

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

JULIO - SEPTIEMBRE
2024

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ, C5 y BIGRS



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA

Fiscalía
General
de Justicia

C5

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

PRINCIPALES HALLAZGOS

En el tercer trimestre de 2024, el C5 registró **19,207 incidentes viales, 10.6% menos**, respecto al mismo periodo de 2023, en el que se registraron **21,483**.



Con base en la información de SSC se determinó que **6,901 hechos de tránsito resultaron con:**

-  a. 103 con 106 personas fallecidas
-  b. 6,788 con 8,150 personas lesionadas



En el tercer trimestre de 2024, en comparación con el mismo periodo de 2023, se registró una **reducción total del 13%** en el número de fallecimientos por hechos de tránsito. Los usuarios de la vía que registraron decremento fueron:

-  a. Conductor en 57% (21 a 9)
-  b. Motociclistas en 10% (58 a 52)
-  c. Peatones en 7% (30 a 28)



De las 106 personas fallecidas en el tercer trimestre de 2024:

-  a. 55% (58) eran conductores o pasajeros de motocicleta, y 26% (28) peatones.
-  b. 85% (90) eran hombres.
-  c. 75% tenían entre 18 y 45 años de edad



En el tercer trimestre de 2024, 42% (44 de 106) de las personas fallecidas murieron a causa de choques, y 27% (29 de 106) por atropellamientos.



En el tercer trimestre de 2024, se tuvieron porcentajes similares en el número de fallecimientos de conductores de motocicleta a causa de choques (50%) y derrapes (48%).



En el tercer trimestre de 2024, las madrugadas (00:00 a 05:59) de **sábado, domingo y lunes registraron el 24%** (25 de 103) de los hechos de tránsito fatales.



De julio a septiembre de 2024, 35% (36 de 103) de los hechos de tránsito fatales **ocurrieron en vías de acceso controlado** y 26% (27 de 103) en **vías secundarias**.



De las 8,150 personas lesionadas en el tercer trimestre de 2024:

-  a. 3,557 eran conductores de motocicleta (44%);
-  b. 1,780 pasajeros de vehículos motorizados incluyendo motos (22%);
-  c. 1,233 conductores (15%);
-  d. 1,134 peatones (14%), y
-  e. 446 ciclistas (5%)



En el tercer trimestre de 2024, en comparación con el mismo periodo de 2023, se registró una **disminución en el número de lesionados** por hechos de tránsito en todos los usuarios de la vía:

-  a. Ciclistas en 25%
-  b. Conductores en 10%
-  c. Pasajeros en 4%
-  d. Motociclistas en 3%
-  e. Peatones en 2%

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

ÍNDICE

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

INTRODUCCIÓN

La Secretaría de Movilidad (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.

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

Se comparan interanualmente las cifras del tercer 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



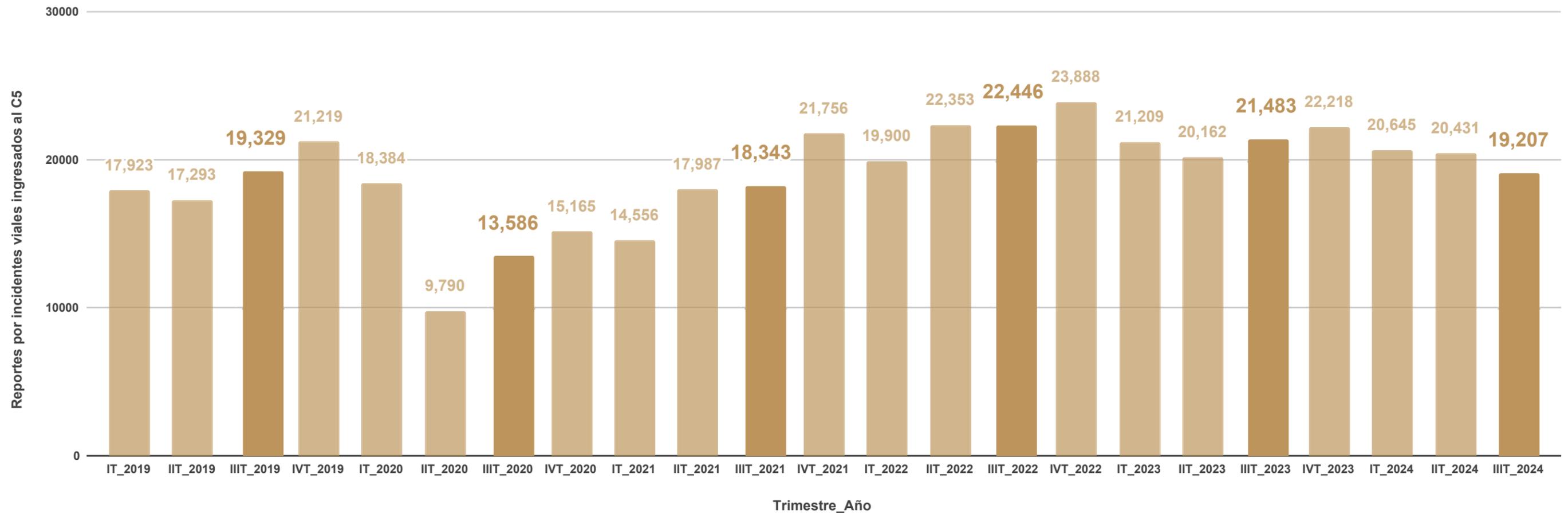
1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

En el tercer trimestre de 2024 ingresaron al C5 19,207 reportes por incidentes viales, lo que significa una disminución de 10.6% respecto al mismo periodo de 2023, cuando ingresaron 21,483 y de 0.6% en comparación con dicho periodo de 2019 con 19,329 reportes.

En el periodo de enero a septiembre de 2024 ingresaron al C5 4.1% menos reportes por incidentes viales que en el mismo periodo de 2023 y 10.5% más que en el periodo de 2019 (Gráfica 1).

Además, se reporta un decremento en el número de reportes al C5 por tercer trimestre consecutivo, primera vez que ocurre desde el comienzo de la serie histórica en 2019.

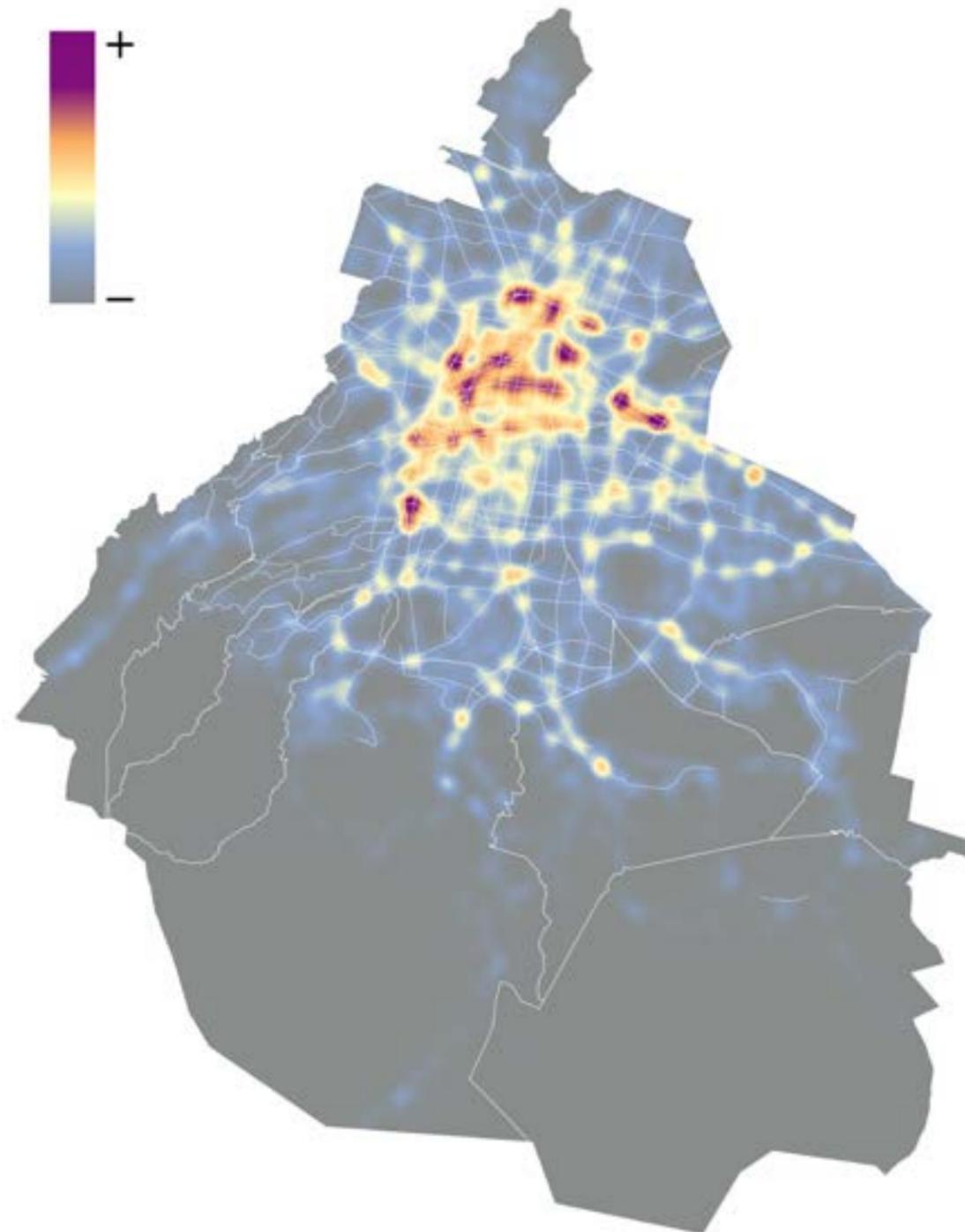
Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2024²



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

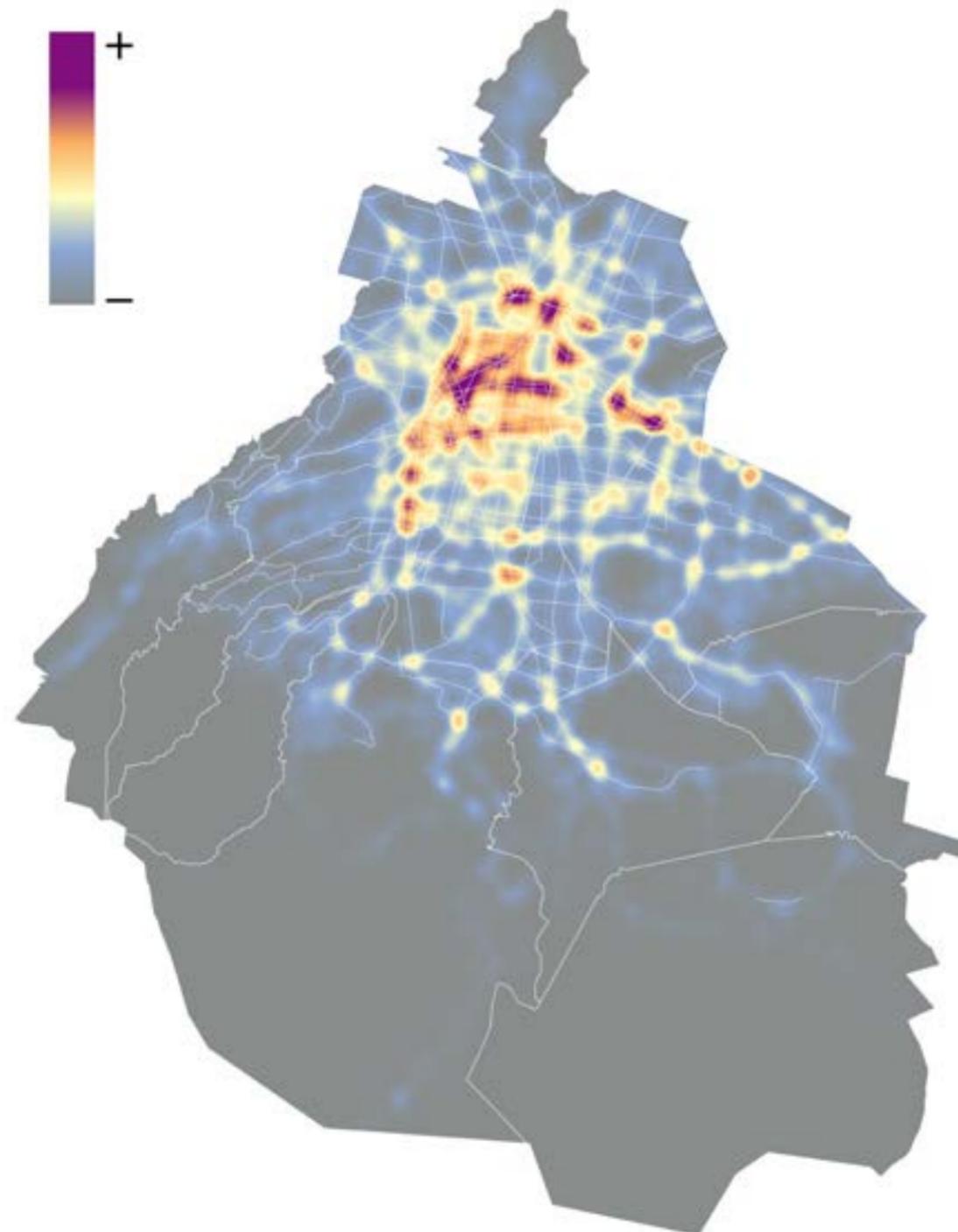
Mapa 1. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, **tercer trimestre 2024**



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

- Eje 8 y Av. de las Torres (18)
- Av. Río Mixcoac y Av. Revolución (17)
- Anillo Periférico y Av. San Antonio (17)
- Av. de los Insurgentes Norte y Manuel Gonzales (17)
- Av. Luis Méndez y Av. Guelatao (16)
- Calz. de Guadalupe y Circuito Interior (16)
- Fray Servando Teresa de Mier y Av. Congreso de la Unión (15)
- Fray Servando Teresa de Mier y Calz. Canal (15)
- Fray Servando Teresa de Mier y Eje Central Lázaro Cárdenas (15)

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



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

- Av. de las Torres y Av, Guelatao (64)
- Av. Miguel Ángel de Quevedo y Av. División del Norte (58)
- Anillo Periférico y Av. San Jerónimo (51)
- Eje 8 y Av. de las Torres (50)
- Prol. División del Norte y Av. Guadalupe I. Ramirez (49)
- Av. de los Insurgentes Norte y Manuel Gonzales (49)
- Av. Río Consulado y Calz. de Guadalupe (48)
- Av. Cuitlahuac y Calz. Vallejo (48)
- Circuito Interior y Av. Ferrocarril Hidalgo (45)
- Av. Paseo de la Reforma y Av. de los Insurgentes (44)
- Circuito Interior y Av. Parque Vía (44)
- Av. Guelatao y Av. Circunvalación (43)
- Canal de San Juan y Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (43)
- Av. Paseo de la Reforma y Av. Juárez (43)
- Circuito Interior y Av. Ribera de San Cosme (43)
- Anillo Periférico y Av. Barranca del Muerto (43)
- Av. Javier Rojo Gómez y Av. Jalisco (42)
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza y calle Batallón de Zacapoaxtla (42)
- Av. del Trabajo y Av. Canal del Norte (42)
- Av. Canal de Miramontes y Calz. Acoxta (41)
- Eje 8 Sur y Av. Santa Cruz Meyehualco (41)
- Fray Servando Teresa de Mier y Av. Congreso de la Unión (41)
- Circuito Interior y Eje Central Lázaro Cárdenas (41)

2. VÍCTIMAS

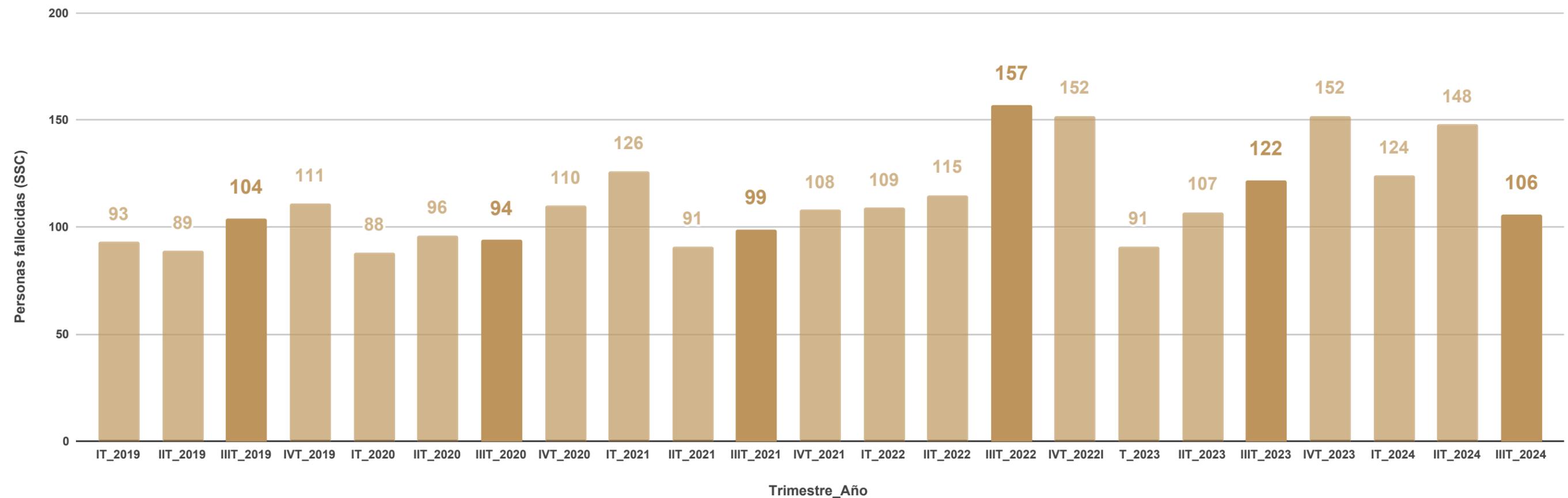
Con base en la información proporcionada por la SSC, se muestra el total de personas fallecidas y lesionadas a causa de hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México. Para ambos tipos de víctimas, se brinda su caracterización por tipo de persona usuaria y el tipo de evento que les ocasionó la muerte 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 tercer trimestre de 2024 se tuvo una disminución de 13% en el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito respecto al mismo periodo de 2023 (pasando de 122 a 106) y un incremento de 2% en comparación con dicho periodo de 2019 (pasando de 104 a 106).

De enero a septiembre de 2024 la SSC registró 378 personas fallecidas por hechos de tránsito, lo que refleja un incremento de 18% y 32% en comparación con los periodos de 2023 y 2019, respectivamente (Gráfica 2).

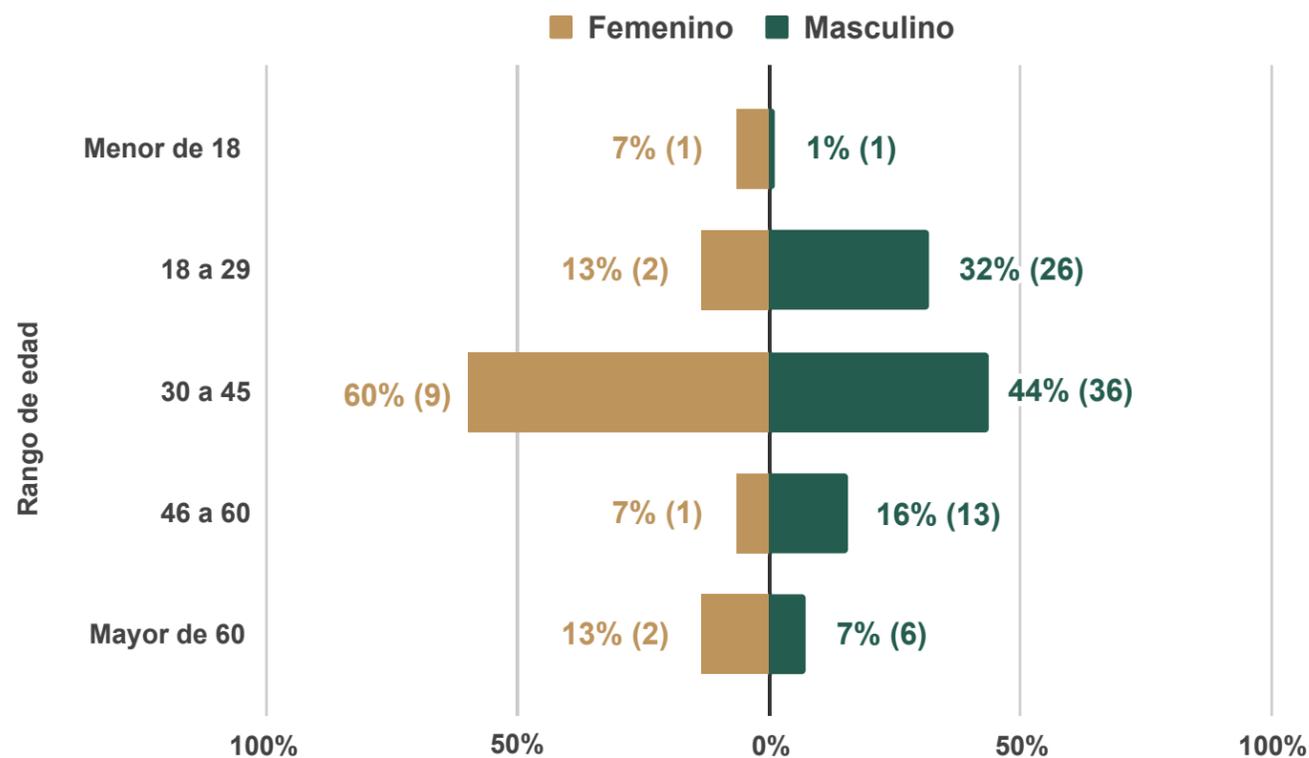
Gráfica 2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2024³



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

2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

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

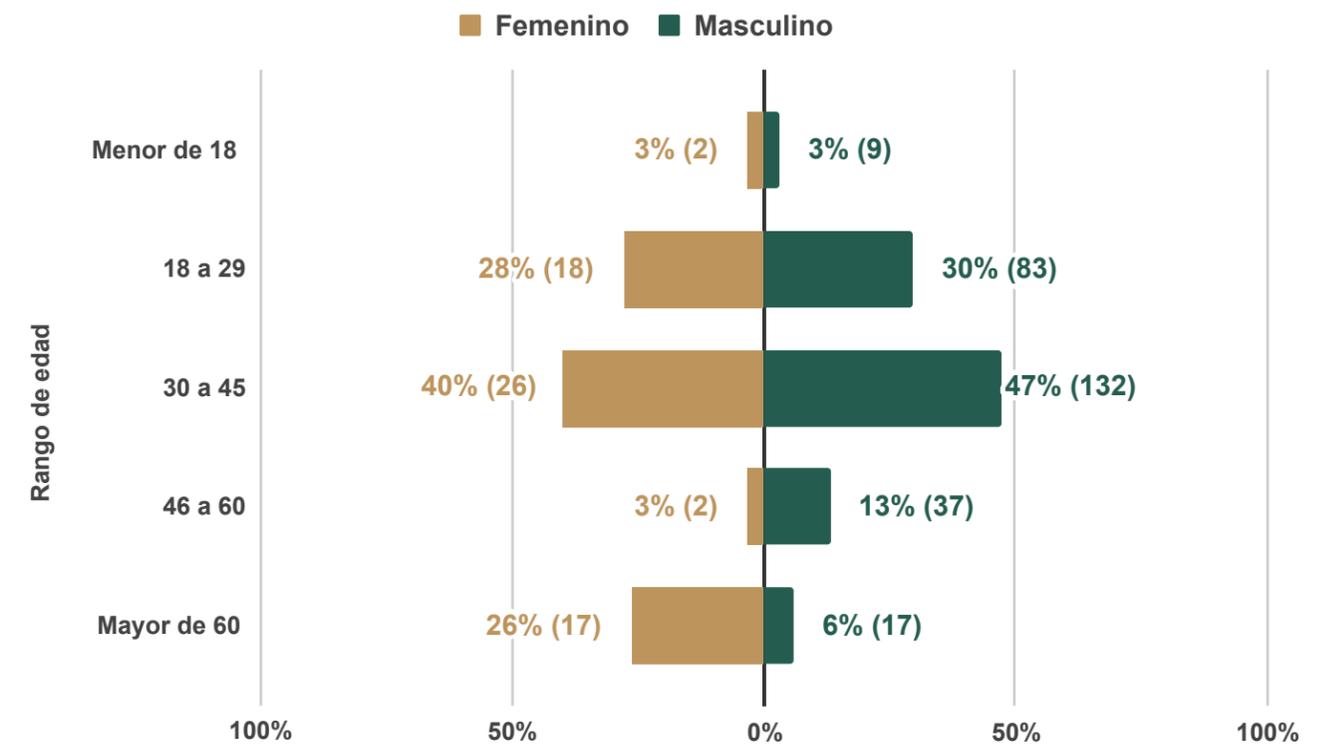


16

Con base en la Gráfica 3.1, durante el tercer trimestre de 2024, el 85% de víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres (90 de 106).

Omitiendo a las víctimas mortales por los hechos de tránsito ocurridos en el tercer trimestre de 2024 de edad desconocida⁴, se registró que 76% del total de los hombres y 73% 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 septiembre de 2024⁵**



17

8 de cada 10 personas fallecidas (278 de 343) por hechos de tránsito ocurridos de enero a septiembre de 2024 eran hombres.

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales por los siniestros en el periodo de enero a septiembre de 2024 de edad y sexo desconocidos⁶, 8 de cada 10 hombres y 7 de cada 10 mujeres fallecidas, tenían entre 18 y 45 años de edad (Gráfica 3.2)

⁴ Se omiten 8 hombres y una mujer de edad desconocida.

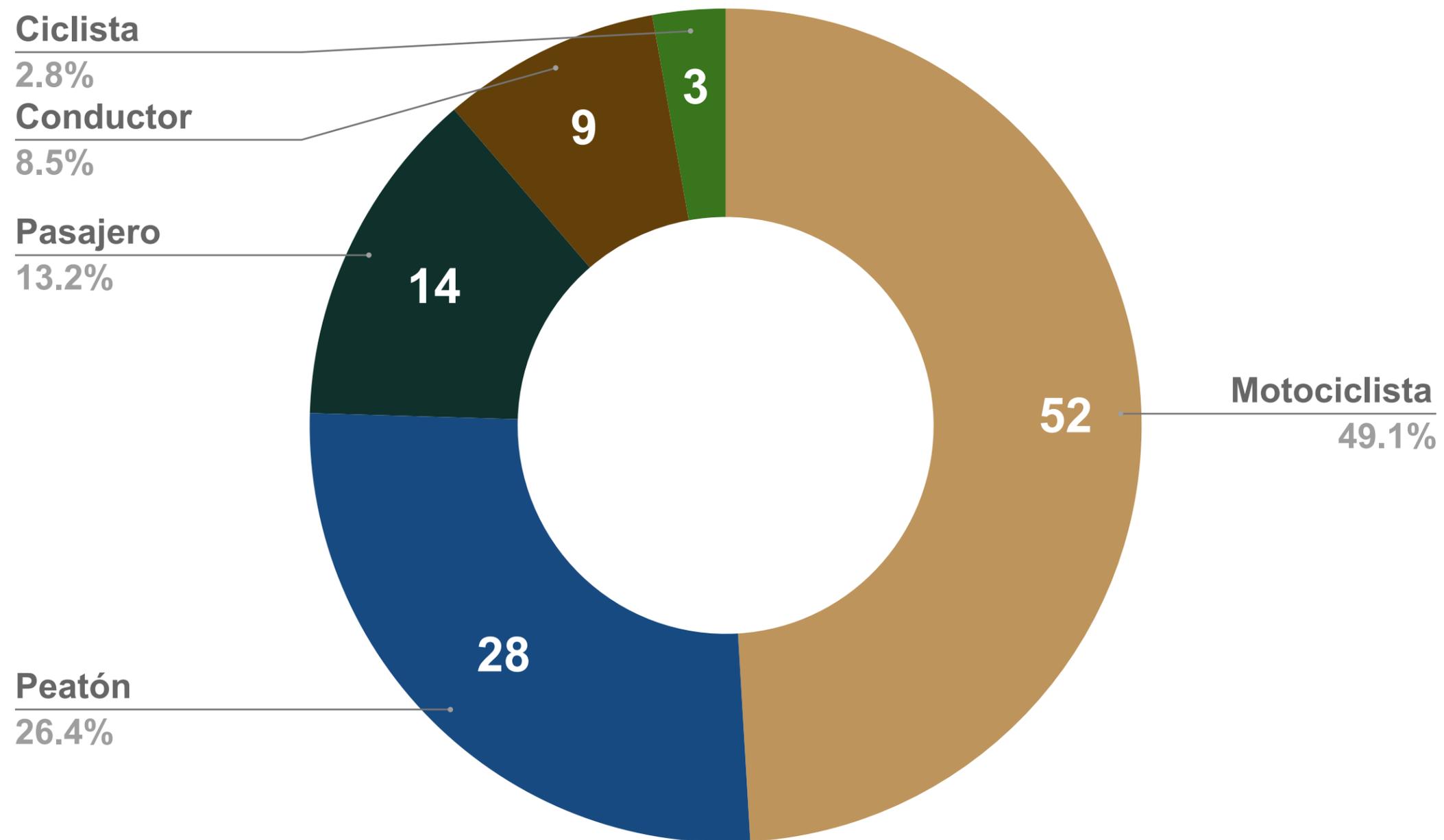
⁵ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes en el sexo masculino no suman el 100%.

⁶ Se omiten 27 hombres y 6 mujeres de edad desconocida, y 2 personas de edad y sexo desconocidos.

2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

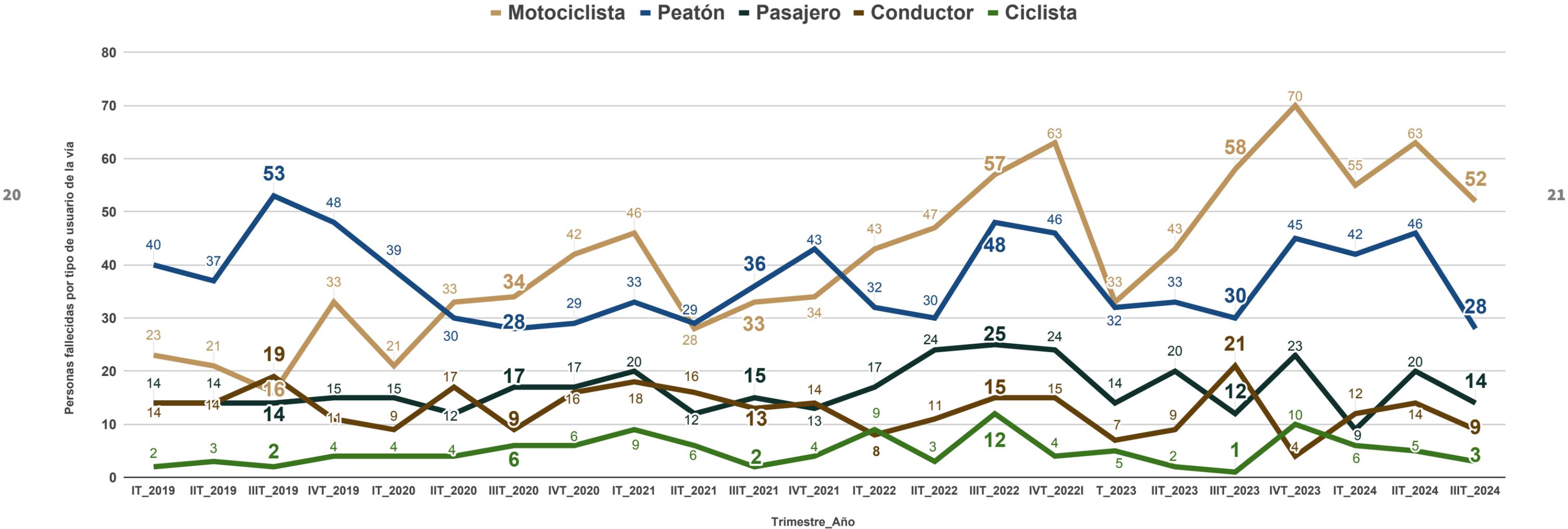
De acuerdo con la Gráfica 4, por undécimo trimestre consecutivo, los motociclistas representaron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito respecto del total de tipos de usuario, con 49.1% (52 de 106) en el tercer trimestre de 2024. Les siguieron los peatones, con un 26.4% (28 de 106).

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



De acuerdo con la Gráfica 5, en el tercer trimestre de 2024 se registraron decrementos en el número de fallecimientos por tipo de usuario en comparación con el mismo periodo de 2023: los conductores de 21 a 9, motociclistas pasaron de 58 a 52 víctimas y los peatones de 30 a 28. No obstante, el número de pasajero⁷ aumentó, pasando de 12 a 14, al igual que los ciclistas, pasando de 1 a 3.

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



⁷ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

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

Comparando el periodo de enero a septiembre de 2024 con el mismo periodo de 2023, se tuvo una reducción en el número de pasajeros y conductores fallecidos, pasando de 46 a 43 y 37 a 35 respectivamente; en tanto que incrementó el de motociclistas de 134 a 170, de peatones de 95 a 116 y de ciclistas de 8 a 14

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

	Tercer trimestre de 2018	Tercer trimestre de 2024
Ciclistas fallecidos	1	3
Viajes ciclistas diarios	267,000	456,892
Viajes ciclistas en el trimestre	17,355,000	29,697,980
Tasa de ciclistas fallecidos / 10 millones de viajes ciclistas	0.6	1.0

Con base en el Estudio de Movilidad Ciclista de 2018 y el Conteo Ciclista de 2024⁹, se registró que, del tercer trimestre de 2018 al tercer trimestre de 2024, la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se aumentó de 0.6 a 1.0 (Tabla 1).

Nota: El cálculo de la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas es con base en los 65 días laborales durante los segundos trimestres de 2018 y 2024. Se restaron los fines de semana y el 16 de septiembre.

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

	Enero a septiembre de 2018	Enero a septiembre de 2024
Ciclistas fallecidos	12	14
Viajes ciclistas diarios	267,000	456,892
Viajes ciclistas en el semestre	50,730,000	86,809,480
Tasa de ciclistas fallecidos / 10 millones de viajes ciclistas	2.4	1.6

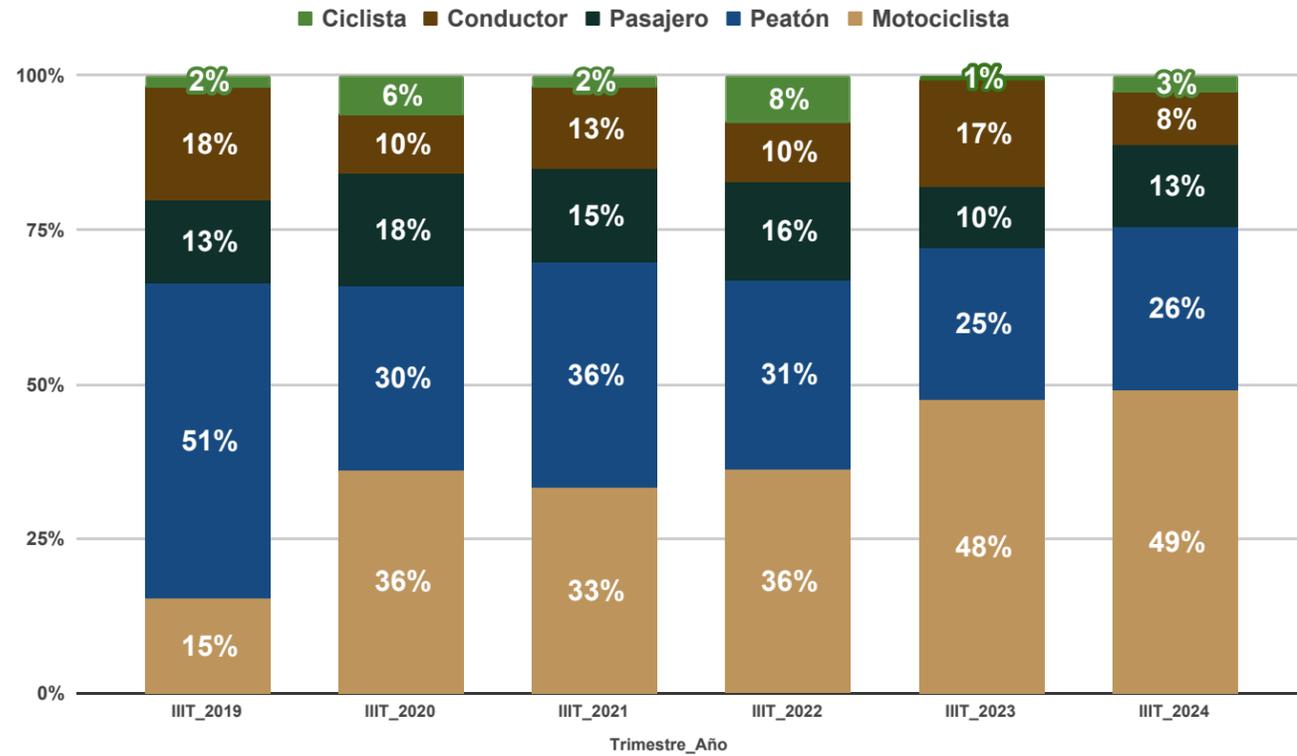
Con base en el Estudio de Movilidad Ciclista de 2018 y el Conteo Ciclista de 2024¹⁰, se registró que, de enero a septiembre de 2018 al mismo periodo de 2024, la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas se redujo de 2.4 a 1.6 (Tabla 2).

Nota: El cálculo de la tasa de ciclistas fallecidos por cada 10 millones de viajes ciclistas es con base en los 125 días laborales durante los primeros semestres de 2018 y 2024. Se restaron los fines de semana y el 1 de enero, el 5 de febrero, el lunes más cercano al 21 de marzo, el viernes santo, 1 de mayo y 16 de septiembre.

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

¹⁰ *Ibidem*

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



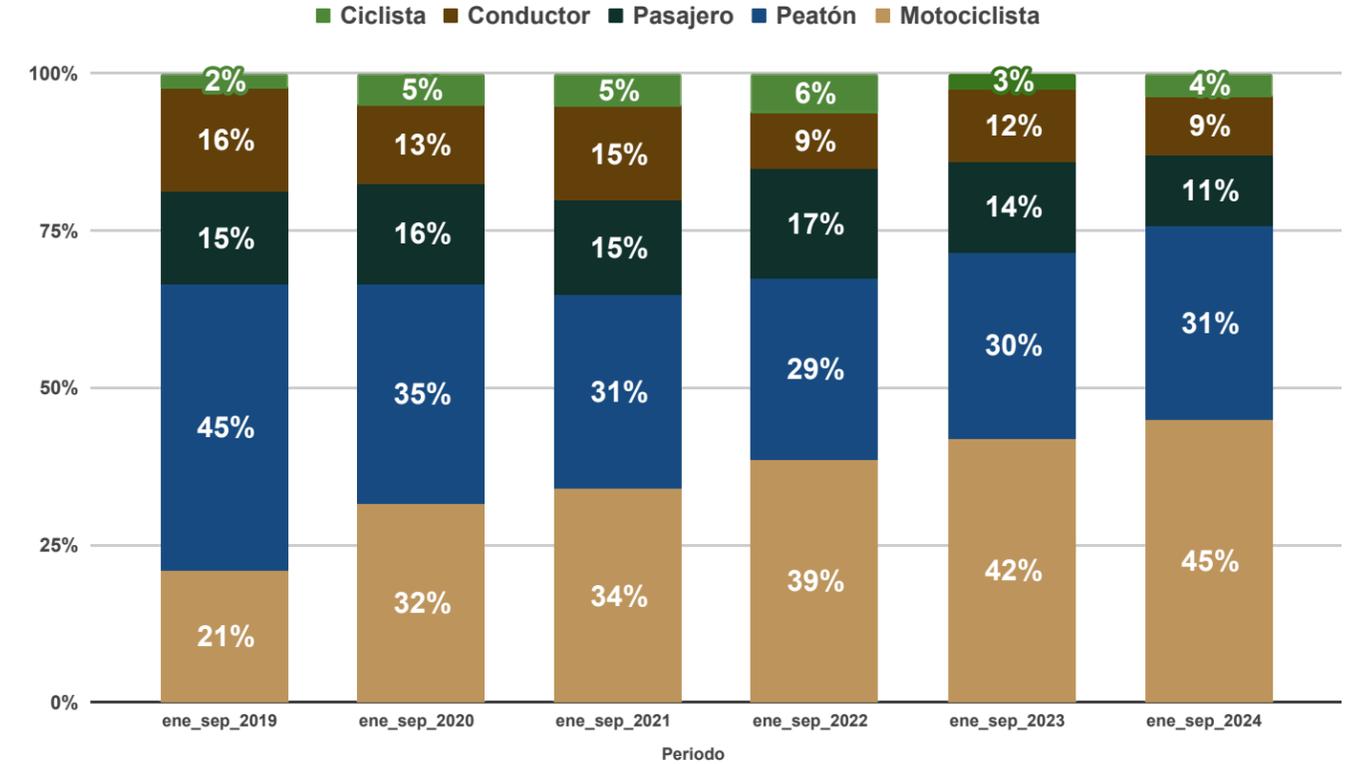
24

En la Gráfica 6.1, es posible observar que del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2024 los peatones disminuyeron de 5 a 3 de cada 10 víctimas mortales por hechos de tránsito, sin embargo, son el segundo grupo más vulnerable.

Por su parte, el número de conductores de motocicleta fallecidos tuvo un incremento constante pasando de 2 de cada 10 personas fallecidas en el periodo de 2019 a 5 de cada 10 en los periodos de 2023 a 2024, lo que los coloca como el usuario más vulnerable.

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

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



25

De acuerdo con la Gráfica 6.2 en el periodo de enero a septiembre 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.

En lo que a los motociclistas fallecidos respecta, de enero a septiembre del 2023 al 2024, los motociclistas representaron en promedio el 43% del total de usuarios fallecidos.

De enero a septiembre de 2019 a 2024 los ciclistas representan el menor porcentaje de víctimas mortales por siniestros de tránsito ocurridos en la CDMX.

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

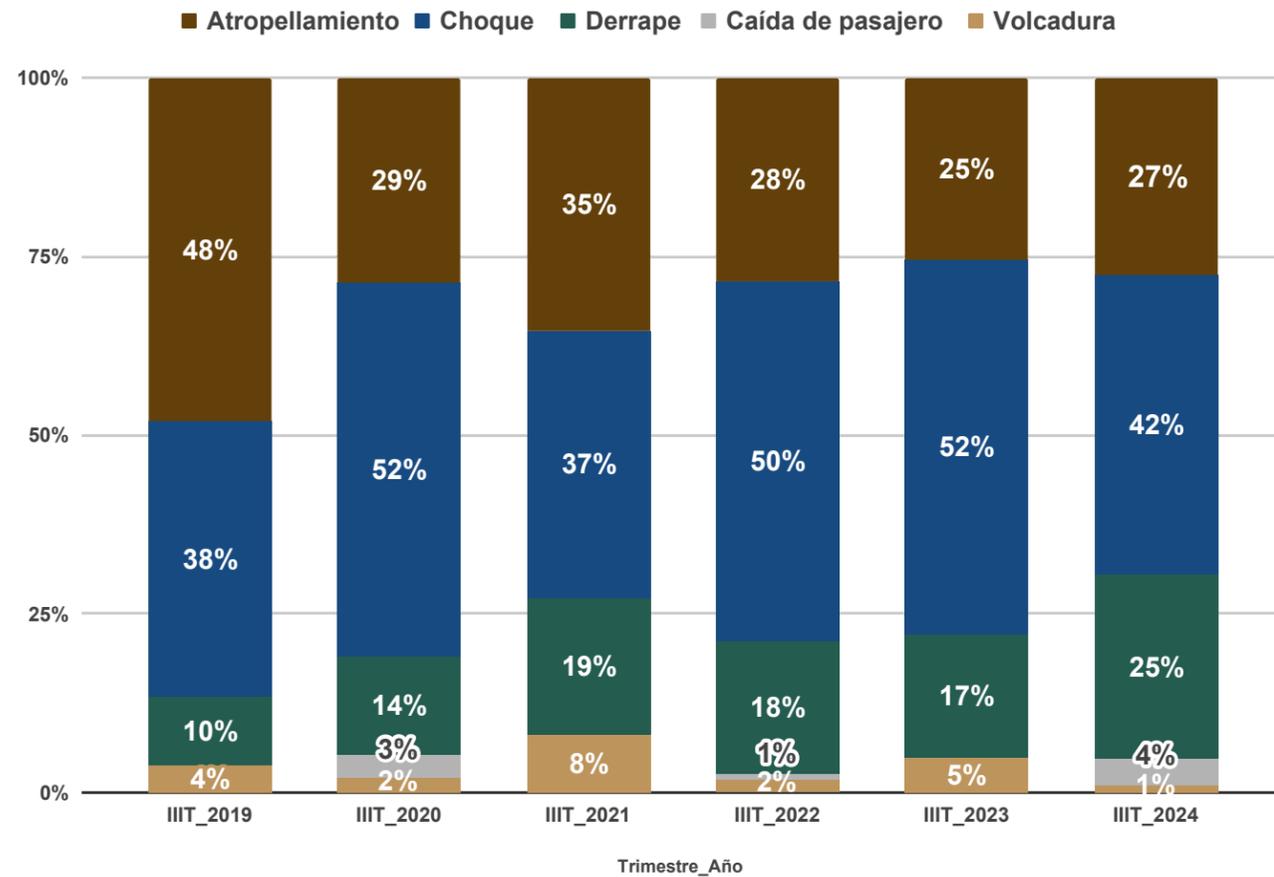
¹² Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del tercer trimestre de 2019, 2021, 2022, 2023 y 2024 no suman el 100%

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

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

2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

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



26

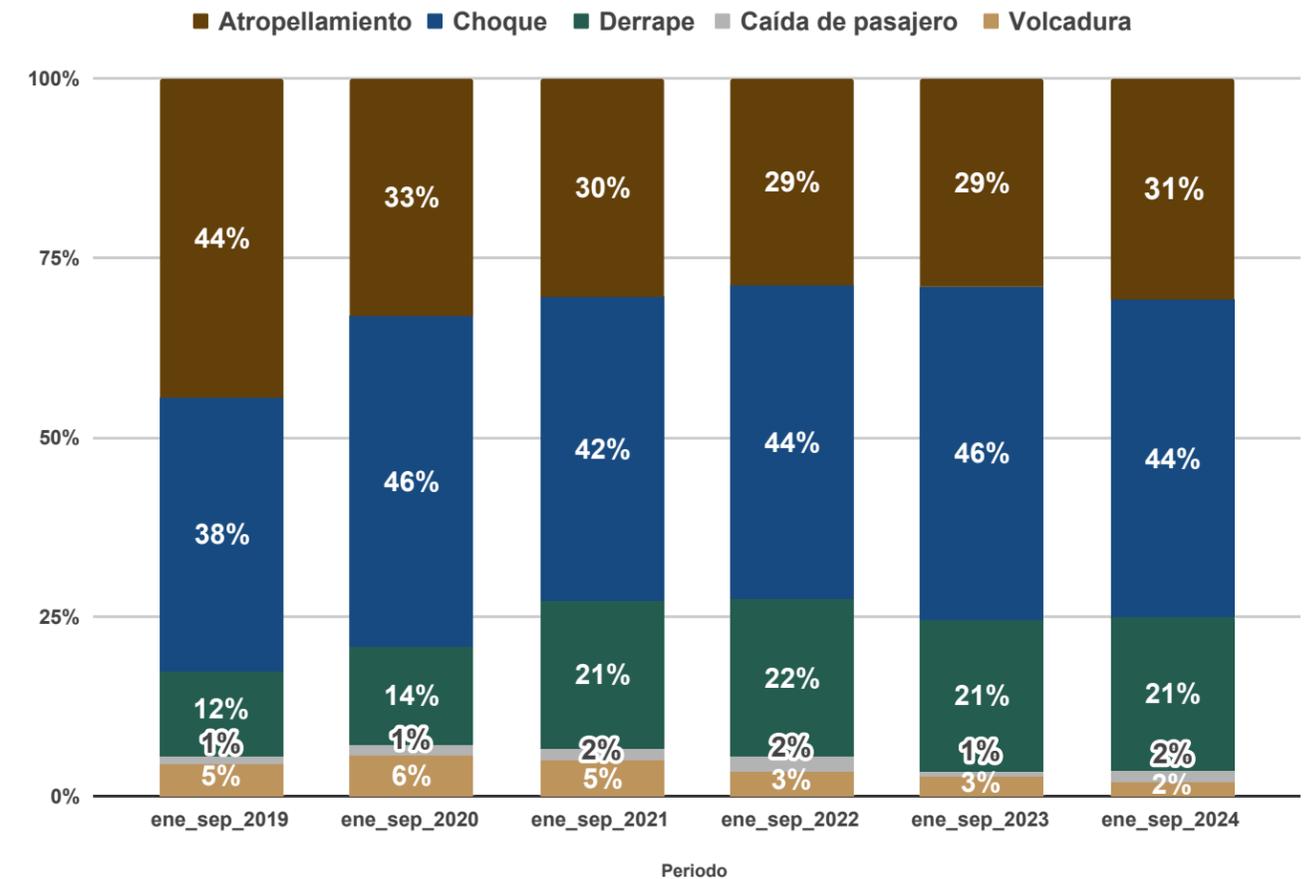
Con base en la Gráfica 7.1, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a atropellamientos, pasando de 48% en el tercer trimestre de 2019, a 29% en el mismo periodo de 2024.

De forma contraria, se registró un incremento en el número de personas que perdieron la vida a causa de choques, pasando de 38% a 42% entre los periodos referidos. Asimismo, el porcentaje de víctimas mortales por derrapes (todos ocupantes de motocicleta), incrementó de 10% a 24%.

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

¹⁶ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del tercer trimestre de 2022 y 2024 no suman el 100%.

Gráfica 7.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, enero a septiembre 2019-2024 ^{17 18}



27

En el primer semestre de 2024 se registró que el 31% de las personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de un atropellamiento, esto significa una disminución de 13 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 38% a 44%, manteniéndose como la primera causa de muerte derivada de un hecho de tránsito (Gráfica 7.2).

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

¹⁸ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre de 2021, 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 tercer trimestre de 2024, 42% del total de personas fallecidas (44 de 106) perdieron la vida a causa de choques:

- 8 de 9 conductores (89%)
- 8 de 14 pasajeros¹⁹ (57%)
- 2 de los 3 ciclistas (67%)
- 26 de 52 motociclistas (50%)

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

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	0	2	26	8	8	44
Atropellamiento	28	0	1	0	0	29
Derrape	0	0	25	2	0	27
Volcadura	0	0	0	3	1	4
Caída de pasajero	0	0	0	1	0	1
Caída de ciclista	0	1	0	0	0	1
Total	28	3	52	14	9	106

28

Según la Tabla 4, 44% de las víctimas mortales por siniestros de tránsito ocurridos durante enero a septiembre de 2024 perdieron la vida por un choque:

- 89% (31 de 35) de los conductores
- 79% (11 de 14) de los ciclistas
- 67% (29 de 43) de los pasajeros de todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motos
- 54% (92 de 170) de los motociclistas

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	3	11	92	29	31	166
Atropellamiento	113	1	4	0	0	118
Derrape	0	0	74	4	0	78
Volcadura	0	0	0	5	3	8
Caída de pasajero	0	0	0	5	1	6
Caída de ciclista	0	2	0	0	0	2
Total	116	14	170	43	35	378

29

¹⁹ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

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

Durante el tercer trimestre de 2024

- 41% (24 de 58) de los ocupantes de motocicleta fallecieron por un siniestro sin otro vehículo involucrado, o por choque contra un poste o árbol.
- De los 28 peatones fallecidos, 54% murieron por hechos de tránsito con vehículos livianos involucrados y 14% con vehículos desconocidos.
- 8 de los 9 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, **tercer trimestre 2024**

Ocupante de vehículo de carga	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Microbús	Metrobús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	2	15	3	0	1	3	0	0	0	4	28
Ciclista	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	3
Ocupante de motocicleta	4	11	9	1	0	2	6	1	24	0	58
Conductor	3	10	8	1	0	1	6	1	22	0	52
Pasajero	1	1	1	0	0	1	0	0	2	0	6
Ocupante de vehículo liviano	0	0	1	0	0	0	6	0	2	0	9
Conductor	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5
Pasajero	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	4
Ocupante de vehículo de carga	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Conductor	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de autobús	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	4
Conductor	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Pasajero	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	3
Ocupante de taxi	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Conductor	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Total	6	29	15	1	1	5	13	2	30	4	106

30

31

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

- El 55% (102 de 186) de los ocupantes de motocicleta fallecidos, murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado, o por choques contra un poste o árbol.
- 45% (52 de 116) de los peatones fallecidos, murieron por un hecho en el que estuvo involucrado un vehículo liviano y 16% (18 de 116) por un siniestro con vehículo de carga.
- 33 de los 47 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 14 ciclistas fallecidos, 4 murieron en hechos de tránsito en los que estuvo involucrado un vehículo liviano y otros 4 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 septiembre 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	8	52	18	5	6	9	0	2	0	16	116
Ciclista	2	4	4	1	0	0	0	0	2	1	14
Ocupante de motocicleta	11	43	19	4	2	2	27	1	75	2	186
Conductor	9	37	18	3	2	1	25	1	72	2	170
Pasajero	2	6	1	1	0	1	2	0	3	0	16
Ocupante de vehículo liviano	1	6	3	0	2	1	24	1	9	0	47
Conductor	1	5	0	0	1	0	17	1	3	0	28
Pasajero	0	1	3	0	1	1	7	0	6	0	19
Ocupante de vehículo de carga	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	5
Conductor	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3
Pasajero	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
Ocupante de microbús	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de autobús	0	2	0	0	0	0	0	1	2	0	5
Conductor	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Pasajero	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	4
Ocupante de taxi	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	4
Conductor	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	3
Pasajero	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Total	22	79	45	10	10	12	56	5	91	19	378

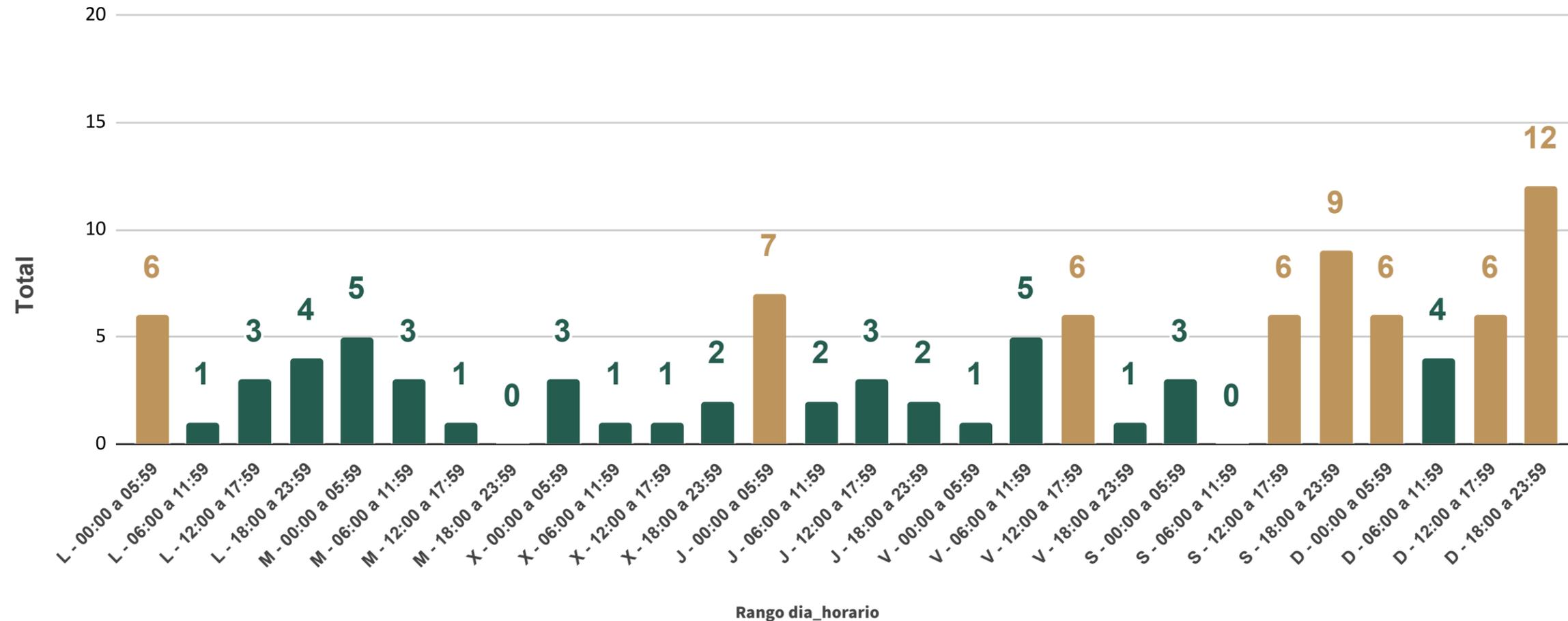
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

En el tercer trimestre de 2024, el 57% de los incidentes fatales sucedieron los días viernes, sábados y domingos; el 54% 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, tercer trimestre 2024

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	6	5	3	7	1	3	6	31
	12:00 a 17:59	1	3	1	2	5	0	4	16
Noche	18:00 a 23:59	3	1	1	3	6	6	6	26
	00:00 a 05:59	4	0	2	2	1	9	12	30
total		14	9	7	14	13	18	28	103

