no suman el 100%.

¹⁵ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre de 2019, 2020 y 2023 no suman el 100%.

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

Durante el segundo trimestre de 2023:

- El 98% de los peatones fueron lesionados por un atropellamiento,
- 9 de cada 10 conductores lesionados, fueron víctimas de un choque,
- 65% de los motociclistas lesionados, fueron víctimas de un choque y 35% de derrape, y
- 347 de los 520 ciclistas lesionados (67%) fueron lesionados por un choque y 172 (33%) por una caída (Tabla 5).

Tabla 5. Matriz personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **segundo trimestre 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	19	347	2,332	1,273	1,109	5,080
Derrape	2	0	1,258	213	0	1,473
Atropellamiento	1,022	1	21	4	3	1,051
Caída de ciclista	0	172	0	4	0	176
Volcadura	0	0	0	31	76	107
Caída de pasajero	0	0	0	54	0	54
Total	1,043	520	3,611	1,579	1,188	7,941

52

53

En el primer semestre de 2023:

- 98% de los peatones fueron lesionados debido a un atropellamiento,
- 2,527 de 3,152 de los pasajeros lesionados (80%) fueron víctimas de un choque,
- 65% de los motociclistas se lesionaron a causa de un choque y 34% por derrape, y
- 717 de 1,052 ciclistas (68%) se lesionaron por choque (Tabla 6).

Tabla 6. Matriz personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer semestre 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	40	717	4,870	2,527	2,284	10,438
Derrape	4	0	2,532	410	0	2,946
Atropellamiento	2,124	1	37	20	3	2,185
Caída de ciclista	0	334	0	7	0	341
Volcadura	0	0	1	62	169	232
Caída de pasajero	0	0	0	126	0	126
Total	2,168	1,052	7,440	3,152	2,456	16,268

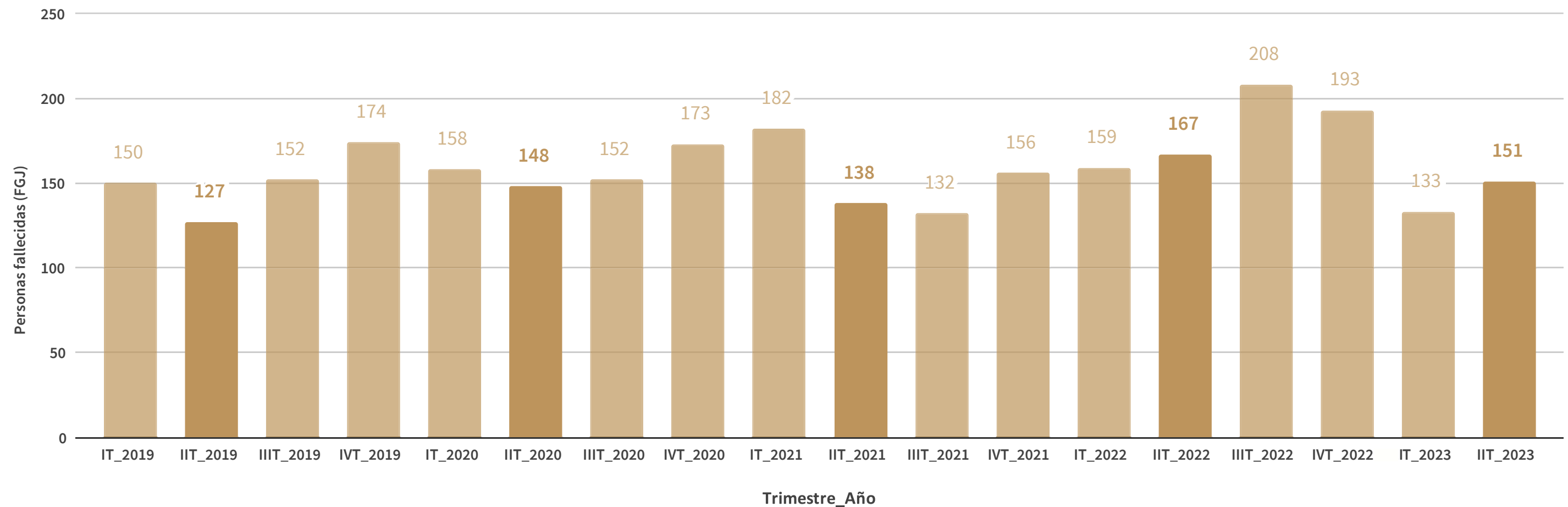
3. ANEXOS

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

En el caso de las víctimas fatales registradas en las Carpetas de Investigación Abiertas (CIA) por delitos relacionados con hechos de tránsito, en el segundo trimestre de 2023 se registró una disminución de 10% respecto al segundo trimestre de 2022, sin embargo, hubo un incremento de 19% en comparación con el mismo periodo de 2019 (Gráfica 16).

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 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. No obstante las diferencias, ambas dependencias registran decremento en el número de personas fallecidas por hechos de tránsito entre los periodos de 2022 y 2023, e incremento entre 2019 y 2023.

Gráfica 16. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2023¹⁶



¹⁶ Las diferencias con los reportes trimestrales del 2021 y 2022 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

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



SEGUNDO TRIMESTRE 2023

PRIMER SEMESTRE 2023

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Acceso carretero. Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía o tramo que no tenga la consideración de carretera¹⁷.

Atropellamiento. Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento^{18,19}.

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 vehículo¹⁸.

Caída de pasajero. Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento¹⁸.

CIA. Carpetas de Investigación Abiertas.

Choque. Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad¹⁸.

Derrape. Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación^{18,20}.

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 contraflujo²¹.

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 Vialidades²².

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 público²².

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 semáforo²².

Volcadura. Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales¹⁸.

¹⁷ Norma 3.1 – IC Trazado. (2016, 19 de febrero). Consultado en http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic_2016/apartados/glosario.htm#g27

¹⁸ Definición de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

¹⁹ En la base de datos como “Atropellado”.

²⁰ En la base de datos como “Derrapado”.

²¹ 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

²² Reglamento de tránsito de la Ciudad de México. Última reforma publicada en la G.O.C.D.M.X. el 31 de marzo de 2022, https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/reglamentos/REGLAMENTO_DE_TRANSITO_DE_LA_CIUADAD_DE_MEXICO_3.1.pdf

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

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

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



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD