

# REPORTE TRIMESTRAL HECHOS DE TRÁNSITO

ABRIL · JUNIO  
2020



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

EN COLABORACIÓN CON FGJ · C5 · AXA · SSC

## RESUMEN EJECUTIVO

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) asumió el compromiso de transparentar las cifras sobre los hechos de tránsito que se suscitan en la Ciudad y elaborar reportes trimestrales y otros insumos con el objetivo de entender sus características y, así, discutir y planear estrategias de seguridad vial con base en evidencia.

La finalidad de este documento es informar, de manera abierta, transparente y oportuna, sobre la ocurrencia y causas de los hechos de tránsito en la Ciudad de México. Asimismo, se busca explicar la naturaleza y las particularidades de los múltiples canales de la Ciudad para la recolección de información sobre hechos de tránsito. El contenido de las secciones del reporte se ajustan a las variables e información que proporciona cada una de las fuentes.

En el presente reporte se analizan las cifras de hechos de tránsito correspondientes al segundo trimestre de 2020 provenientes de la información proporcionada por la Secretaría de Seguridad Ciudadana (**SSC**), el Centro de Comando, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (**C5**), la Fiscalía General de Justicia (**FGJ**) y, **AXA Seguros**. **Es de suma importancia subrayar que la SEMOVI no es responsable de generar los datos provistos para llevar a cabo este análisis, sino que cada una de las instituciones mencionadas produce su información, cumpliendo objetivos distintos y haciendo uso de diferentes metodologías, lo que se refleja en lo reportado por cada institución.**

Cabe señalar que, hasta enero de este año, la información de hechos de tránsito de SSC<sup>1</sup> se basaba, principalmente, en los reportes realizados por un elemento de la policía, a través de la Plataforma de Puesto de Mando. Área que, debido a su reestructuración, se incorporó al C5 para integrar y mejorar la coordinación de atención a los diversos eventos ocurridos en la Ciudad de México. Por ello, a partir de febrero, su fuente de acopio y recolección de información, relacionada con los incidentes viales, es el C5. Esta información es comparada con los reportes hechos por los elementos de la Policía, depurada y analizada por la SSC, para constituir su base de datos de hechos de tránsito, la cual es utilizada en este reporte.

El C5<sup>2</sup> integra los incidentes reportados, mediante vía telefónica a través del 911, botones de auxilio y equipos de radio de policía, principalmente. En lo que respecta a FGJ, sus datos derivan de las carpetas de investigación abiertas por delitos relacionados con hechos de tránsito. A su vez, los datos de AXA responden a los siniestros viales en los que se ven involucradas las personas aseguradas.

Es importante tomar en cuenta que, debido a la reducción de la movilidad derivada de la emergencia sanitaria por el COVID-19, **no es posible comparar de forma interanual en términos absolutos (como en reportes previos), las cifras del segundo trimestre de 2020 y las acumuladas del semestre comprendido entre enero y junio del año en curso con los mismos periodos de 2019.** Por ello las tendencias de algunos indicadores, en ambos años, serán descritas de manera independiente, mientras que en dónde el indicador lo permita se realizarán comparaciones con base en las proporciones respecto a cada año, para así observar las diferencias en el comportamiento de los indicadores objeto de este reporte entre los periodos de análisis durante el 2019 (comportamiento típico) y el 2020 en el que se tuvieron condiciones atípicas por la Jornada Nacional de Sana Distancia y el confinamiento.

A partir del 1 de abril de 2020, la SSC tomó las medidas necesarias para evitar la propagación del COVID-19 con el personal que lleva a cabo la operación de cámaras y radares, razón por la cual, las infracciones correspondientes a los meses de abril, mayo y junio no han sido procesadas. Debido a lo anterior, la sección sobre infracciones registradas por el sistema Fotocívicas no se incluye en el presente reporte.

Asimismo, y debido a la suspensión de eventos masivos y reuniones de personas en espacios públicos, para reducir los contagios en la Ciudad de México<sup>3</sup>, durante el segundo trimestre de 2020 no se realizaron acciones administrativas y operativas de la “Biciescuela para operadores del transporte público” ni de los “Operativos de verificación al transporte público”. También, se suspendieron las actividades escolares de manera presencial. Motivos por los que este reporte trimestral no contiene la sección *Acciones para la seguridad vial*.

**CONSULTA EL MAPA INTERACTIVO  
DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO  
REGISTRADOS POR LAS DISTINTAS  
FUENTES DE DATOS**

**HAZ CLIC EN EL ÍCONO**

<sup>1</sup>El origen de la variación en la información, con respecto al segundo reporte trimestral de 2019, radica en que a partir del Reporte Trimestral del primer trimestre de 2020, no se hace distinción entre los hechos de tránsito atendidos por ambulancias del ERUM y la Cruz Roja o ambulancias particulares, debido a la zonificación de las áreas de cobertura.

<sup>2</sup>Los registros que recibe C5 pueden clasificarse en dos grandes grupos: confirmados (reportes afirmativo e informativos) y no confirmados (reportes duplicados, falsos y no confirmados). En este reporte se utilizan los confirmados.

<sup>3</sup>Gaceta publicada el 23 de marzo de 2020, No. 308 bis.

## PRINCIPALES HALLAZGOS

**1) La emergencia sanitaria por COVID-19 redujo de manera significativa la movilidad en la Ciudad de México de todas las y los usuarios de la vía, lo que se reflejó en una disminución sustantiva del congestionamiento vehicular y un incremento en la velocidad promedio de los automóviles en circulación.** En consecuencia, mientras que los hechos de tránsito disminuyeron en términos absolutos, el porcentaje de incidentes viales con personas fallecidas aumentó (SSC, C5 y FGJ), debido al riesgo por conducir por encima de los límites de velocidad establecidos.

**2) La reducción en los hechos de tránsito de más de 30% en las cuatro fuentes se debe, en gran medida, a la reducción del tránsito vehicular** a partir de la implementación de medidas de distanciamiento social para evitar la propagación del COVID-19. Durante el segundo trimestre de 2020, AXA registró 4,865 hechos de tránsito, el C5 9,771, la FGJ 992, y la SSC 2,860.

**3) Derivado de la emergencia sanitaria, tanto la dinámica horaria, como los días de ocurrencia de los hechos de tránsito fue distinta entre el segundo trimestre de 2019 y 2020.** En AXA, la tendencia de ocurrencia de hechos de tránsito permaneció los lunes cambiando de las 14:00 h en 2019, a las 12:00 h en 2020, mientras que disminuyó la tendencia los viernes y aumentaron los registros los martes a las 13:00 h. En el C5 (2019), la tendencia se presentó los viernes entre las 16:00 y las 20:00 h, mientras que, en 2020, per-

manecieron los viernes cambiando a las 15:00 h, resaltaron los sábados y los martes, a las 17:00 y a las 14:00 h, respectivamente. Para la FGJ 2019 los picos más altos se tuvieron los martes y miércoles en las horas pico de la mañana, tarde y noche; mientras que para 2020 la tendencia cambió hacia los fines de semana a las 17:00 y las 20:00 h. Respecto a la SSC, en 2019 la tendencia se presentó los lunes y martes por la mañana, mientras que en 2020 la tendencia cambió hacia las tardes de jueves y sábado.

**4) La alcaldía con la mayor cantidad de hechos de tránsito fue Iztapalapa** en el segundo trimestre de 2020, para las cuatro fuentes.

**5) Al menos, 62% de los incidentes viales tuvieron lugar en vías de acceso controlado, ejes viales y otras vías primarias,** con base en la SSC, el C5 y la FGJ. Éstas representan el 7.6% de la red vial, pero son las vialidades más transitadas y permiten límites de velocidad más altos (hasta 80 km/h), particularmente en horarios de menor tráfico vehicular.

**6) Aumentó la proporción de motocicletas involucradas respecto al total de hechos de tránsito** del segundo trimestre de 2019 al del 2020. De acuerdo con la SSC y el C5, aumentó de 38% a 41% y de 8% a 14.4%, respectivamente; mientras, disminuyó la proporción de automóviles de 40.8% a 37.7% y de 80.6% a 72.7%, respectivamente también.

**7) Se registró una disminución en la proporción de fatalidades por atropellamientos en el segundo trimestre de 2020, en relación con el mismo periodo de 2019.** El C5 y la FGJ reportaron una reducción en la proporción de fatalidades por atropellamientos de 56.2% a 36.9% y de 50% a 34%, respectivamente; al igual que la SSC, en cuanto a peatones (de 41.5% a 31.2%) y pasajeros (de 15.7% a 12.5%). Esto contrario a la proporción de muertes por choque presentadas por el C5 (de 43.7% a 63%) y la FGJ (42.8% a 53.7%) y los registros presentados por la SSC de fallecimiento de ciclistas (de 3.3% a 5.2%), motociclistas (23.5% a 33.3%) y conductores (15.7% a 17.7%).

**8) Los horarios con mayor cantidad de hechos de tránsito con víctimas mortales ocurrieron a las 04:00 y a las 13:00 h** durante el segundo trimestre de 2020, a diferencia de 2019, que se registraron entre las 02:00 y 03:00 de la mañana (C5 y SSC), mientras que la FGJ los registró a las 02:00 h en 2020 y a la 01:00 de la mañana en 2019.

**9) Aumentó la representación de hombres en los hechos de tránsito:** mientras, en el segundo trimestre de 2019, era de alrededor del 70%, fue casi del 80% en el segundo trimestre de 2020 (FGJ).

## 1. EL COVID-19 Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La pandemia provocada por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19) ha traído consigo múltiples retos y desafíos en materia de movilidad ya que, con el fin de evitar posibles contagios, se hizo indispensable suspender actividades, disminuir las concentraciones de personas y garantizar la sana distancia<sup>4</sup>. De igual forma, el distanciamiento social y el confinamiento redujeron en gran medida el tránsito vehicular, peatonal, ciclista y de transporte público, lo que a su vez influyó notablemente en las tendencias que se habían presentado con anterioridad en materia de seguridad vial, tanto en los hechos de tránsito como en las víctimas lesionadas y fallecidas derivadas de estos.

Como primera medida, ante la llegada del COVID-19 la Secretaría de Educación Pública anunció la suspensión de labores presenciales en todo el país en los centros educativos de todos los niveles. Consecuentemente, el 23 de marzo se declaró el inicio de la Jornada Nacional de Sana Distancia. Finalmente, el 30 de marzo, se declaró Emergencia Sanitaria por pandemia, por lo que se suspendieron todas las actividades no esenciales. Dichas medidas impactaron, en gran medida, las tendencias de movilidad en la Ciudad de México, influyendo en la cantidad de personas usuarias en el transporte público y el tráfico vehicular.

---

<sup>4</sup>Hace referencia a mantener un espacio de mínimo 1.5 metros entre las personas como medida vital para ayudar a disminuir la propagación del virus SARS-CoV-2.

# 1.A REDUCCIÓN DE AFLUENCIA DE PASAJEROS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

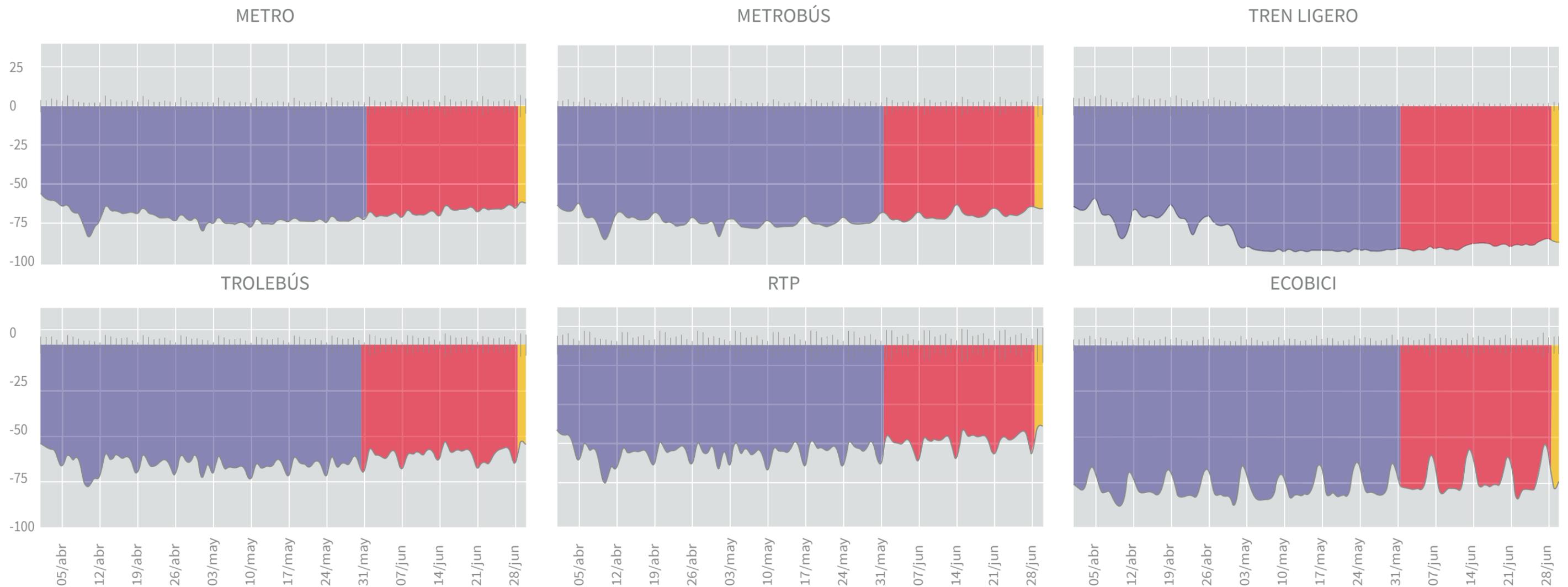
Después de la Semana Santa y hasta el 31 de mayo de 2020, se registraron reducciones diarias estables en los distintos modos de transporte, con una variación de alrededor de -75% en Metro y Metrobús; -65% en Trolebuses; -60% en RTP, y -80% en Ecobici. En el caso del Tren ligero, a partir de mayo, comenzó el cierre de estaciones por obras de rehabilitación ubicadas en el tramo de Huipulco a Xochimilco, por lo que la variación llegó hasta -90%.

Posterior al 31 de mayo y hasta fines de junio, se dio un aumento gradual de entre el 5 y el 10% de la afluencia típica en todo el Sistema de Movilidad Integrada, comportamiento que obedece a la dinámica general de la movilidad en la CDMX durante la emergencia por COVID-19 y el plan gradual hacia la nueva normalidad.

Consultar gráficos interactivos:

<https://datos.cdmx.gob.mx/pages/mobility-cdmx-covid-dashboard/agregados#sit-cdmx>

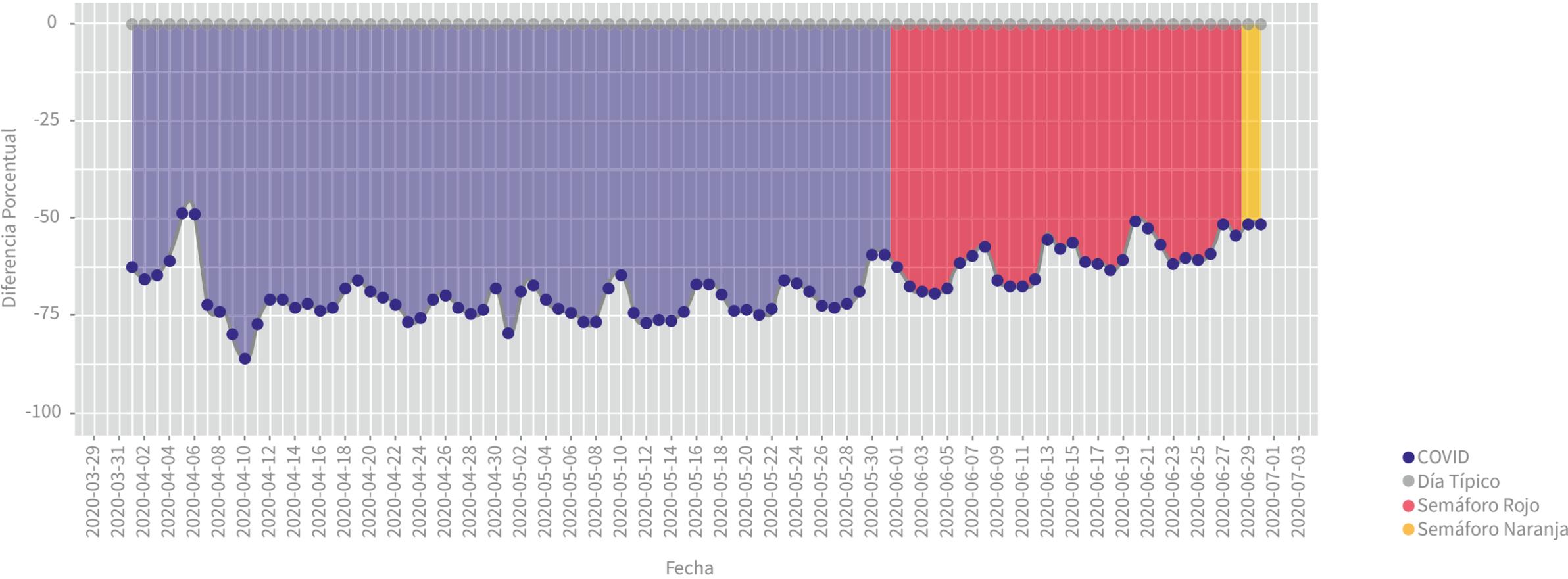
**Gráfica 1.** Diferencia porcentual en la afluencia diaria del Sistema de Movilidad Integrada (SMI), del 01 de abril al 30 de junio de 2020



# 1. B REDUCCIÓN DEL TRÁNSITO VEHICULAR

Al igual que la afluencia en el transporte público, en la Gráfica 2 es posible observar que, el tránsito vehicular alcanzó mínimos históricos durante la Semana Santa con variaciones de hasta 80% menos respecto a su comportamiento típico. Después de dicha semana doblemente atípica y hasta finales de mayo, las variaciones diarias se redujeron alrededor de 70% comparado con el tránsito vehicular habitual. En el periodo de junio (semáforo rojo) el promedio de la variación diaria fue un 60% menor a lo habitual. Debido a que el periodo de semáforo naranja solo abarcó 2 días en el trimestre, no es recomendable, metodológicamente hablando, asignar una disminución promedio de tránsito debido a la baja cantidad de días de dicho periodo.

**Gráfica 2.** Diferencia porcentual en el tránsito vehicular de la Ciudad de México, del 01 de abril al 30 de junio de 2020

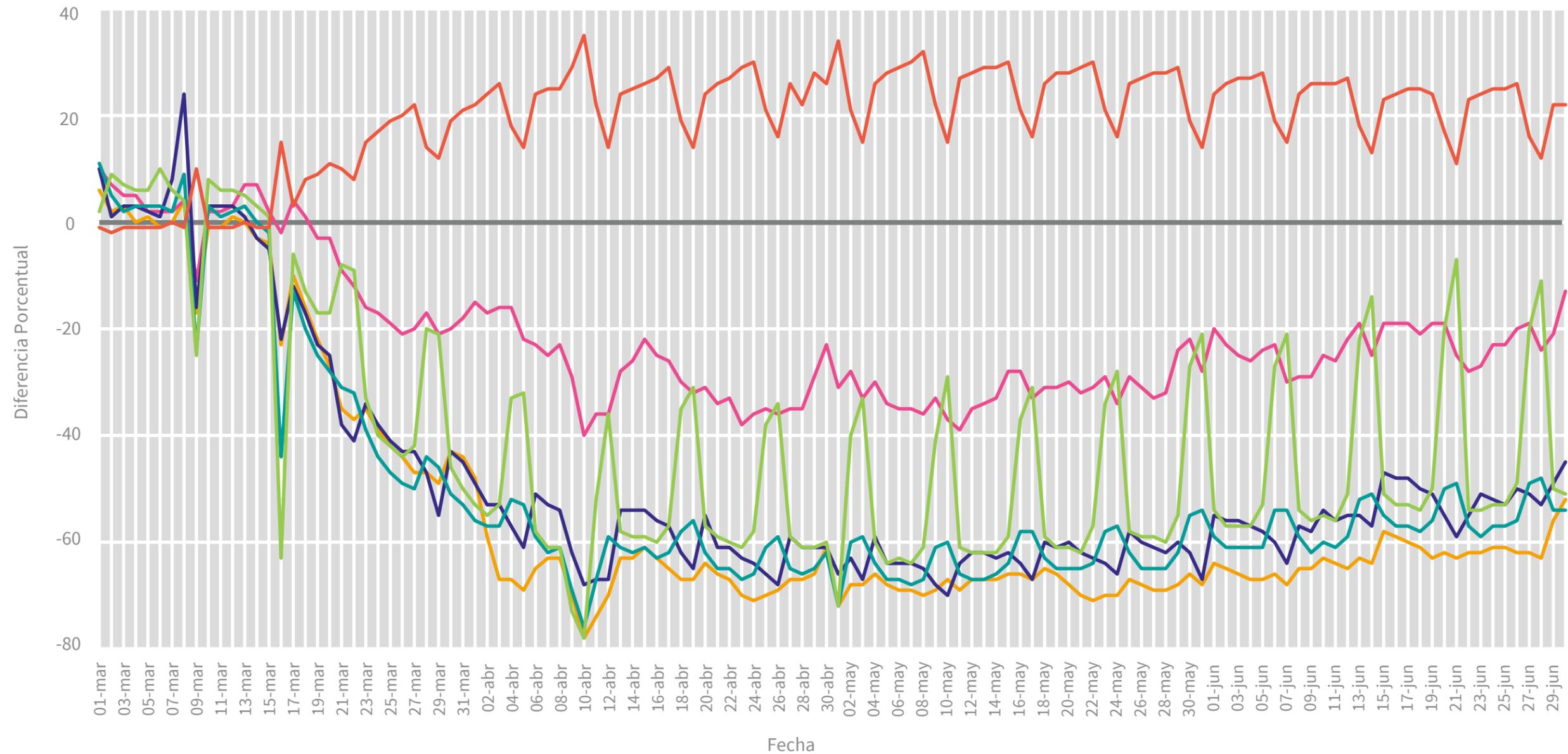


NOTA: se estimaron 7 días típicos por cada día de la semana con base en información de enero y febrero de 2020

De acuerdo con el Informe de Movilidad Comunitaria de Google<sup>5</sup>, los lugares con la mayor reducción de movilidad a partir del inicio de la Jornada Nacional de Sana Distancia (23 de marzo) al 30 de junio, en promedio, fueron<sup>6</sup>: 1) los comercios al por menor y espacios recreativos con 63.6%, 2) las estaciones de transporte público con 59.2%, 3) los parques con 57.4%, 4) centros de trabajo con 48.7%, y 5) abarrotes y farmacias con 26.9%. Por el contrario, las zonas habitacionales registraron un aumento de 23.3% (Gráfica 2.1)

- Comercio al por menor y Recreación
- Abarrotes y Farmacia
- Parques
- Estaciones de transporte
- Lugares de trabajo
- Zonas residenciales

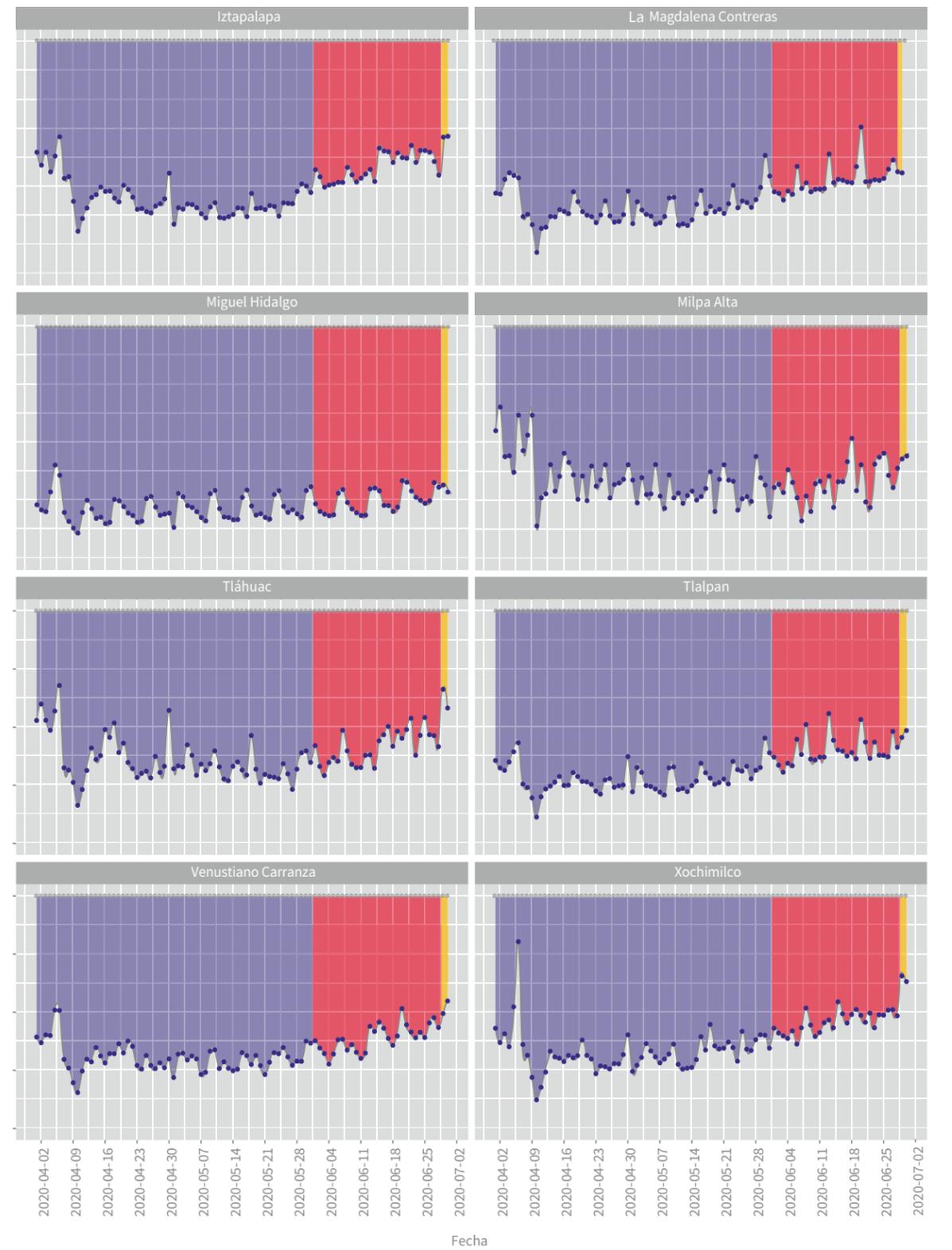
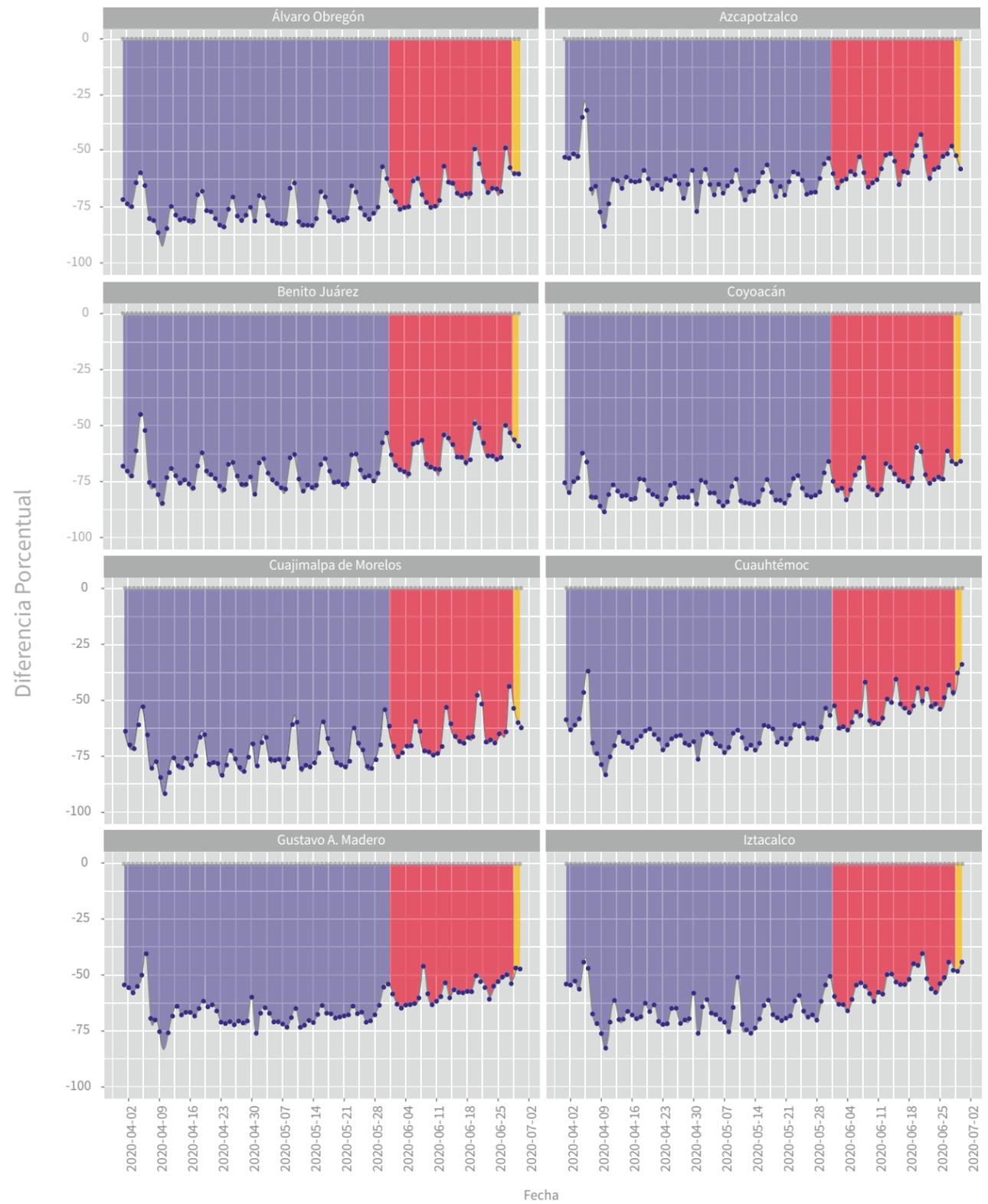
**Gráfica 2.1.** Movilidad en distintos sectores de la Ciudad de México



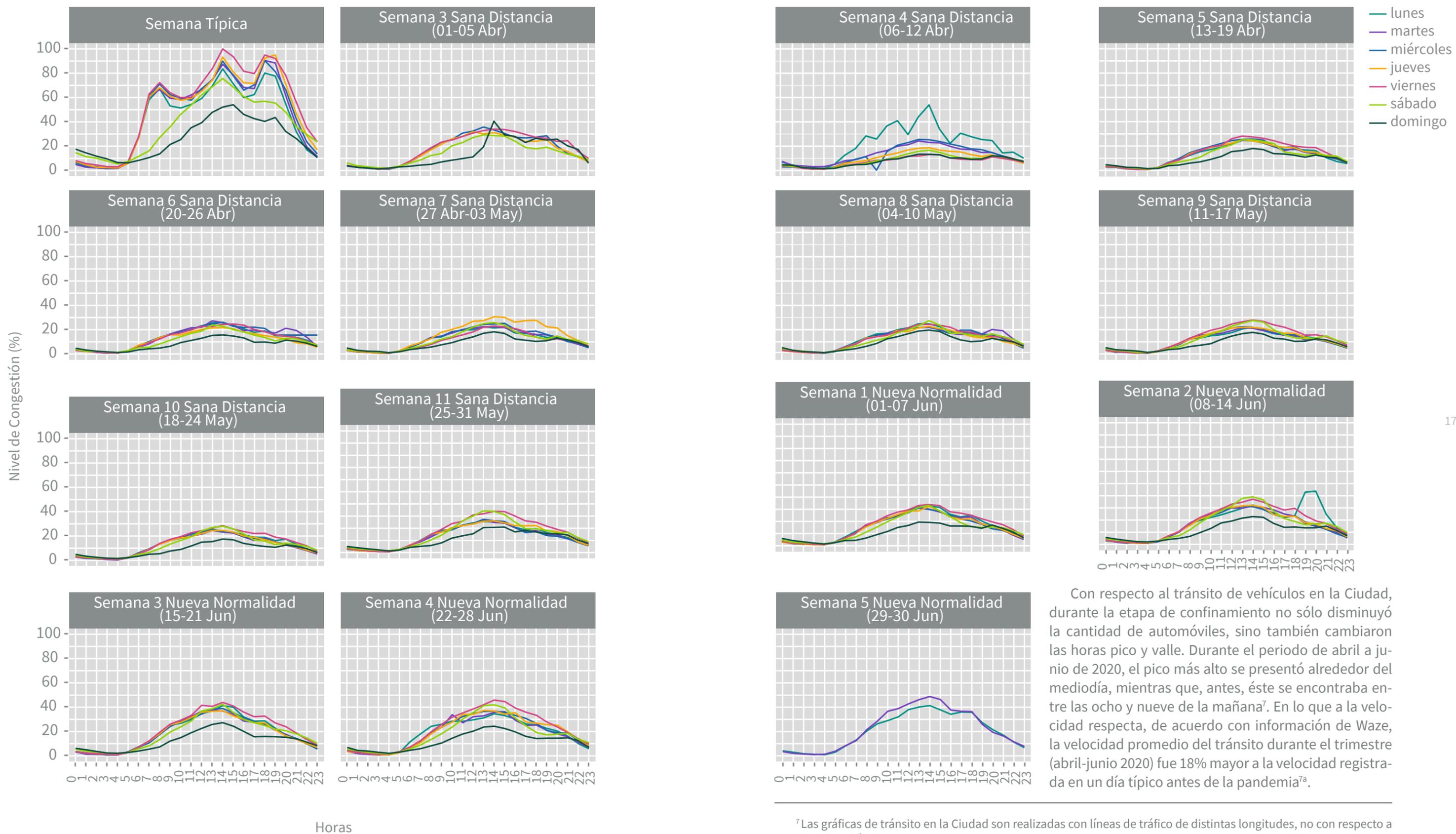
<sup>5</sup> Google, COVID-19 Community Mobility Report, <https://www.google.com/covid19/mobility/>

<sup>6</sup> El día de referencia es el valor medio del periodo de 5 semanas comprendido entre el 3 de enero y el 6 de febrero de 2020.