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

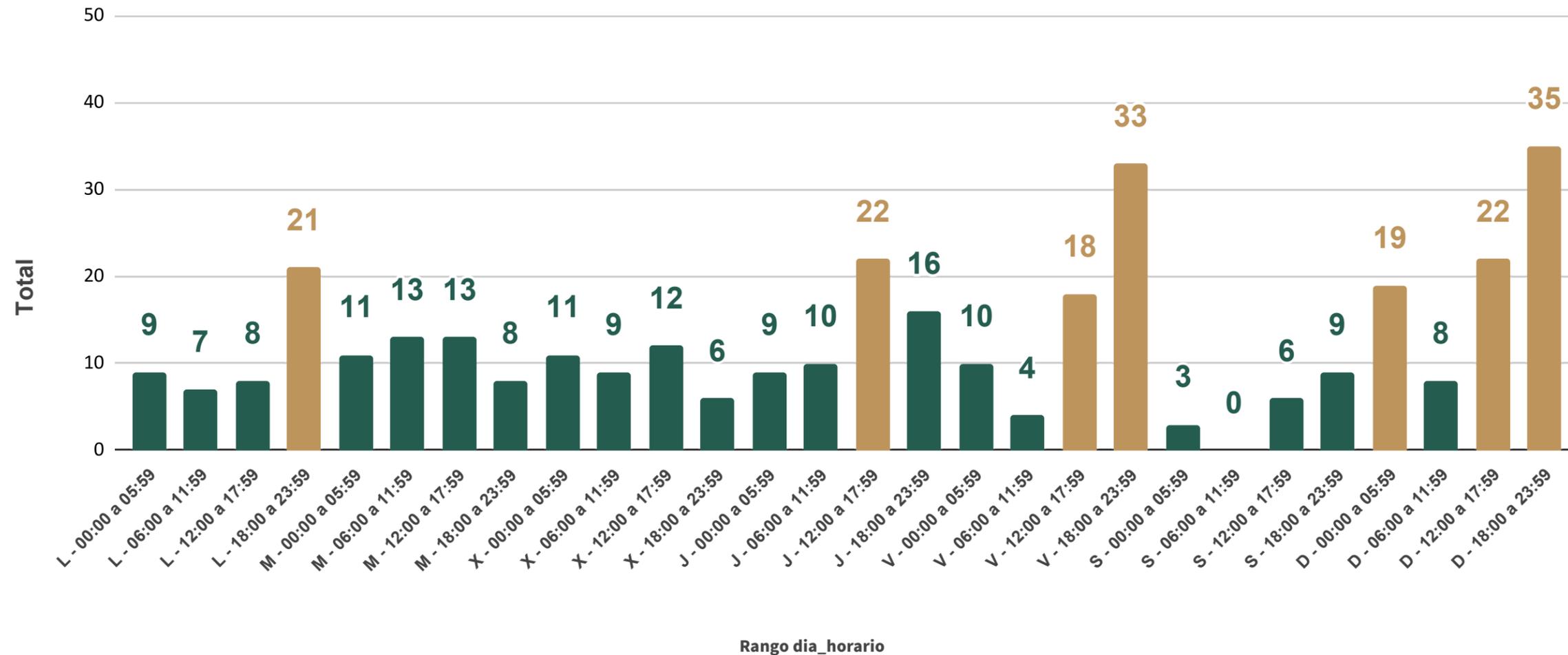


Durante el periodo de enero a septiembre de 2024, el 56% de los incidentes fatales sucedieron los días viernes, sábados y domingos; el 62% ocurrieron en el horario de las 18:00 a 05:59 (Gráficas 8.1 y 8.1.1). (Gráficas 8.2 y 8.2.1).

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

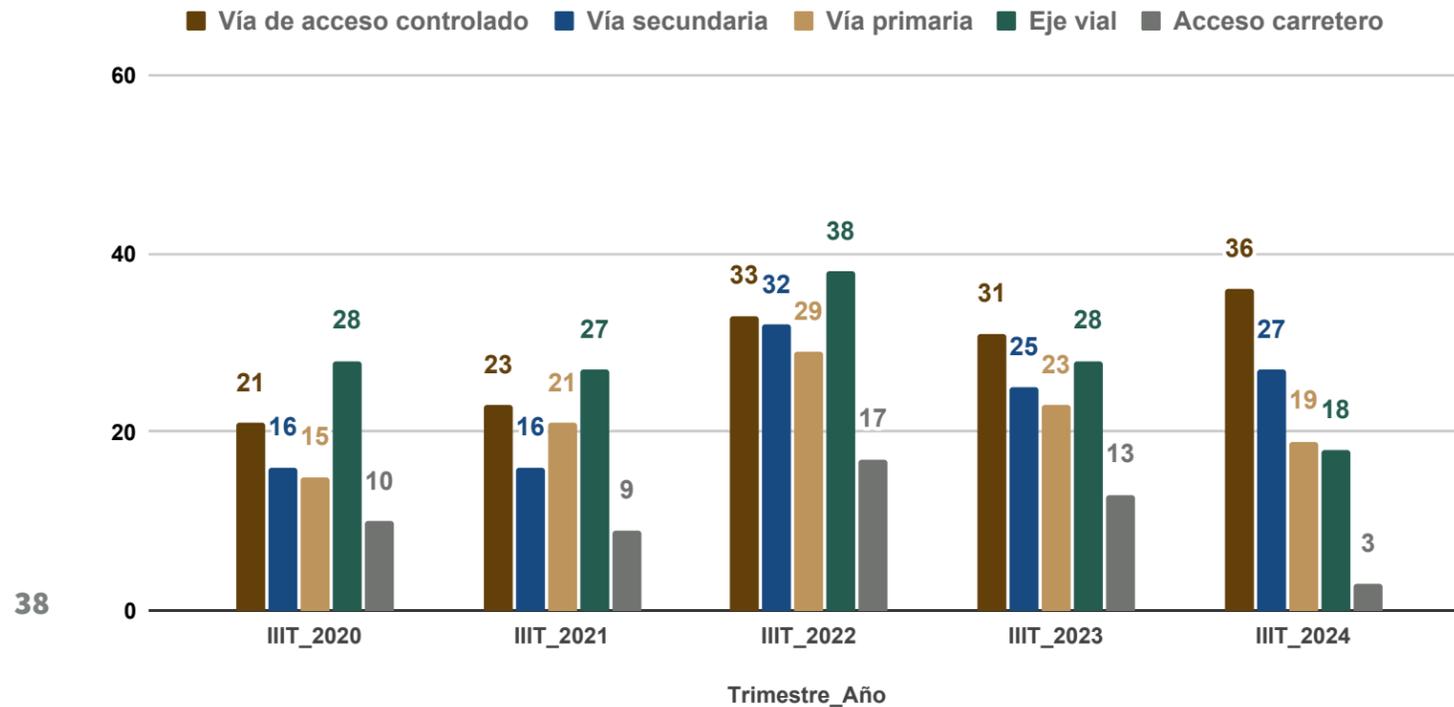
Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	9	11	12	11	9	10	19	81
	12:00 a 17:59	7	13	7	9	10	4	8	58
Noche	18:00 a 23:59	8	13	6	12	22	18	22	101
	00:00 a 05:59	21	8	8	6	16	33	35	127
total		45	45	33	38	57	65	84	367

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



2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

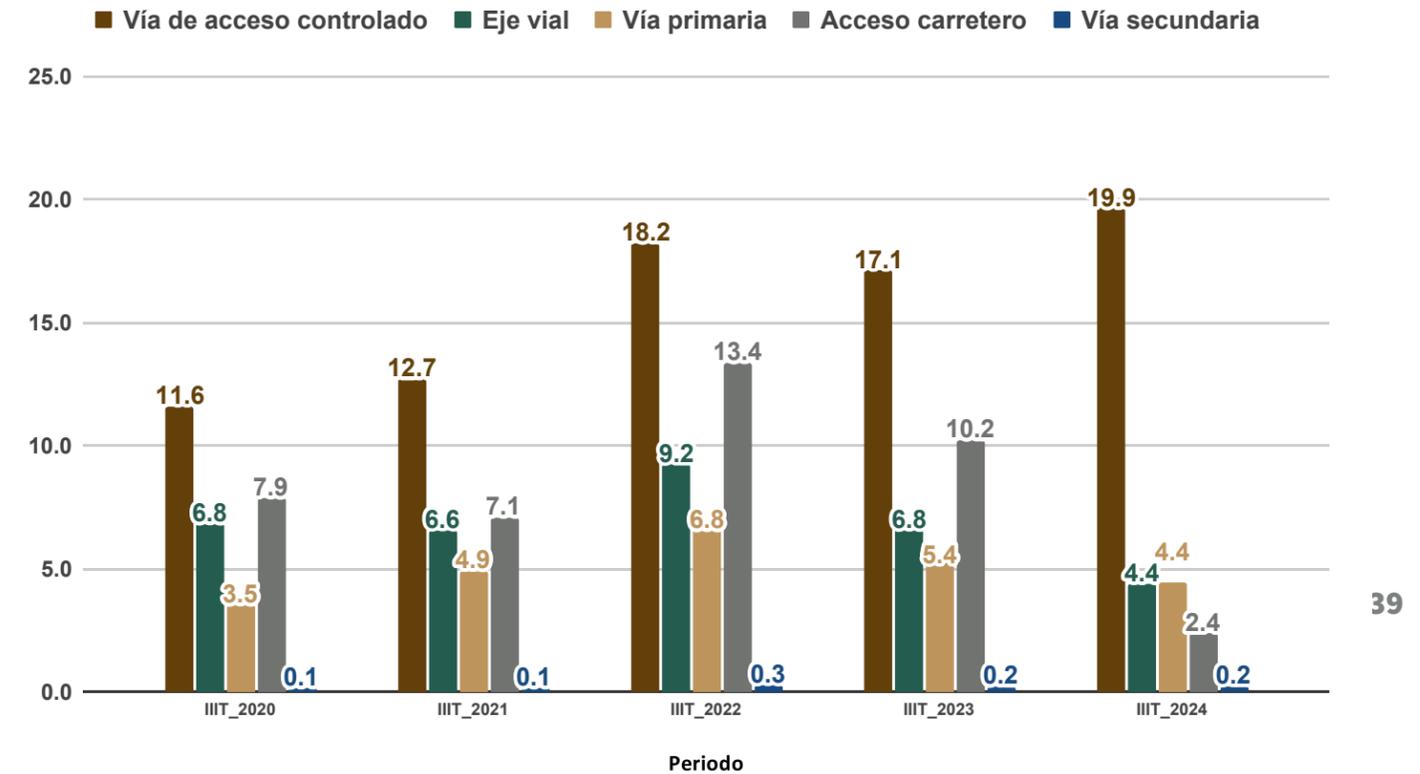
Gráfica 9.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, tercer trimestre 2020-2024²⁰



En el tercer trimestre de 2024, las vías de acceso controlado registraron la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 36 de 103 (35%), seguidos de las vías secundarias con 26% y las vías primarias con 18%.

De julio a septiembre de 2024, en comparación con el mismo periodo de 2023, se registró un incremento en la incidencia de siniestros fatales en dos de los cinco tipos de vías. Las vías de acceso controlado incrementaron en 5 hechos, seguidos de las vías secundarias con un aumento de 2. De forma contraria, las vías de acceso carretero y los ejes viales registraron una disminución de 10 hechos de tránsito fatales (Gráfica 9.1).

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



Con base en la Gráfica 9.2, en el tercer 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 19.9, seguidas de los ejes viales y vías primarias con 4.4, y los accesos carreteros con 2.4.

Los accesos carreteros y los ejes viales registraron reducciones significativas en la tasa de hechos fatales respecto al tercer trimestre de 2023, en 7.9 y 2.4 siniestros.

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

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

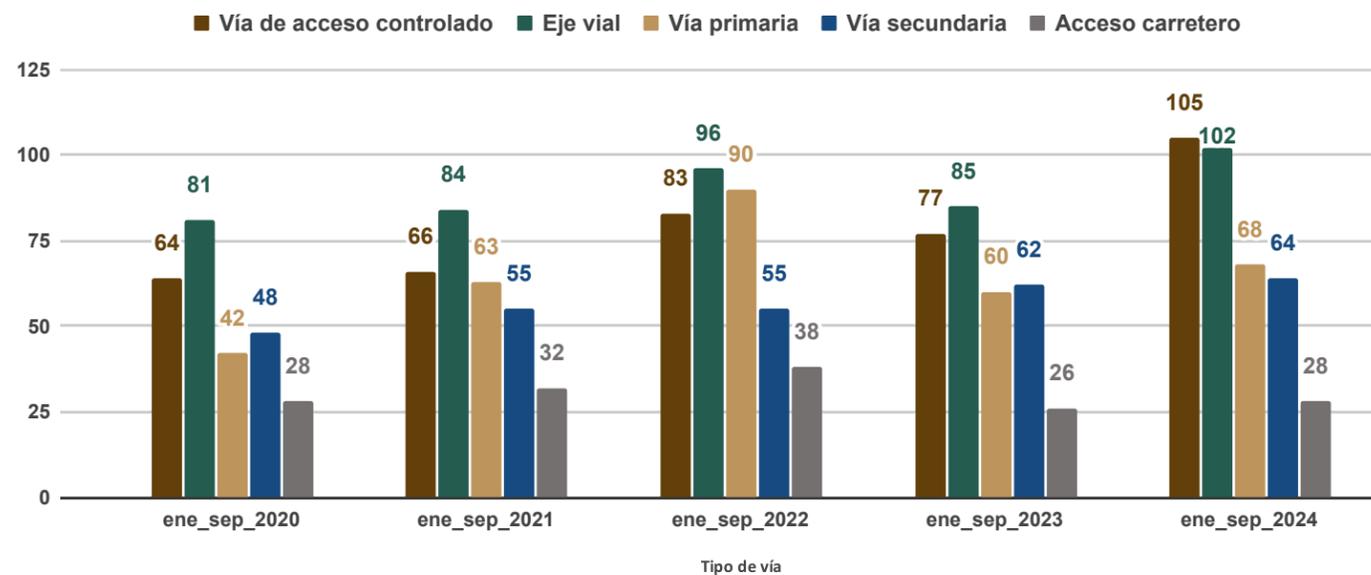
Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

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

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

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

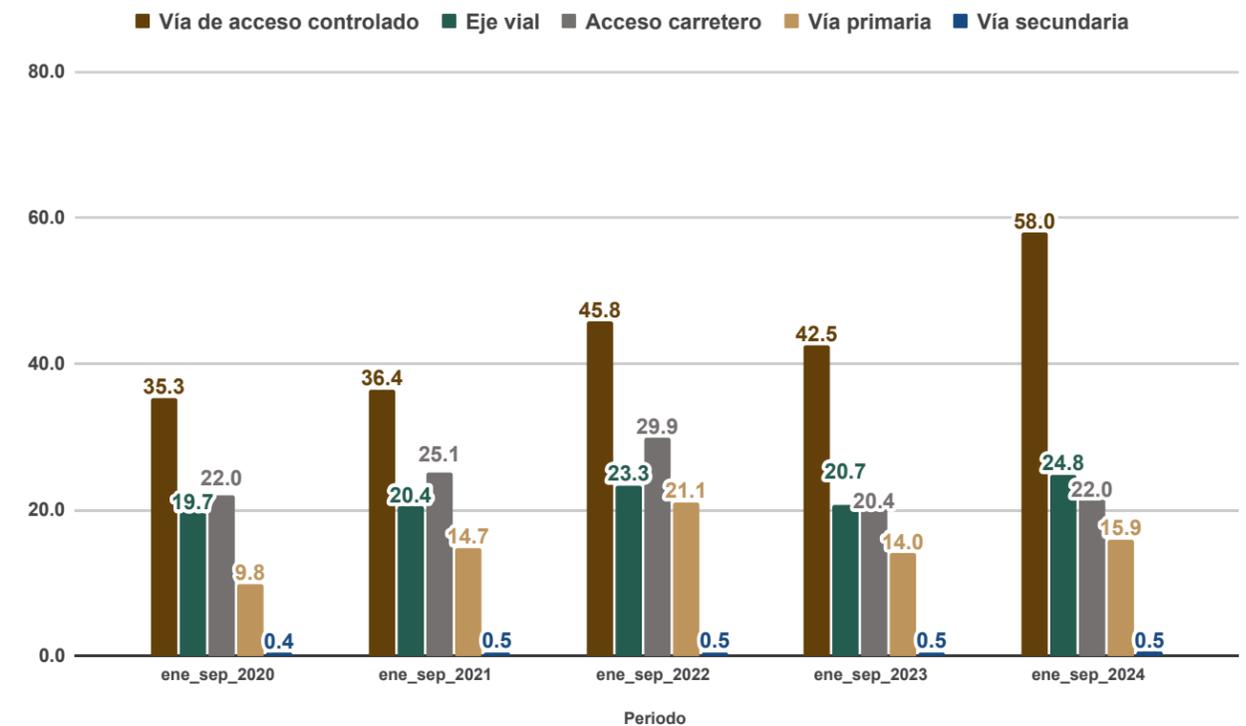
Gráfica 10.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, enero a septiembre 2020-2024²²



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

Durante el periodo de enero a septiembre de 2024, comparado con el mismo periodo de 2023, se registró un incremento significativo en la incidencia de siniestros fatales en dos de los cinco tipos de vía. Las vías de acceso controlado incrementaron en 28 hechos, seguidos de los ejes viales con un aumento de 17 (Gráfica 10.1).

Gráfica 10.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, enero a septiembre 2020-2024²³



De acuerdo con la Gráfica 10.2, de enero a septiembre de 2024 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 58.0, seguido de los ejes viales con 24.8 y de los accesos carreteros con 22.0.

Las vías de acceso controlado y ejes viales registraron incrementos significativos en la tasa de hechos fatales respecto al periodo de enero a septiembre de 2023, en 15.5 y 4.1 siniestros.

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

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

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

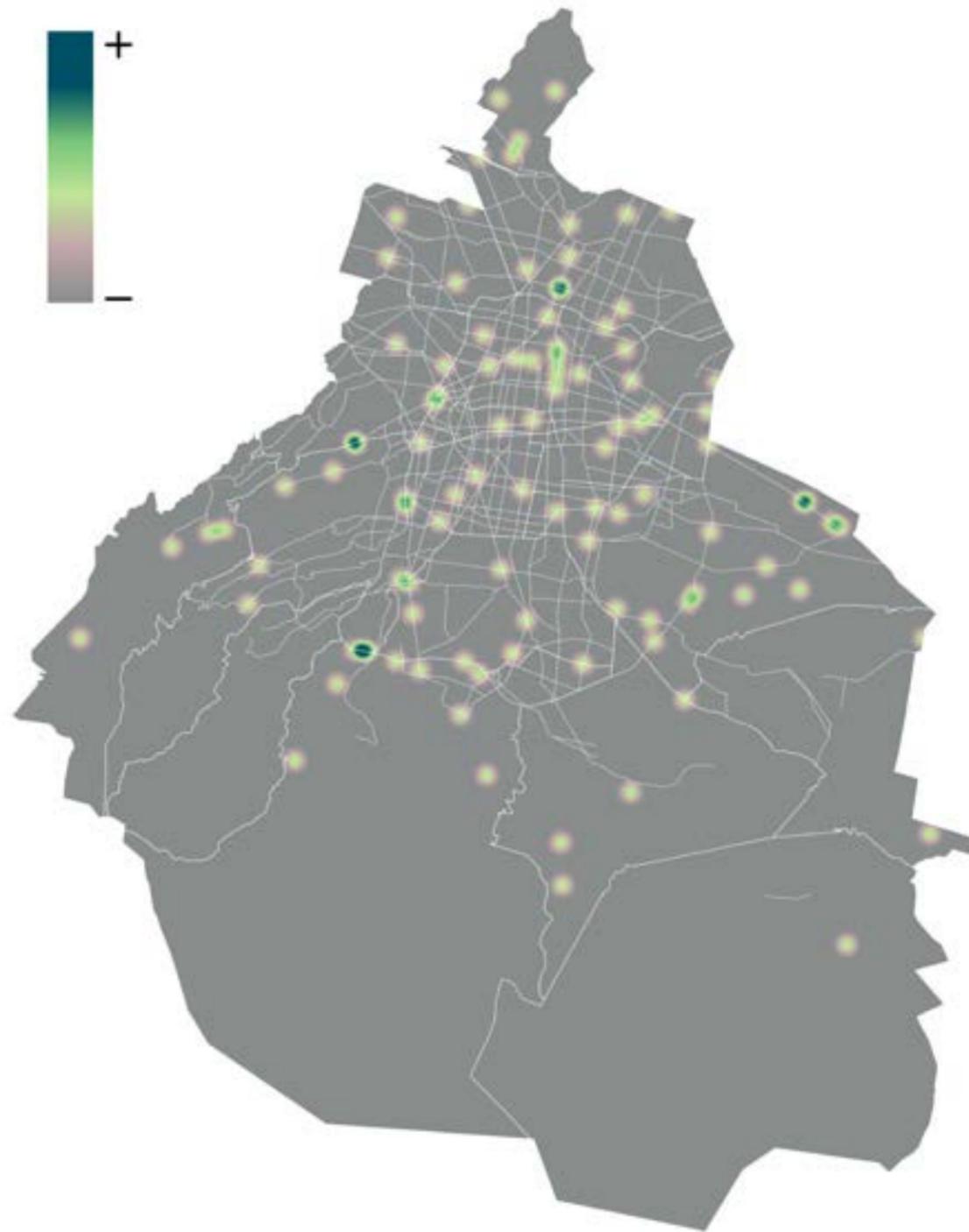
²³ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

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

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

2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

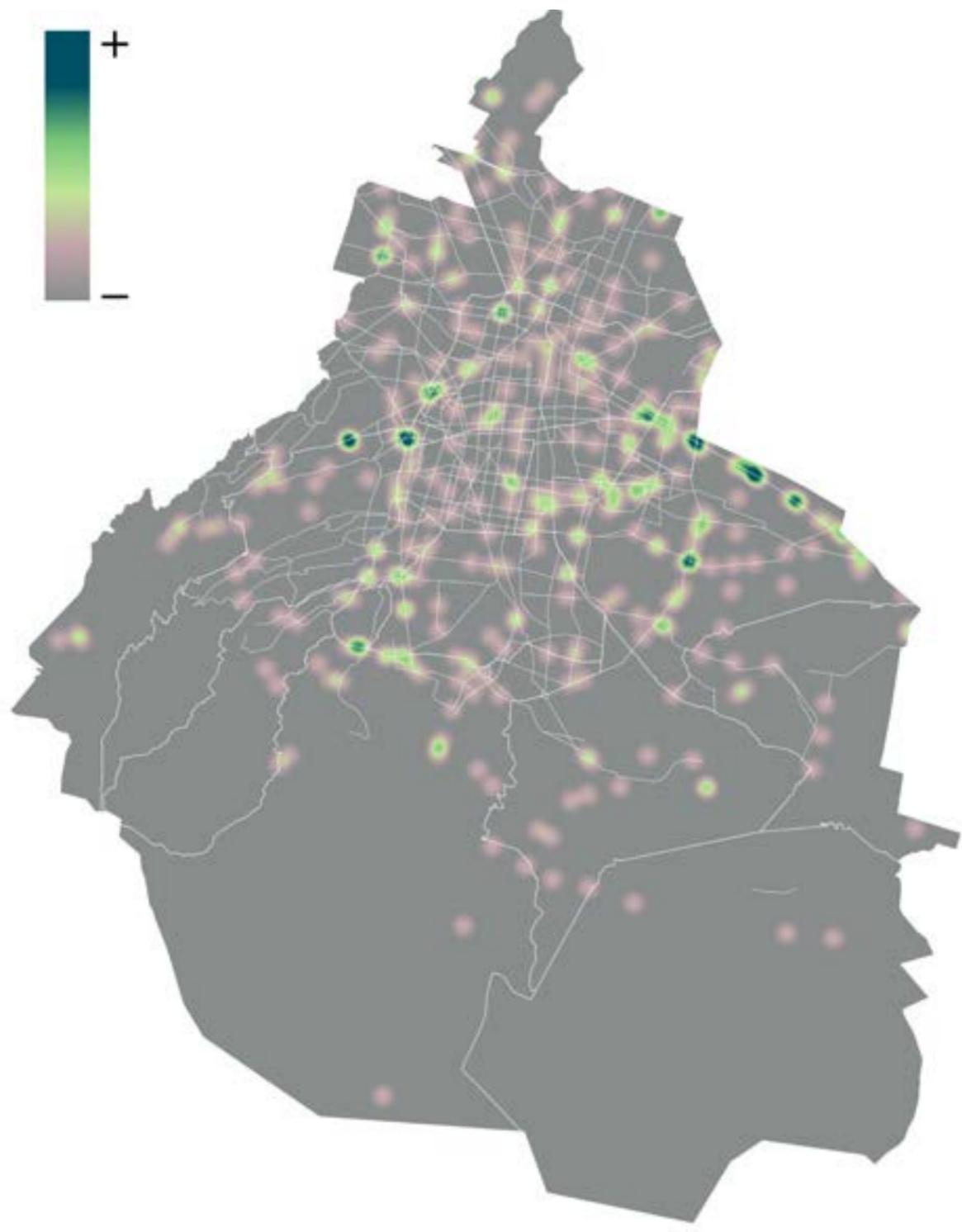
Mapa 3. Densidad de hechos de tránsito mortales, tercer trimestre 2024, SSC



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

- Anillo periférico (6)
 - Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (5)
 - Circuito Interior (5)
 - Av. Constituyentes (4)
Eje 10 Sur (3)
Eje 3 Norte (3)
 - Av. División del Norte (2)
 - Av. Tláhuac, Av. Vasco de Quiroga (2)
 - Calz. de Tlalpan (2),
Eje 1 Norte (2),
Eje 1 Sur (2), y
Eje 3 Oriente (2)
- 43

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



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

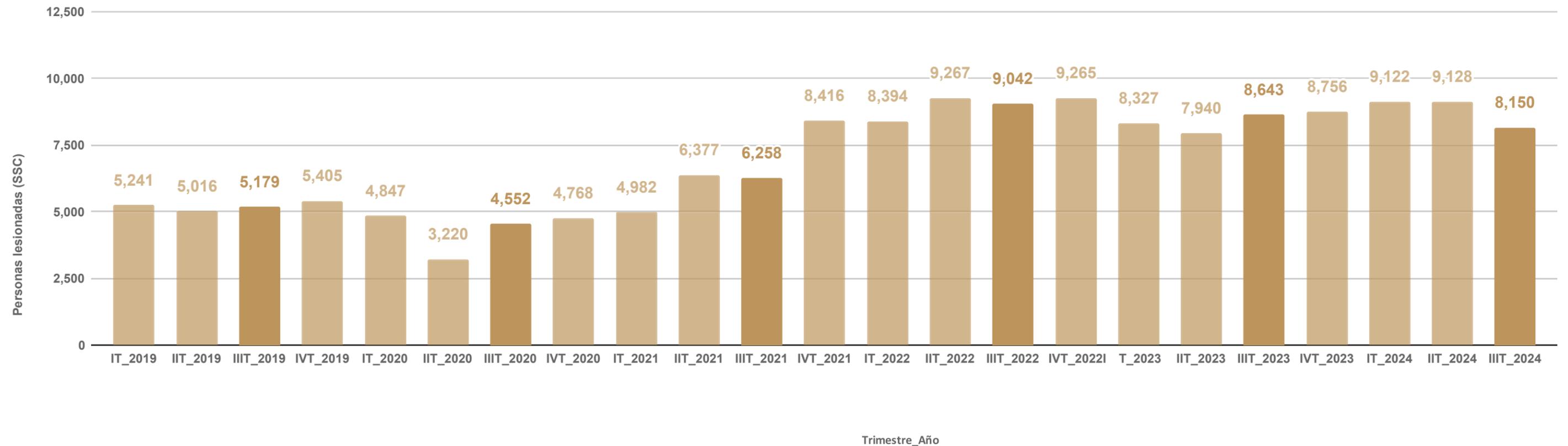
- Anillo Periférico (41)
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (19)
- Circuito Interior (14)
- Eje 3 Oriente (10)
- Eje 3 Norte (9)
- Av. de los Insurgentes (8)
- Eje 1 Norte (8)
- Calz. de Tlalpan (7)
- Eje 1 Oriente (7)
- Eje 8 Sur (7)
- Av. Constituyentes (6)
- Eje 10 Sur (6)
- Autopista México-Puebla (5)
- Carr. Fed. México-Cuernavaca (5)
- Eje 5 Oriente (5)
- Eje 6 Sur (5)

2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el tercer trimestre de 2024, se tuvo una reducción de 6% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al tercer trimestre de 2023 y un incremento de 57% en comparación con dicho periodo de 2019²⁴.

De enero a septiembre de 2024, se registraron 26,400 personas lesionadas, lo que significa un incremento de 6% respecto a las 24,910 registradas en el mismo periodo de 2023 y de 71% ante las 15,436 registradas en el periodo de 2019 (Gráfica 11).