**Gráfica 3.** Diferencia porcentual en el tránsito vehicular de la Ciudad de México por alcaldía, del 1 de abril al 30 de junio de 2020



**Gráfica 4.** Diferencia porcentual en el tránsito vehicular de la Ciudad de México por día y hora, 2<sup>do</sup> trimestre 2020



Con respecto al tránsito de vehículos en la Ciudad, durante la etapa de confinamiento no sólo disminuyó la cantidad de automóviles, sino también cambiaron las horas pico y valle. Durante el periodo de abril a junio de 2020, el pico más alto se presentó alrededor del mediodía, mientras que, antes, éste se encontraba entre las ocho y nueve de la mañana<sup>7</sup>. En lo que a la velocidad respecta, de acuerdo con información de Waze, la velocidad promedio del tránsito durante el trimestre (abril-junio 2020) fue 18% mayor a la velocidad registrada en un día típico antes de la pandemia<sup>7a</sup>.

<sup>7</sup> Las gráficas de tránsito en la Ciudad son realizadas con líneas de tráfico de distintas longitudes, no con respecto a cantidad de vehículos.

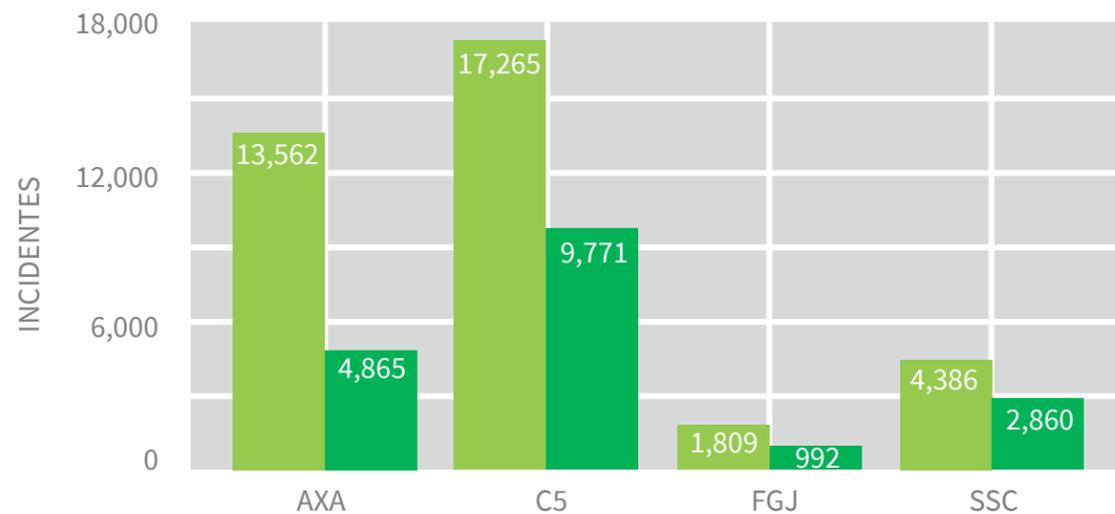
<sup>7a</sup> La información proporcionada por Waze corresponde a las colas de tráfico calculadas a través de algoritmos. Es una aproximación a la dinámica y magnitud del tránsito vehicular, y no representan aforos viales particularmente.

## 2. CIFRAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

Como se puede ver en la Gráfica 5, durante el segundo trimestre de 2019, AXA registró 13,562 hechos de tránsito, el C5 17,265, la FGJ 1,809 y la SSC 4,386; mientras que, en el segundo trimestre de 2020, se registraron 4,865 hechos de tránsito en AXA, 9,771 en el C5, 992 en la FGJ y 2,860 en la SSC. La reducción de más de 30% en las 4 fuentes de información se debe, en gran medida, a la reducción del tránsito vehicular (-67% promedio diario<sup>8</sup>) a partir de la implementación de suspensión de actividades. Con base en el C5, la SSC y AXA, la mayor cantidad de hechos de tránsito se reportó en junio, coincidiendo con el periodo de semáforo rojo. La FGJ, por su parte, registró la mayor cantidad de incidentes en abril.

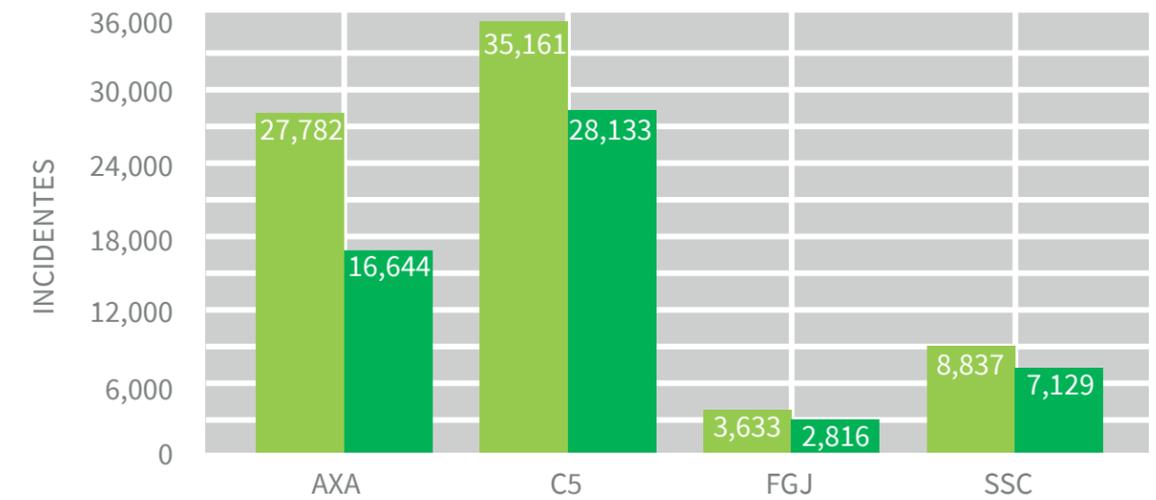
Es notable que AXA y el C5 reportaron cifras muy superiores, cuestión atribuible a la naturaleza del tipo de hechos que registra en comparación con la FGJ y la SSC, ya que AXA y C5 no siempre cuentan con la presencia de un policía y un número reducido de los incidentes que registran terminan en una investigación de la Fiscalía (registran muchos incidentes que no derivan ni en lesionados ni en fallecidos).

**Gráfica 5.** Hechos de tránsito registrados, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020<sup>9</sup>



En cuanto a los registros acumulados durante el primer semestre de 2019 (Gráfica 6), se tienen 27,782 hechos de tránsito en AXA, 35,161 en el C5, 3,633 en la FGJ y 8,837 en SSC; mientras que los incidentes viales registrados en el mismo periodo de 2020 fueron 16,644 para AXA, 28,133 para el C5, 2,816 para la FGJ y 7,129 para la SSC.

**Gráfica 6.** Semestral hechos de tránsito registrados, 1<sup>er</sup> semestre 2019 y 2020



<sup>8</sup>Movilidad durante la emergencia sanitaria COVID-19, recuperado de <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transparencia/preguntas-frecuentes/preguntas-frecuentes-covid-19/movilidad-durante-la-emergencia-sanitaria-covid-19>

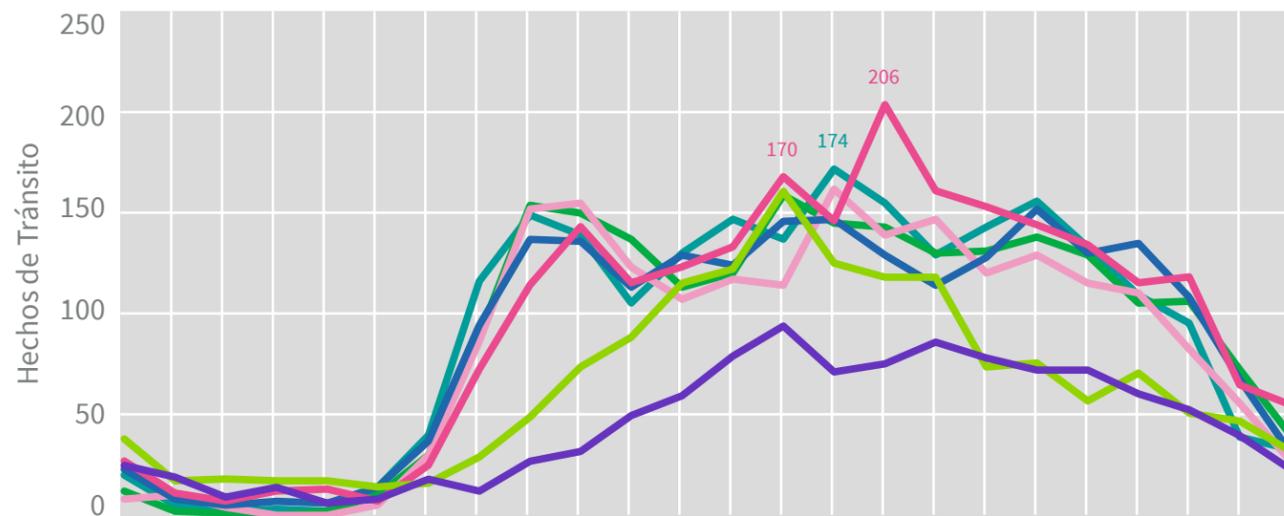
<sup>9</sup>Respecto a las cifras de C5 y FGJ, es posible encontrar diferencias en comparación con el segundo reporte trimestral de 2019. Esto se debe a que, para el presente reporte, los registros del C5 se filtraron por fecha y hora de creación del reporte, dado que corresponde con la fecha y el horario en que el hecho de tránsito fue reportado. Mientras que, para el segundo reporte trimestral de 2019, se filtró por fecha y hora de cierre del reporte, lo que pudo llevar a contabilizar hechos de tránsito no sucedidos en el periodo u horario de análisis. En lo que respecta a FGJ, las diferencias se deben tanto a reclasificaciones realizadas por la FGJ en sus carpetas de investigación, dada la naturaleza de esta entidad, como por un cambio en la metodología de análisis que consistió en filtrar aquellas carpetas de investigación por delitos relacionados con hechos de tránsito ocurridos únicamente dentro de la Ciudad de México.

**Gráfica 5 y 6:** Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

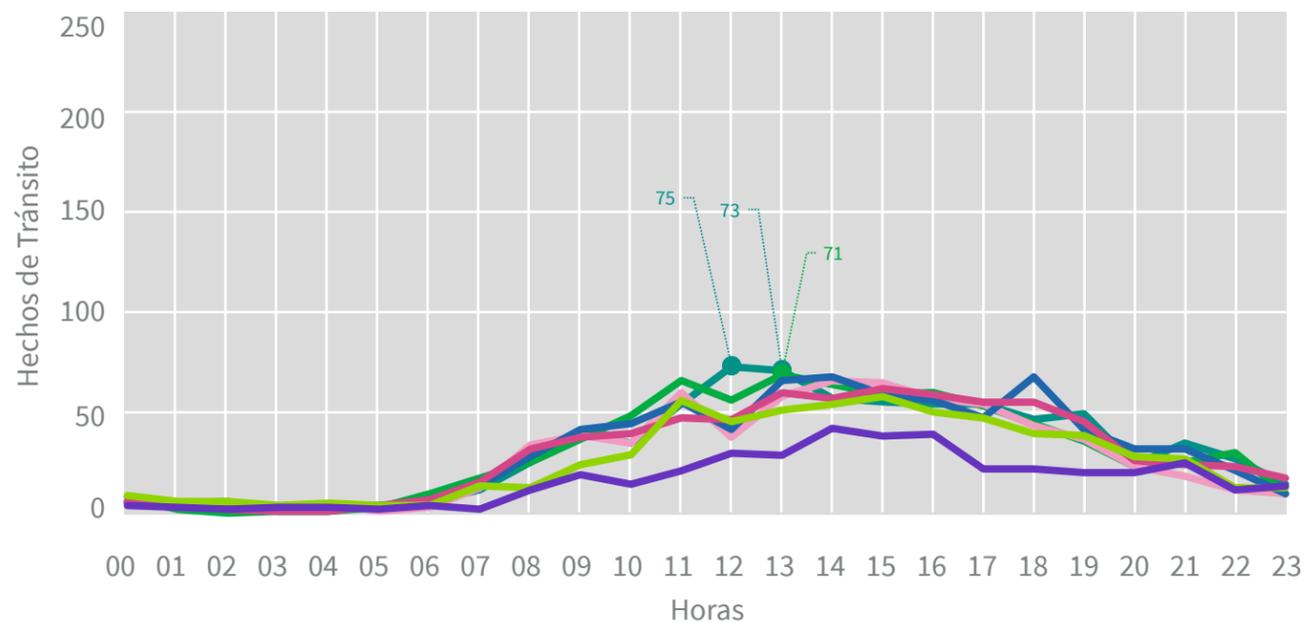
## 2.A HECHOS DE TRÁNSITO POR DÍA Y HORA

De acuerdo con los registros de AXA, durante el segundo trimestre de 2019 (Gráfica 9), el día y la hora que más incidentes viales presentó fue el viernes a las 15:00 h con un total de 206 siniestros; asimismo, resalta el lunes a las 14:00 h y el viernes a la 13:00 h con un total de 174 y 170 hechos de tránsito registrados, respectivamente. En cuanto al segundo trimestre de 2020, como se observa en la Gráfica 8, el día que presentó más hechos de tránsito fue el lunes a las 12:00 h con 75 registros, seguido del lunes y martes a la 13:00 h con un total de 73 y 71 registros, respectivamente. El domingo fue el día en que menos hechos de tránsito se presentaron en ambos periodos, y las madrugadas (de 00:00 a 05:00 h) fue el horario con menor registro de siniestros.

**Gráfica 7.** Hechos de tránsito por día y hora AXA, 2<sup>do</sup> trimestre 2019



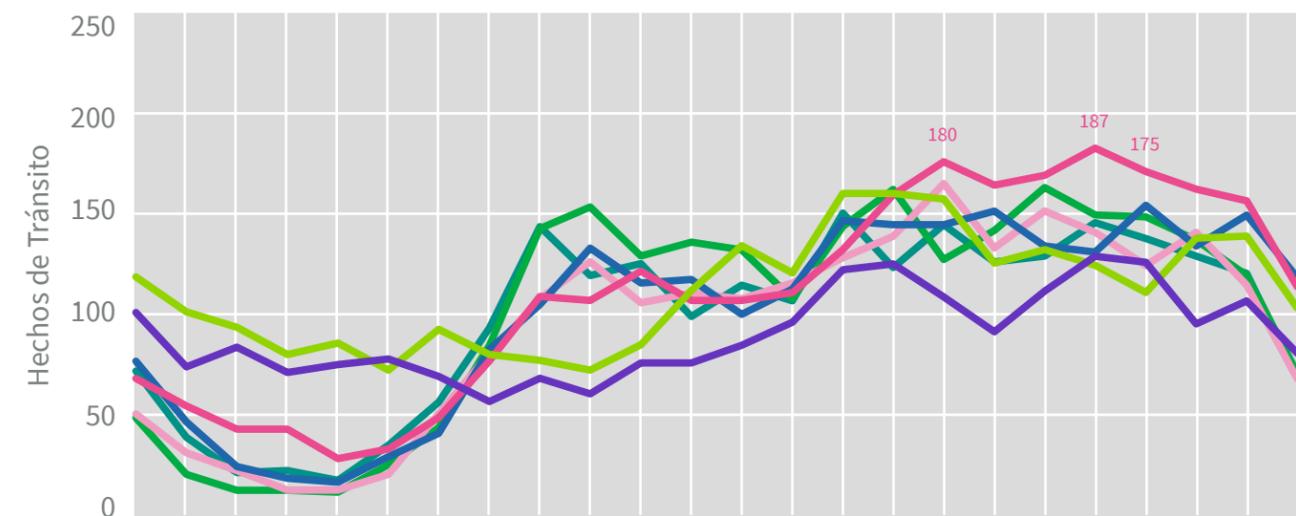
**Gráfica 8.** Hechos de tránsito por día y hora AXA, 2<sup>do</sup> trimestre 2020



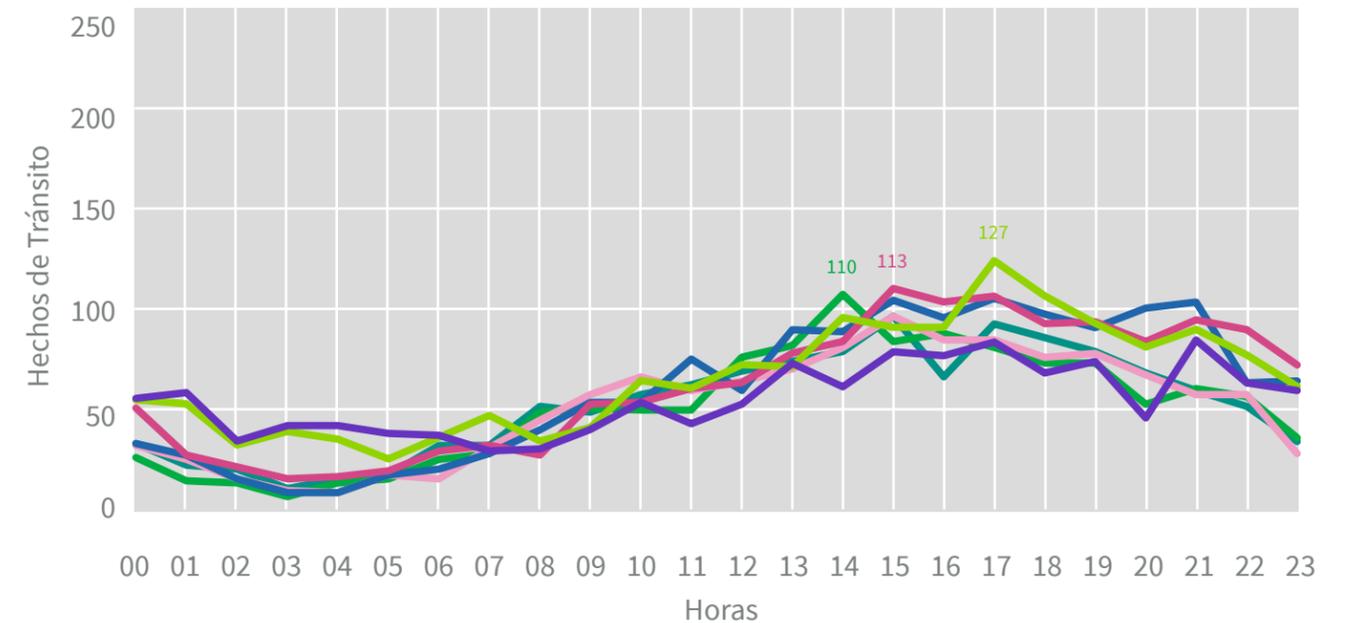
En el caso del C5, en el segundo trimestre de 2019 (Gráfica 9), el día y la hora que más reportes por incidentes viales presentó fue el viernes a las 19:00 h con 187 registros, seguido del viernes a las 16:00 h y a las 20:00 h con 180 y 175 registros respectivamente; mientras que en 2020 (Gráfica 10), el día sábado a las 17:00 h fue el día con más reportes por hechos de tránsito con un total de 127; de igual forma, resalta el viernes a las 15:00 h y el martes a las 14:00 h con 113 y 110 reportes, respectivamente. En la gráfica de Incidentes C5 2020, se puede observar una tendencia muy similar en todos los días de la semana, siendo de las 14:00 h a las 18:00 h cuando más reportes se registraron.

— Lunes — Martes — Miércoles — Jueves — Viernes — Sábado — Domingo

**Gráfica 9.** Hechos de tránsito por día y hora C5, 2<sup>do</sup> trimestre 2019

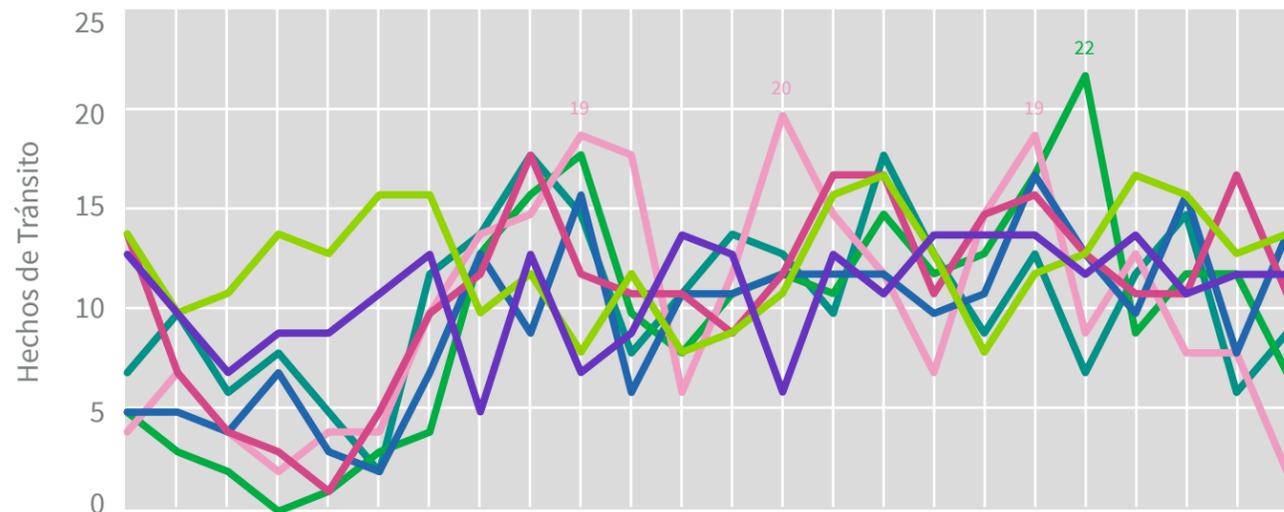


**Gráfica 10.** Hechos de tránsito por día y hora C5, 2<sup>do</sup> trimestre 2020

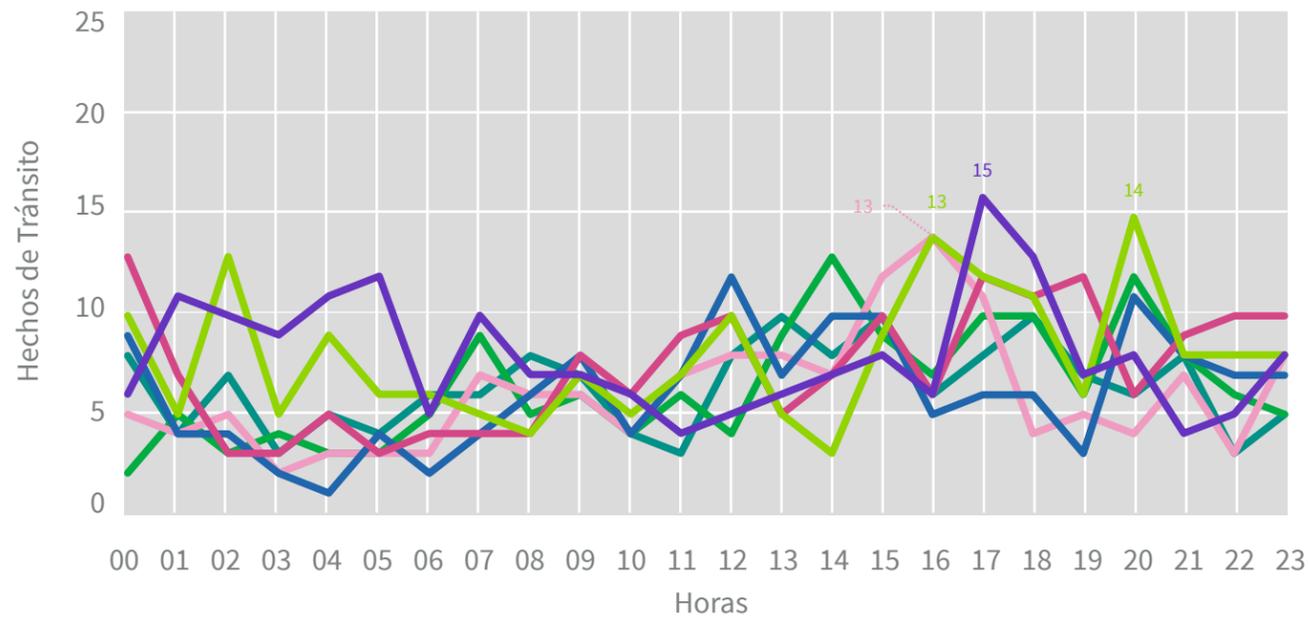


En los registros de FGJ se puede observar bastante heterogeneidad en los días y horarios que más hechos de tránsito presentaron tanto en el segundo trimestre de 2019 como en el de 2020. Sin embargo, como se observa en la Gráfica 11, el día y la hora que más hechos presentó en 2019 fue el martes a las 19:00 h con 22 registros. De igual forma, resaltan 3 picos el día miércoles a las 13:00, a las 09:00 y a las 18:00 h. En cuanto al 2020, (Gráfica 12), el día y la hora con mayor registro de siniestros fue el domingo a las 17:00 h con 15 hechos de tránsito. Asimismo, resaltan 3 picos: el sábado a las 20:00 h, y el miércoles y el sábado a las 16:00 h.

**Gráfica 11.** Hechos de tránsito por día y hora FGJ, 2<sup>do</sup> trimestre 2019



**Gráfica 12.** Hechos de tránsito por día y hora FGJ, 2<sup>do</sup> trimestre 2020

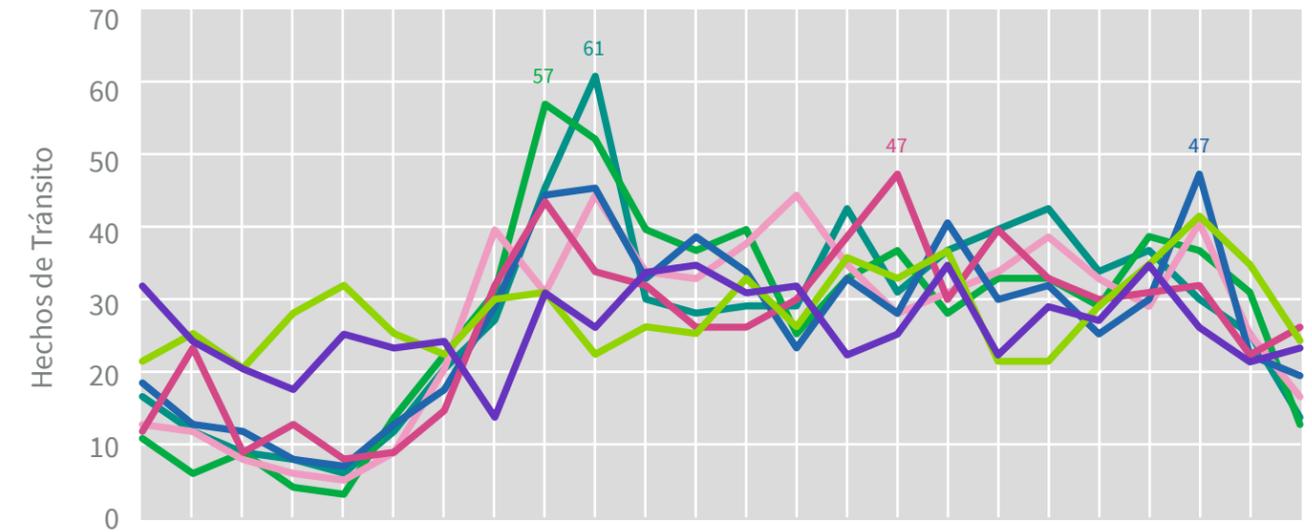


De acuerdo con la SSC, para el segundo trimestre de 2019, (Gráfica 13), se registraron cuatro picos de percances viales en distintos días y horarios, siendo los lunes a las 09:00 h el horario con mayor número de hechos (61), seguido por los martes a las 08:00 h con 57 percances y, en tercer lugar, los jueves a las 21:00 h y los viernes a las 15:00 h con 47 reportes en ambos casos; mientras que en 2020, (Gráfica 14), el sábado a las 17:00 h fue el día con más hechos de tránsito con un total de 40 registros; siguiendo el jueves a las 15:00 y 14:00 h con 37 y 36 hechos respectivamente.

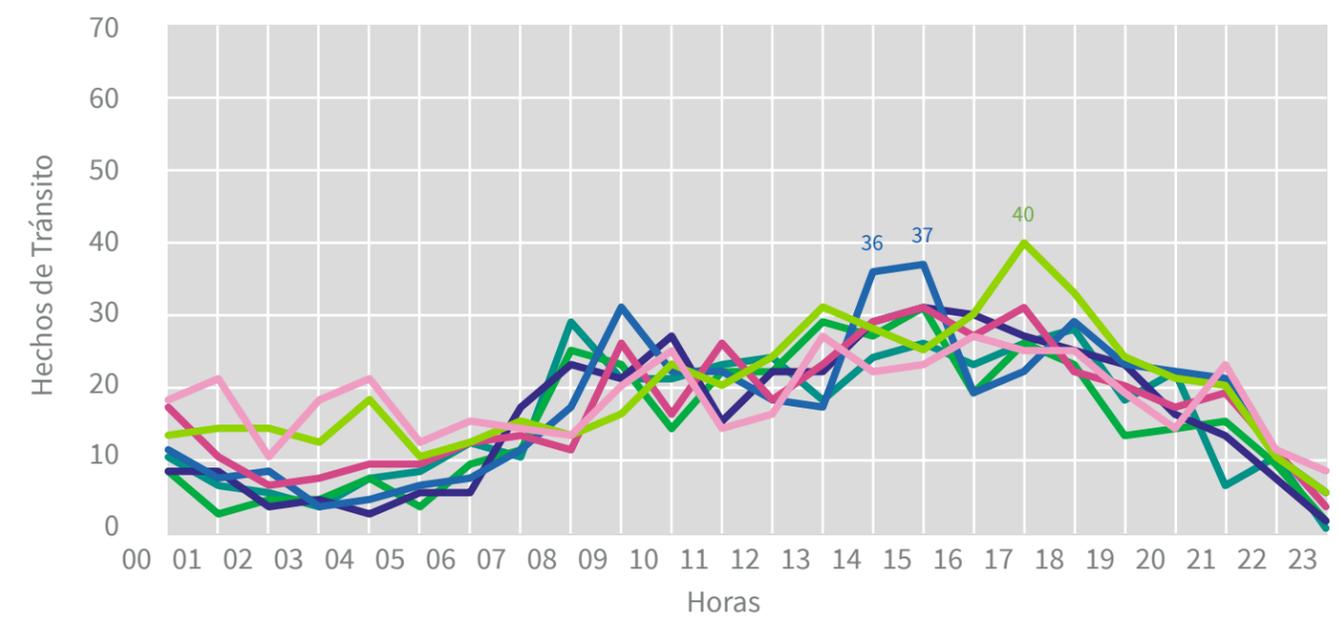
En ambas gráficas, se puede observar cómo los picos de mayor número de hechos de tránsito pasaron de ser de las horas pico del horario matutino de los primeros días hábiles de la semana en 2019, a horarios vespertinos de jueves y sábado en 2020.

Lunes — Martes — Miércoles — Jueves — Viernes — Sábado — Domingo

**Gráfica 13.** Hechos de tránsito por día y hora SSC, 2<sup>do</sup> trimestre 2019



**Gráfica 14.** Hechos de tránsito por día y hora SSC, 2<sup>do</sup> trimestre 2020



Vale la pena rescatar que, durante el segundo trimestre de 2020, las cuatro fuentes concordaron en que la mayor cantidad de hechos de tránsito ocurrieron entre el medio día y las 20:00 h; coincidiendo el C5, la FGJ y la SSC en los sábados entre las 17:00 y las 20:00 h. Por su parte, y en consonancia con lo anterior, las gráficas del Tránsito Vehicular de la Ciudad de México del apartado 1.B muestran que, de abril a junio del presente año, el tránsito vehicular aumentaba a partir del medio día y decrecía entradas las 8 de la noche.

## 2.B HECHOS DE TRÁNSITO POR ALCALDÍA

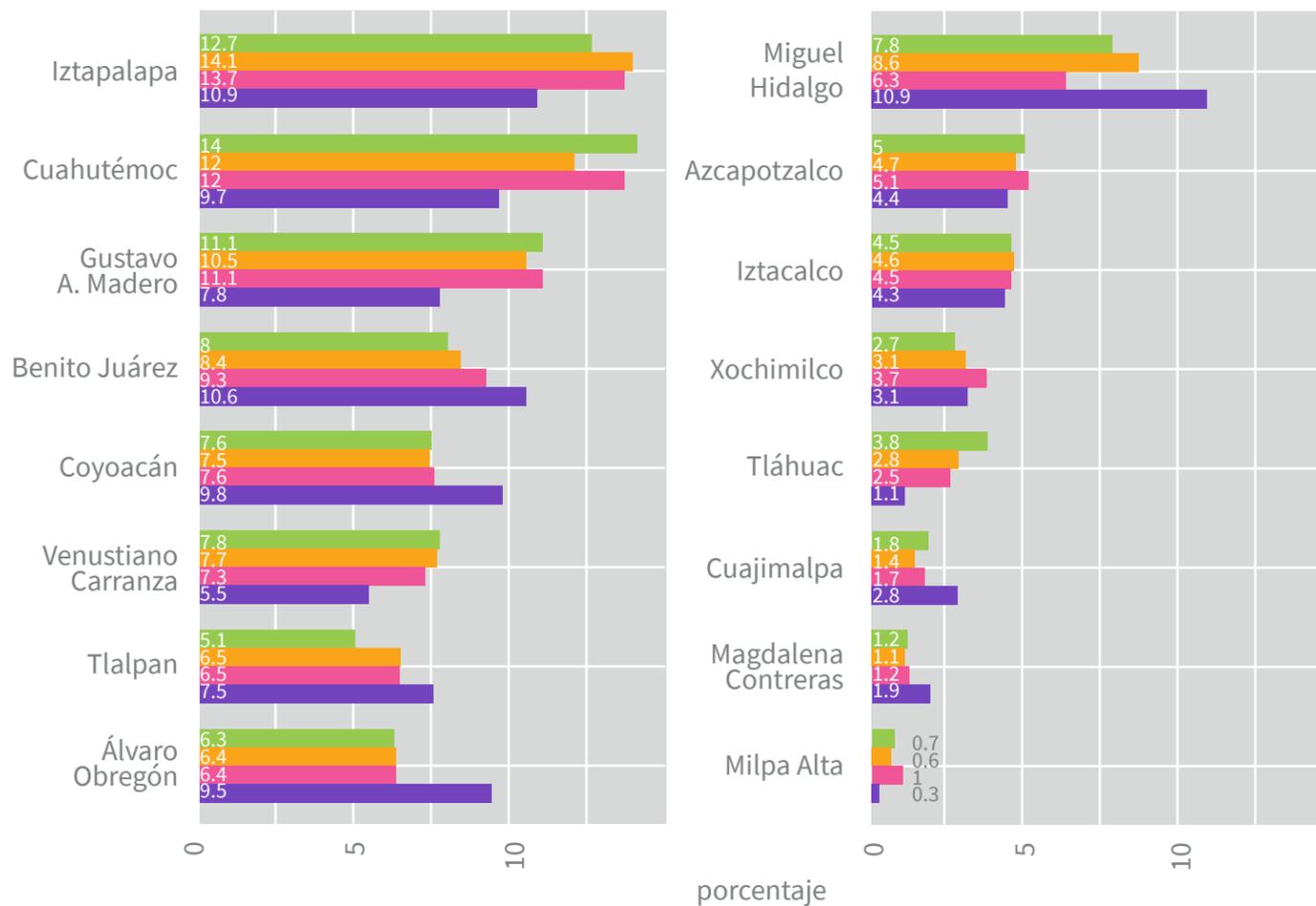
Con base en la SSC, tanto para el segundo trimestre de 2019 (Gráfica 15), como para el segundo trimestre de 2020 (Gráfica 16), las alcaldías con mayor cantidad de incidentes de tránsito fueron Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero (G.A.M.). Sin embargo, a diferencia de 2020, en 2019 el primer lugar lo ocupó Cuauhtémoc seguido de Iztapalapa, manteniéndose la G.A. M. en tercer lugar, en ambos periodos.

En cuanto al C5 y la FGJ, las alcaldías con mayor cantidad de incidentes de tránsito, tanto para 2019 como para 2020, fueron Iztapalapa, G.A.M. y Cuauhtémoc, siendo Iztapalapa el primer lugar en ambos periodos. Mientras que, en 2019, Cuauhtémoc ocupó el segundo lugar, seguido de G.A.M., quién en 2020 reportó ser la segunda alcaldía con más incidentes viales.

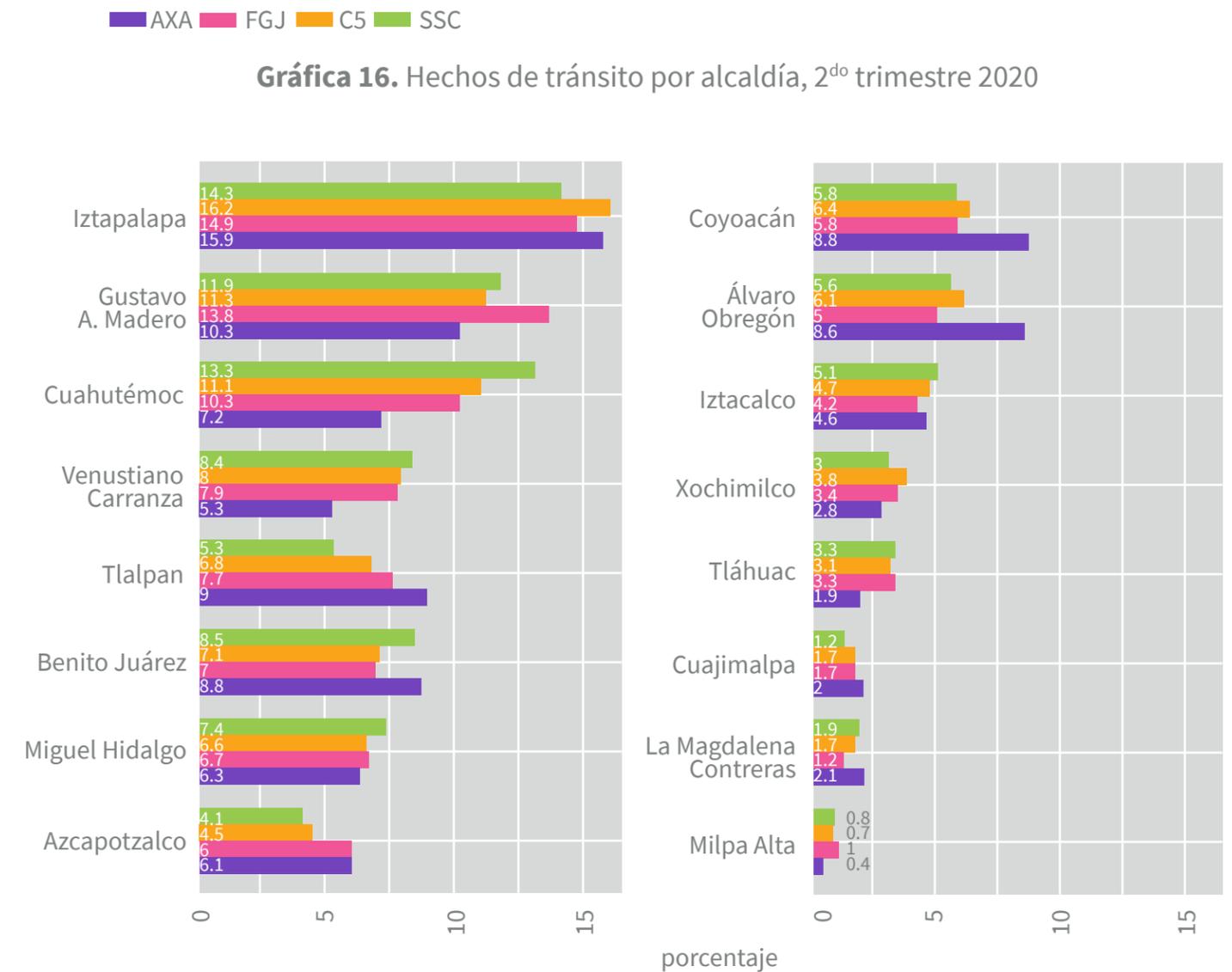
En lo referente a AXA, durante 2019, las alcaldías con mayor cantidad de incidentes de tránsito fueron Iztapalapa y Miguel Hidalgo en primer lugar, seguidas de Benito Juárez y Coyoacán. Para 2020, Iztapalapa se mantuvo en primer lugar, seguida de G.A.M. y Tlalpan.

A pesar de mantenerse Iztapalapa, G.A.M. y Cuauhtémoc (con base en en C5, la SSC y la FGJ) como las tres alcaldías con la mayor cantidad de hechos de tránsito, fueron también algunas de las alcaldías que, durante el periodo de confinamiento y el semáforo rojo debido al COVID-19, redujeron en menor medida el tránsito vehicular (Gráfica 3, páginas 14 y 15).

Gráfica 15. Hechos de tránsito por alcaldía, 2<sup>do</sup> trimestre 2019



Gráfica 16. Hechos de tránsito por alcaldía, 2<sup>do</sup> trimestre 2020



## 2.C HECHOS DE TRÁNSITO POR DENSIDAD Y TIPO DE VIALIDAD

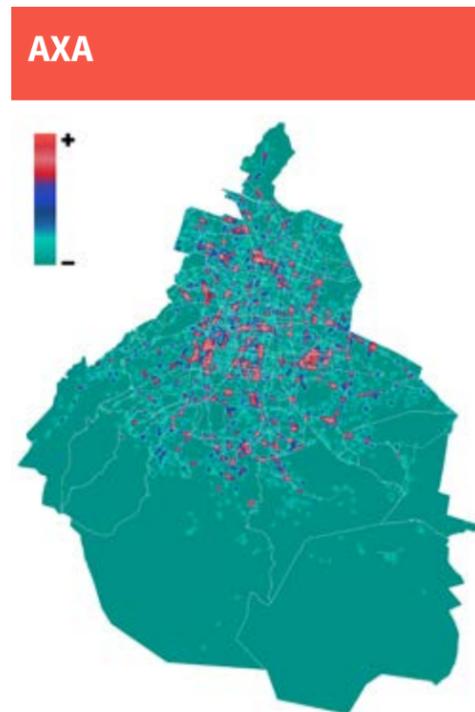
De acuerdo con lo reportado por las cuatro fuentes de información, la concentración de hechos de tránsito durante el periodo comprendido entre abril y junio de 2020 fue menos evidente en comparación con trimestres anteriores, ya que debido a la emergencia sanitaria y la reducción del tránsito en la Ciudad de México, los incidentes viales ocurrieron de forma dispersa en la ciudad.

Con base en lo reportado por AXA (Mapa 1), los hechos de tránsito en los que se vieron involucrados sus asegurados ocurrieron de manera heterogénea en la ciudad, sin embargo, resaltan tramos de las vías de acceso controlado Circuito Bicentenario, Viaducto Miguel Alemán y el Anillo Periférico. También, es importante mencionar conglomerados en tramos de Calzada de Tlalpan, Eje 8 Sur y Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, así como la zona de la Central de Abastos.

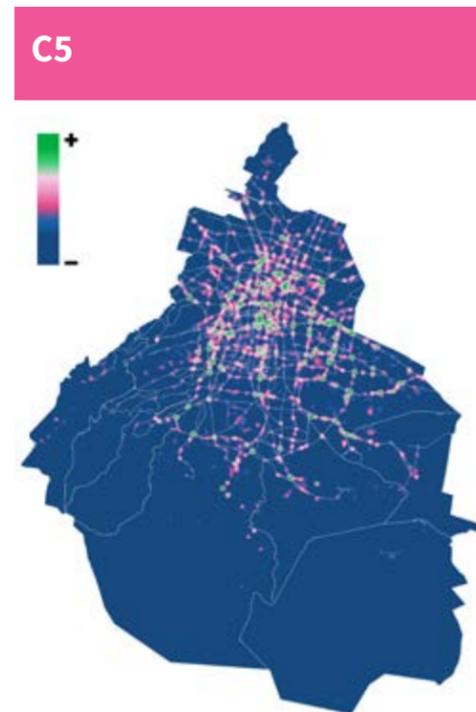
Por su parte, el C5 (Mapa 2), la FGJ (Mapa 3) y la SSC (Mapa 4), coinciden en que la densidad de incidentes viales se encontró en las alcaldías Cuauhtémoc, Benito Juárez, Venustiano Carranza, Iztapalapa, Iztacalco y Coyoacán, en segmentos de vías principales como Circuito Bicentenario, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Viaducto Río de la Piedad, Eje Central Lázaro Cárdenas, Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa y Avenida Tláhuac. Por otra parte, en el noreste de la Ciudad y en concordancia con FGJ, se resaltaron concentraciones en segmentos de Eje 3 Norte Av. 608.

La distribución de los hechos de tránsito, según el tipo de vía, no es proporcional al porcentaje de la red vial que cubre cada clasificación de las vialidades. Con base en la SSC, el C5 y la FGJ, al menos 62% de los incidentes viales se registraron en vías de acceso controlado, ejes viales y otras vías primarias, las cuales apenas representan el 7.6% de la red vial, pero son las que, por su infraestructura, tienen los límites de velocidad más altos (50 km/h y 80 km/h) y son las vialidades más transitadas (revisar anexo 1, página 48). Para AXA 45.1% de los hechos de tránsito ocurridos durante el segundo trimestre de 2020, se suscitaron en tales vialidades.

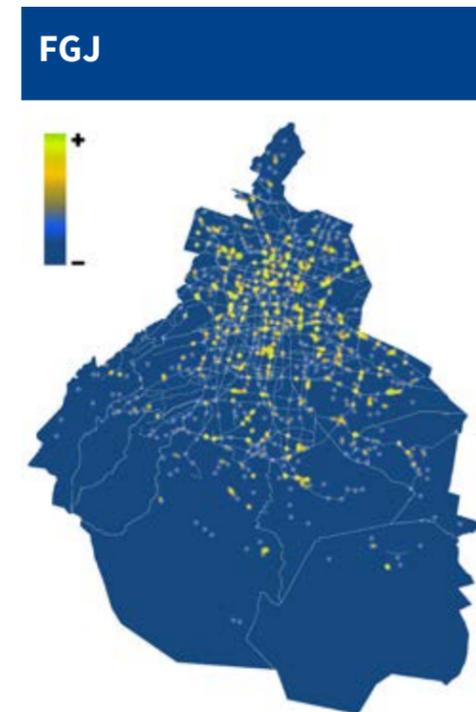
**Mapa 1.**  
Concentración de hechos de tránsito AXA, 2<sup>do</sup> trimestre 2020



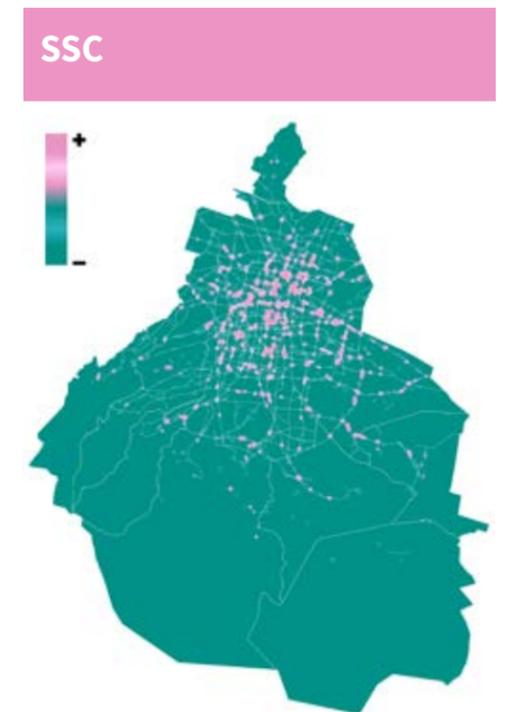
**Mapa 2.**  
Concentración de hechos de tránsito C5, 2<sup>do</sup> trimestre 2020



**Mapa 3.**  
Concentración de hechos de tránsito FGJ, 2<sup>do</sup> trimestre 2020

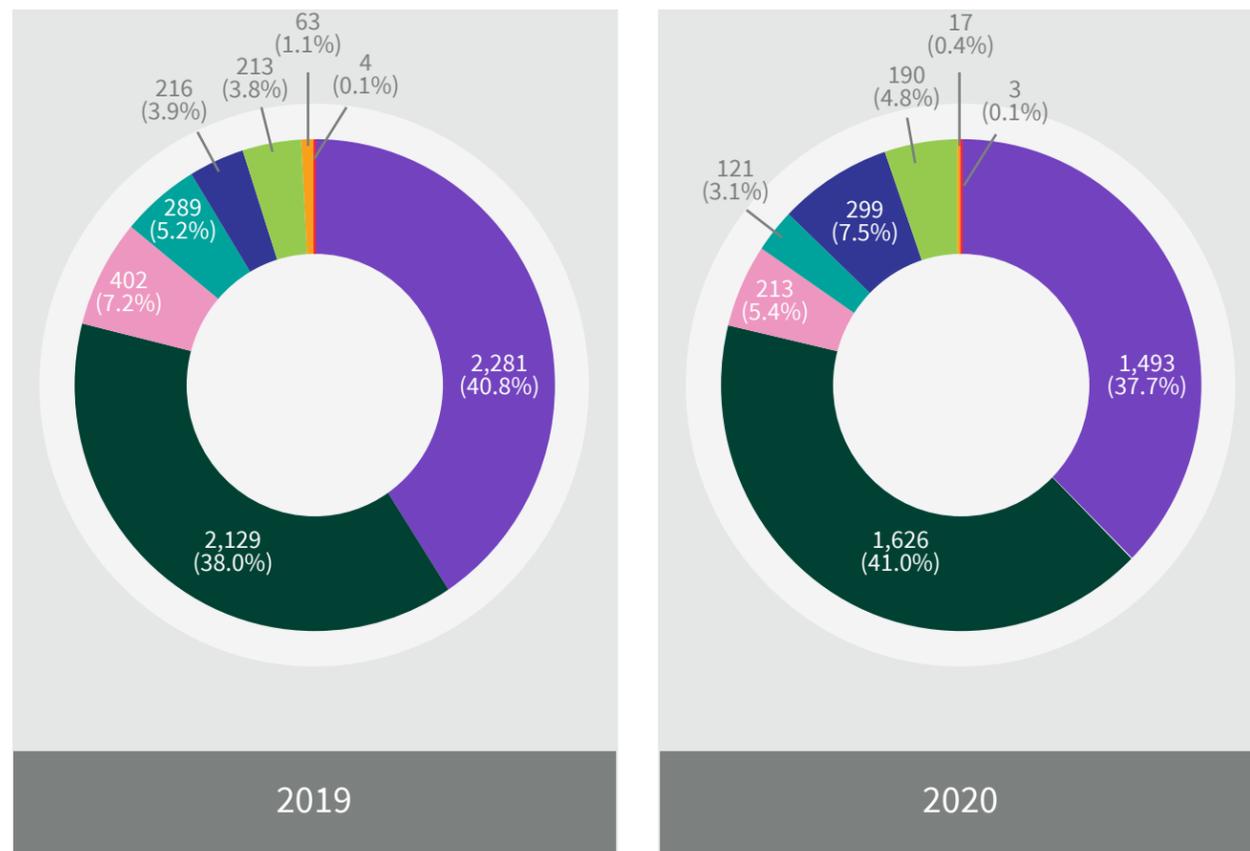


**Mapa 4.**  
Concentración de hechos de tránsito SSC, 2<sup>do</sup> trimestre 2020



## 2.D TIPOS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO

**Gráfica 17.** Tipos de vehículos involucrados en hechos de tránsito SSC, 2<sup>do</sup> trimestre 2 19 y 2020<sup>10</sup>



■ Automóvil ■ Motocicleta ■ Taxi ■ Microbuses/Autobuses ■ Bicicleta  
■ Camión de carga ■ Metrobús/Tren/Trole ■ Monopatín

En la Gráfica 17, se muestran los tipos de vehículos involucrados en los hechos de tránsito reportados por la SSC; cabe aclarar que un incidente vial puede contar con la participación de más de un vehículo, por lo que la base de SSC permite conocer la participación de todos los vehículos involucrados.

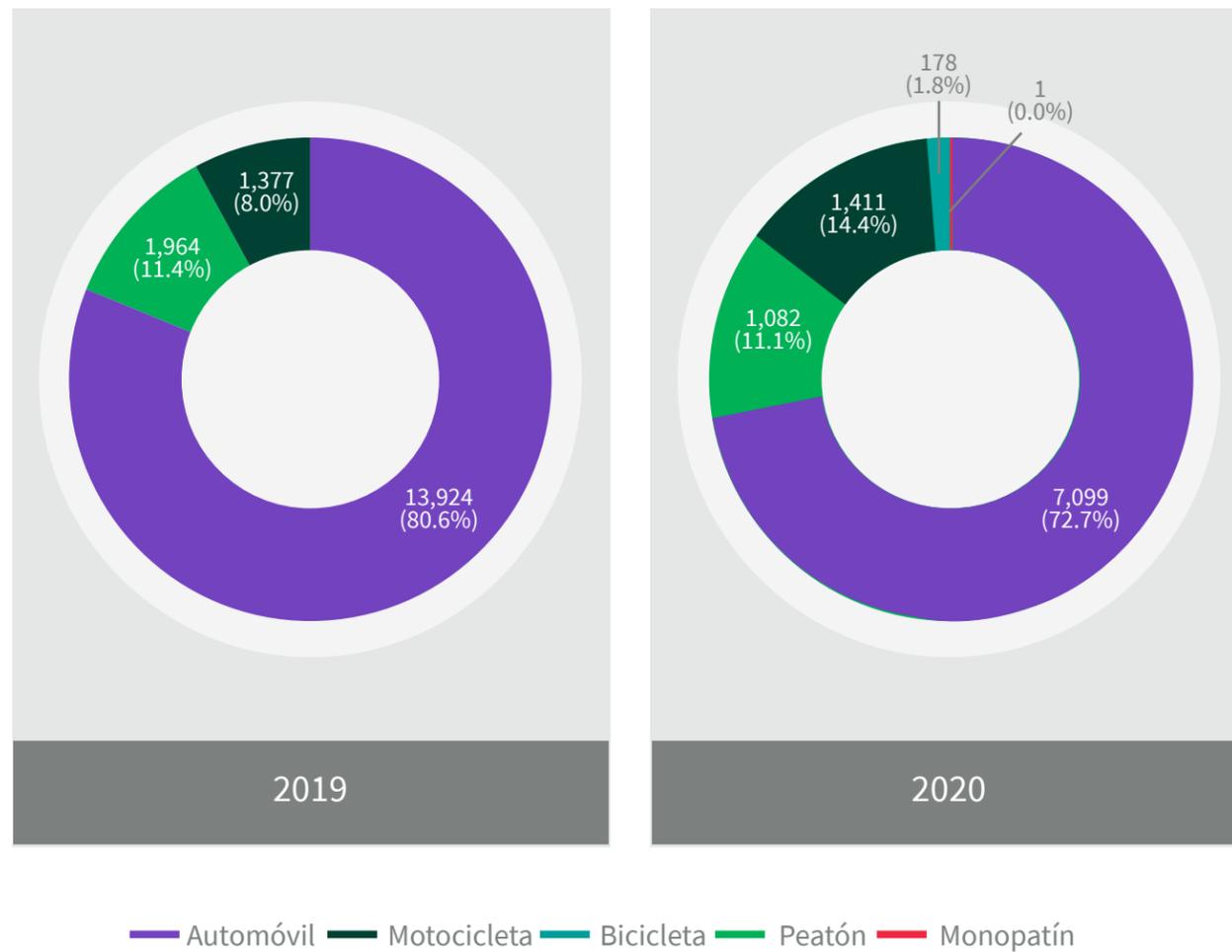
Es importante mencionar que el hecho de que un tipo de vehículo esté involucrado en un incidente de tránsito no implica que el usuario de éste haya sufrido una lesión. La Gráfica 17 únicamente representa los tipos de vehículos involucrados en hechos de tránsito de acuerdo con SSC, más no el número de víctimas vinculadas a cada tipo de vehículo.

Así, se observa que tanto para el segundo trimestre de 2019 como el de 2020 la participación de las motocicletas en el total de hechos de tránsito fue de alrededor de 40%. Los automóviles tuvieron una participación de 40% en 2019 y de 37.7% en 2020 en incidentes viales, mientras que la bicicleta en 2019 tuvo registro de 3.9% y en 2020 de 7.5%. El