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



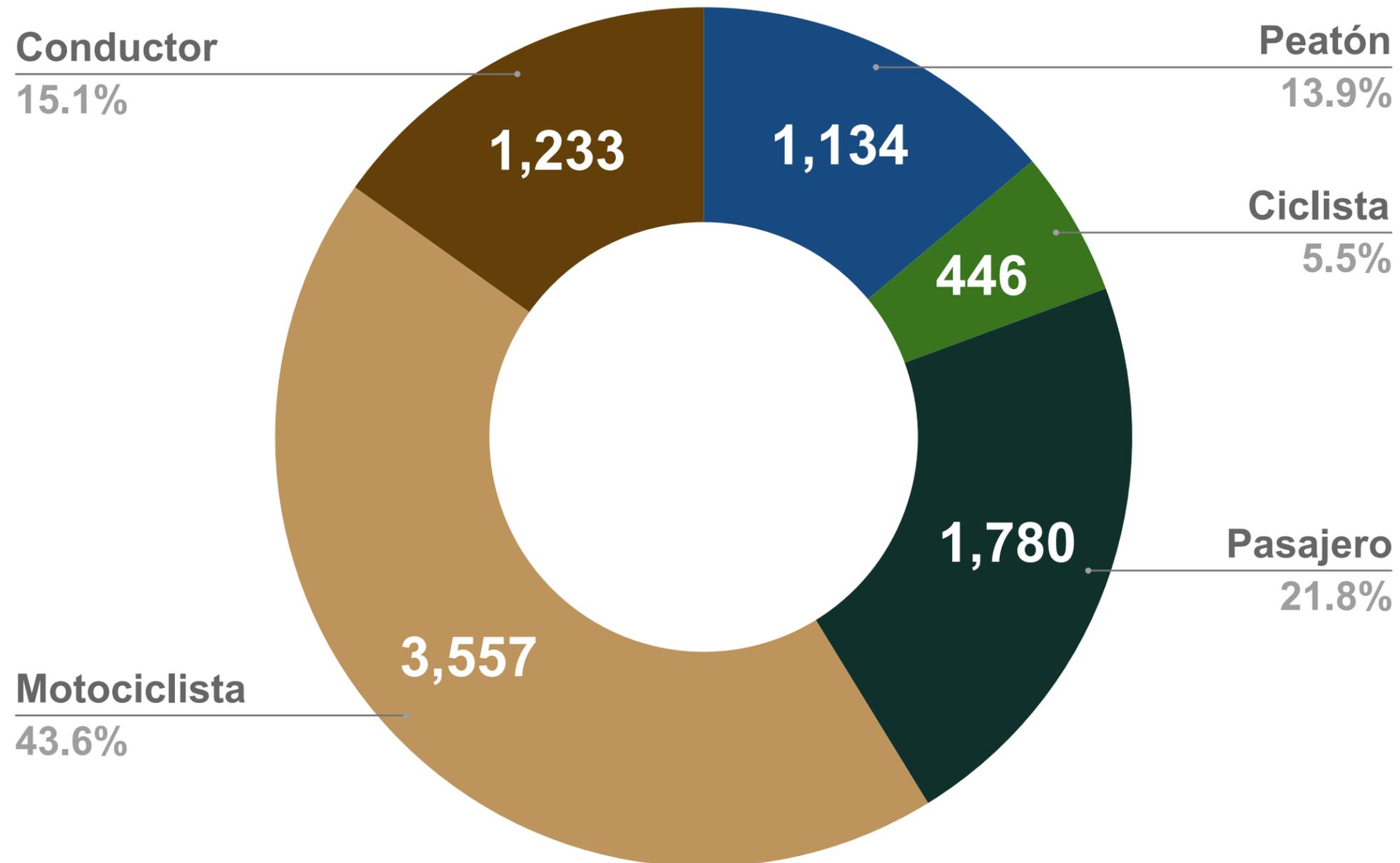
²⁴ Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.

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

2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 12, durante el tercer trimestre de 2024 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas por hechos de tránsito con 43.6% (3,557 de 8,150), seguido de los pasajeros²⁶ con 21.8% (1,780 de 8,150).

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



48

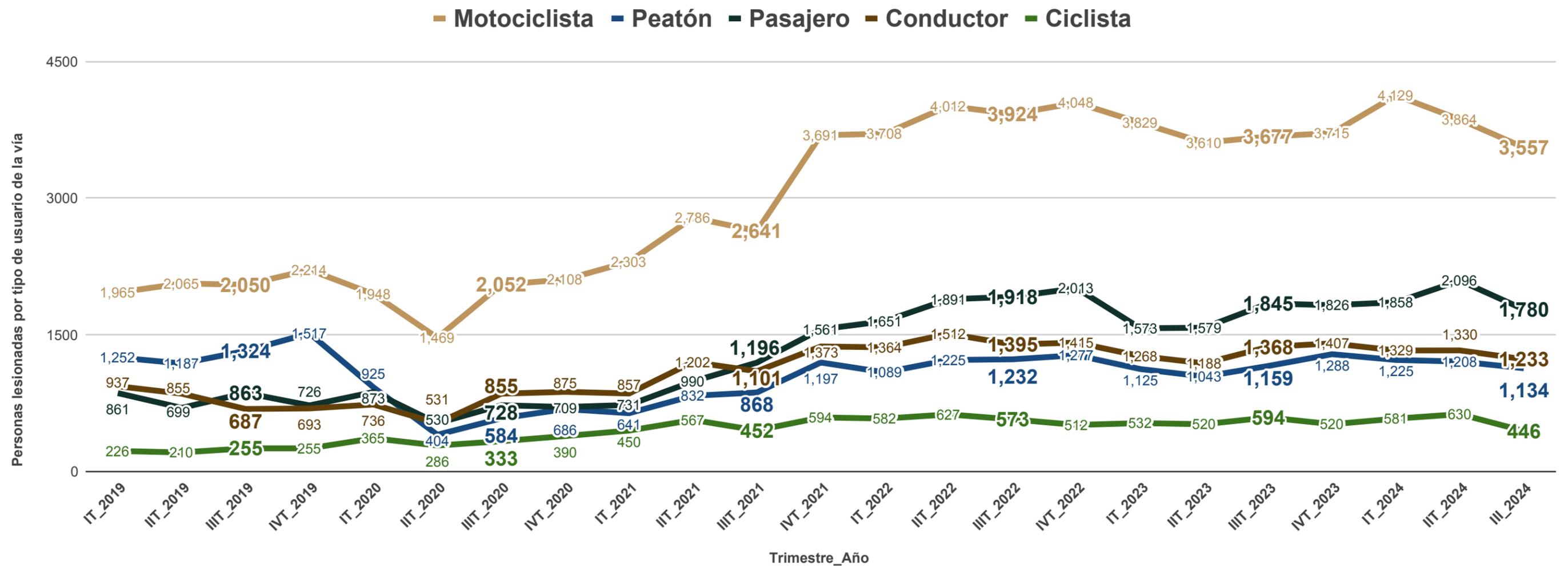
49

²⁶ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

Según la Gráfica 13, del tercer trimestre de 2023 al mismo periodo de 2024, el número de víctimas lesionadas por cada tipo de usuario de la vía disminuyeron: ciclistas (25%), conductores (10%), pasajeros²⁷ (4%), motociclistas (3%) y peatones (2%).

En el periodo de enero a septiembre de 2024 se registraron incrementos respecto a dicho periodo de 2023 como sigue: pasajeros de 4,997 a 5,734; motociclistas de 11,116 a 11,550; peatones de 3,327 a 3,567; conductores de 3,824 a 3,892 y ciclistas de 1,646 a 1,657.

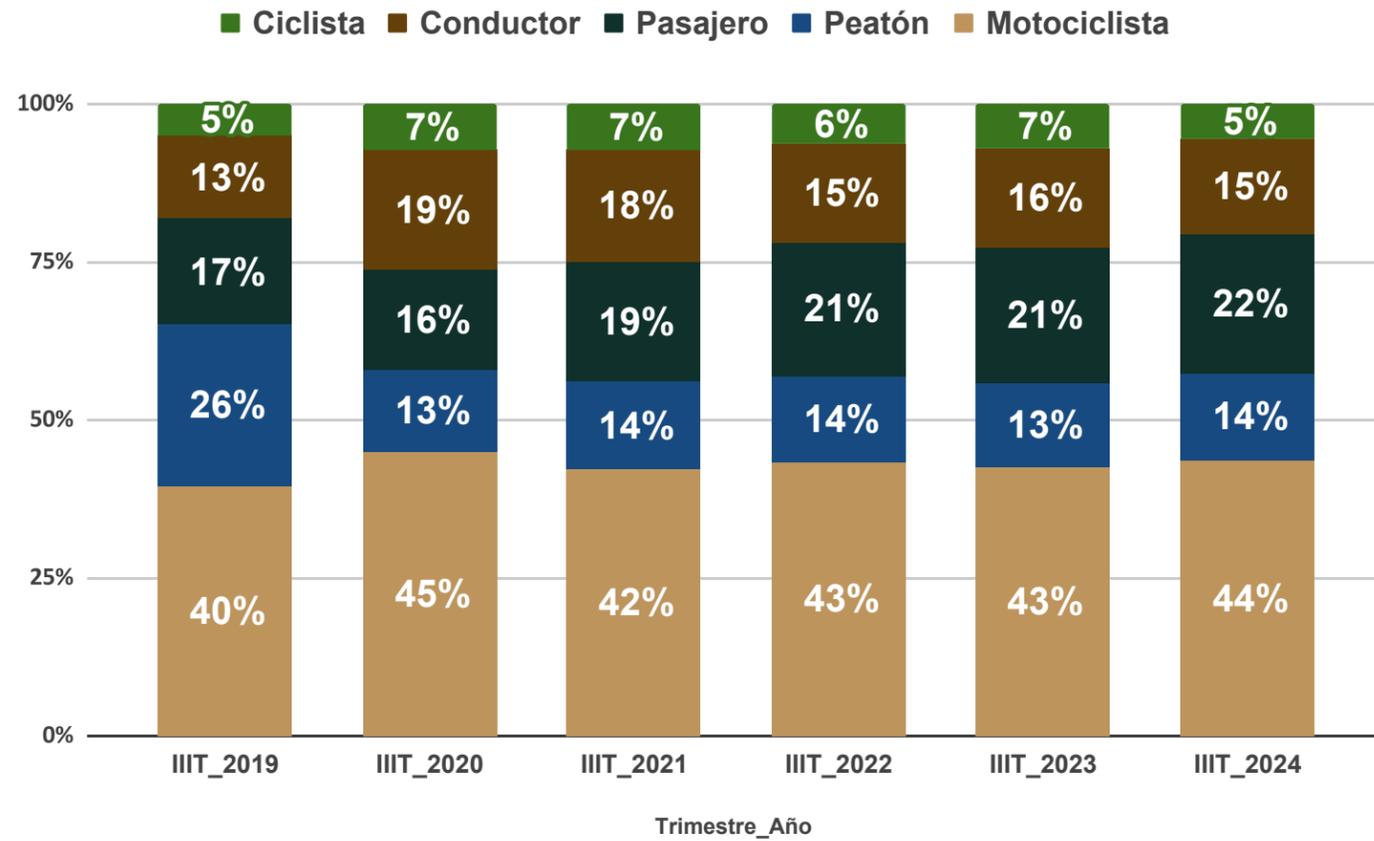
Gráfica 13. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2024²⁸



²⁷ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

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

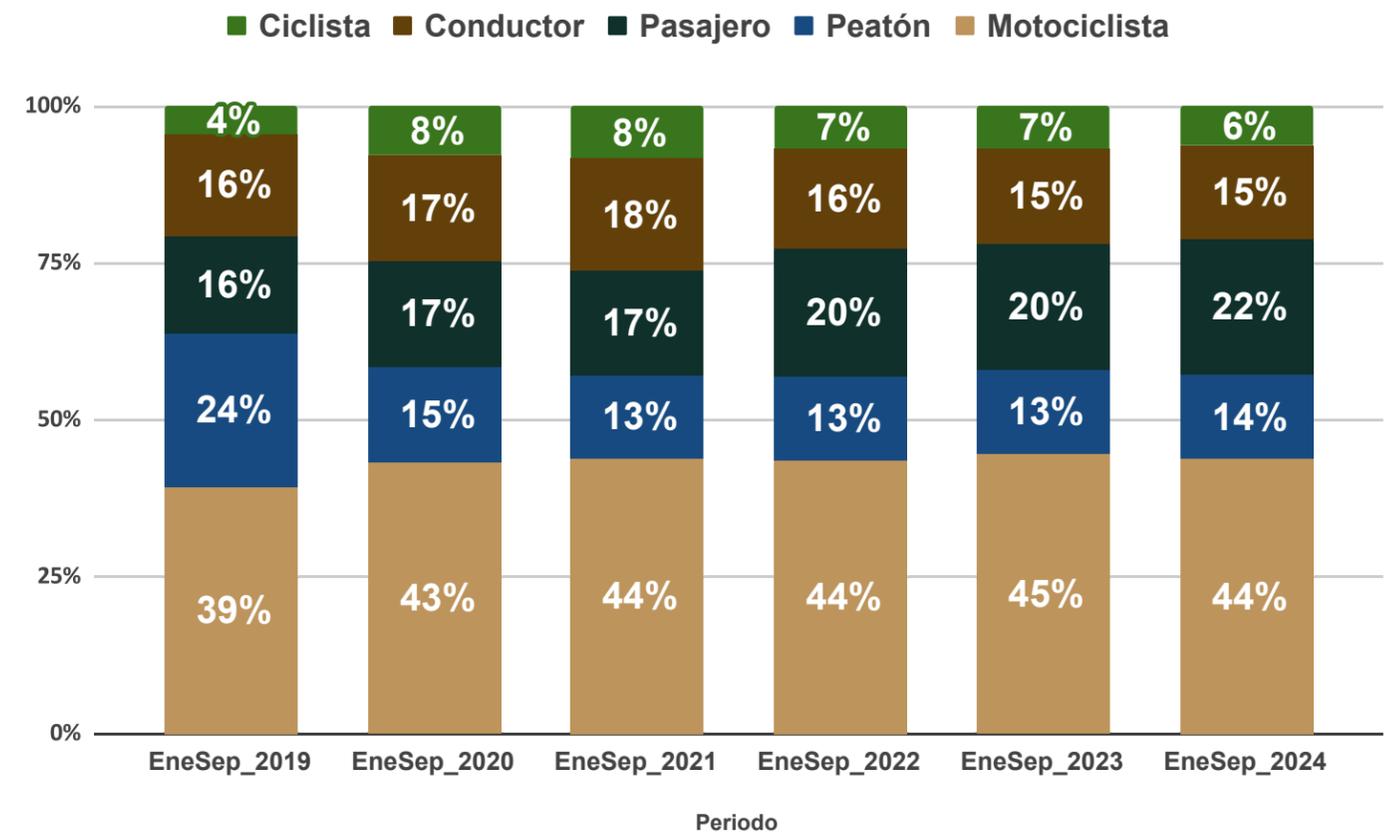
Gráfica 14.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, tercer trimestre 2019-2024^{29 30}



52

Del tercer 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 26% a 14%. Por su parte, el porcentaje de motociclistas lesionados incrementó de 40% a 44%, al igual que los pasajeros de 17% a 22% y los conductores de 13% a 15%. Los ciclistas no registraron cambios (Gráfica 14.1).

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



53

Con base en la Gráfica 14.2, la tendencia entre enero y septiembre de 2019 y el mismo periodo de 2024, mostró reducciones en la proporción de peatones lesionados (de 24% a 14%) y conductores (de 16% a 15%). Por su parte, hubo un aumento en la proporción de lesionados motociclistas (de 39% a 44%), pasajeros (de 16% a 22%) y ciclistas (de 4 a 6%).

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

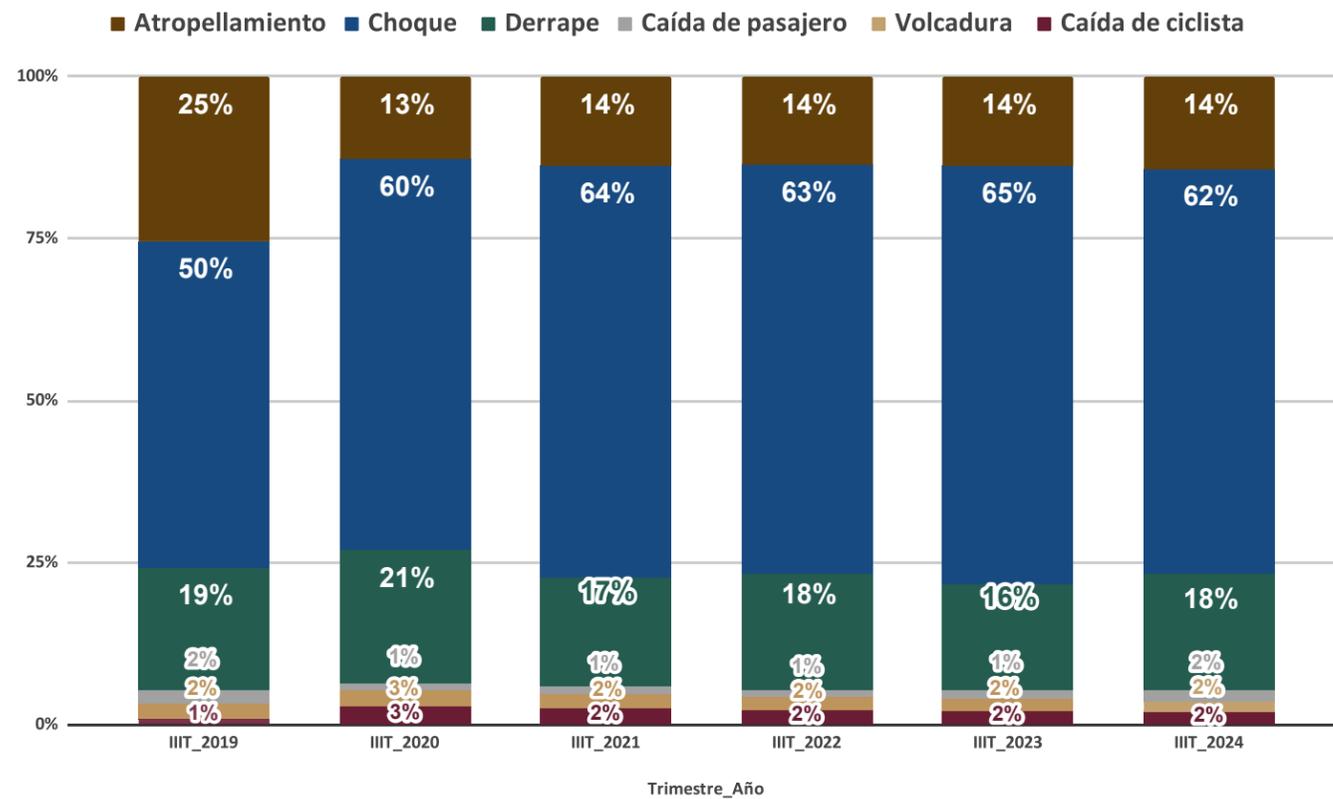
³⁰ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2021 y 2022 no suman el 100%.

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

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

2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

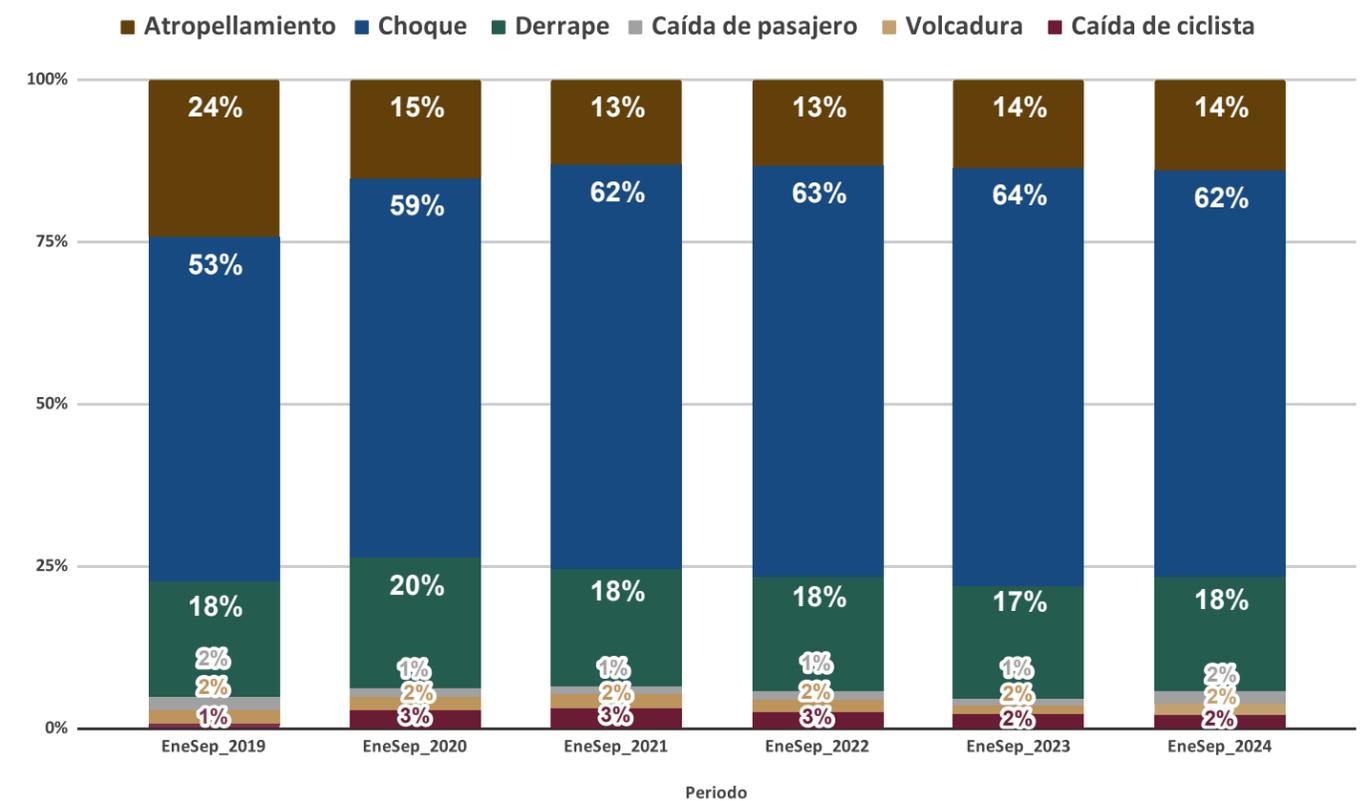
Gráfica 15.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, tercer trimestre 2019-2024^{33 34}



54

Del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2024 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento, pasando de 25% a 14%, al igual que por derrape (de 19% a 18%). Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choque incrementó de 50% a 62% (Gráfica 15.1).

Gráfica 15.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, enero a septiembre 2019-2024^{35 36}



55

Con base en la Gráfica 15.2, de enero a septiembre de 2019, al mismo periodo de 2024, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 10 puntos porcentuales, pasando de 24% a 14%. No obstante, el porcentaje de usuarios lesionados por choque incrementó de 53% a 62%.

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

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

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

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

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

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

- 92% de los conductores (1,129 de 1,233)
- 78% de los pasajeros³⁷ (1,381 de 1,780)
- 64% de los motociclistas (2,275 de 3,557)
- 61% de los ciclistas (273 de 446)

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	29	273	2,275	1,381	1,129	5,087
Derrape	4	0	1,253	203	5	1,465
Atropellamiento	1,100	16	29	12	5	1,162
Caída de ciclista	0	157	0	0	0	157
Caída de pasajero	1	0	0	141	0	142
Volcadura	0	0	0	43	94	137
Total	1,162	446	3,557	1,780	1,233	8,150

56

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

- 91% de los conductores (3,544 de 3,892)
- 76% de los pasajeros³⁸ (4,347 de 5,734)
- 65% de los motociclistas (7,452 de 11,550)
- 61% de los ciclistas (1,012 de 1,657) (Tabla 8)

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	118	1,012	7,452	4,347	3,544	16,473
Derrape	8	0	3,972	687	23	4,690
Atropellamiento	3,432	88	126	33	20	3,699
Caída de ciclista	2	557	0	11	2	572
Caída de pasajero	5	0	0	176	303	484
Volcadura	2	0	0	480	0	482
Total	3,567	1,657	11,550	5,734	3,892	26,400

57

³⁷ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

³⁸ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

3. ANEXOS

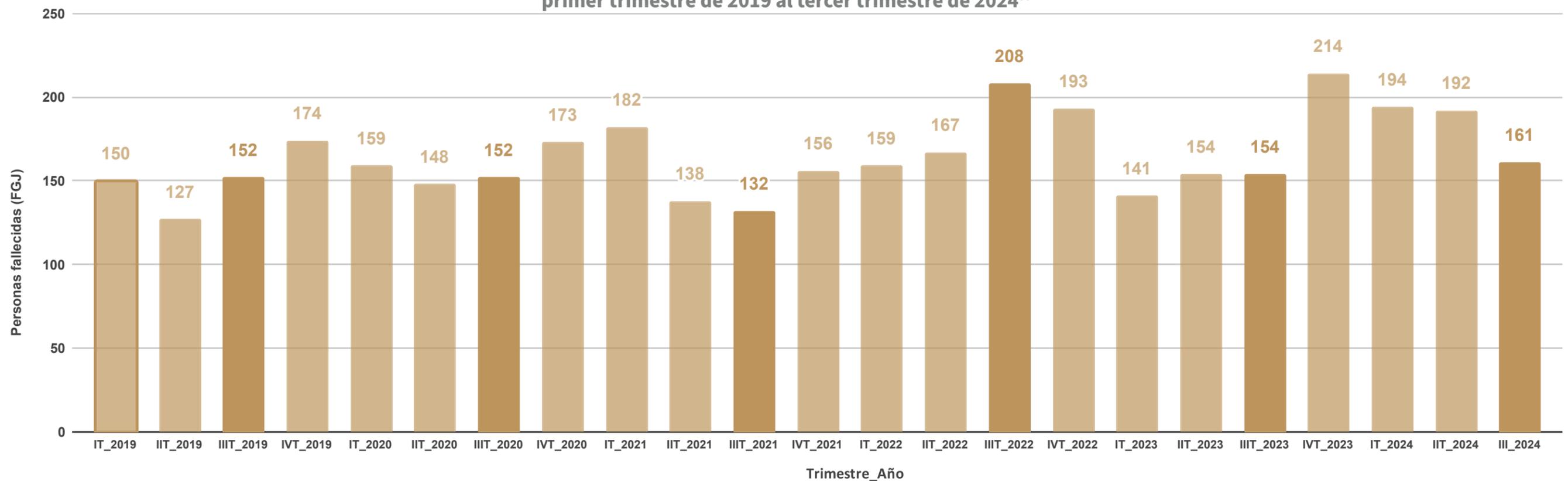
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO

En el caso de las víctimas fatales registradas en las Carpetas de Investigación Abiertas (CIA) por delitos relacionados con hechos de tránsito, en el tercer trimestre de 2024, se registró un incremento de 5% respecto al tercer trimestre de 2023 y de 6% en comparación con el mismo periodo de 2019. En el periodo de enero a septiembre de 2024, se registró un incremento del 22% en comparación con el mismo periodo de 2023 y del 28% respecto al 2019 (Gráfica 16).

La diferencia entre el total de víctimas mortales registradas por la SSC y la FGJ radica en la información recabada por cada institución, ya que mientras para las SSC solo es posible registrar a las personas que fallecieron en el lugar de ocurrencia del siniestro de tránsito y en pocas ocasiones durante el traslado hospitalario, la FGJ recaba aquellas por las cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público, es decir, que tiene la posibilidad de registrar a las personas que murieron en el lugar de ocurrencia del incidente, en el transcurso del traslado hospitalario y durante la estancia del paciente en el hospital.

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

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



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

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

TERCER TRIMESTRE 2024



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



ENERO A SEPTIEMBRE 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 carretera⁴⁰.

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

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

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

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

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

CIA. Carpetas de Investigación Abiertas.

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

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

Eje vial. Arteria principal, generalmente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie y carril exclusivo en el mismo sentido o en contraflujo⁴⁴.

FGJ. Fiscalía General de Justicia.

SEMOVI. Secretaría de Movilidad.

SSC. Secretaría de Seguridad Ciudadana.

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

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

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

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

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

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

Vía de acceso controlado. Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones; la incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos; y/o que por sus características físicas y operacionales así lo determine la Secretaría y la Comisión de Clasificación de Vialidades⁴⁵.

Vía primaria. Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, las cuales pueden contar con carriles exclusivos para la circulación de bicicletas y/o transporte público⁴⁵.

Vía secundaria. Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo; en su mayoría conectan con vías primarias y sus intersecciones pueden estar controladas por semáforo⁴⁵.

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

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

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

⁴² En la base de datos como "Atropellado".

⁴³ En la base de datos como "Derrapado".

⁴⁴ Diario Oficial de la Federación. (2016, junio 24). NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5442475&fecha=24/06/2016.

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

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

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

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



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD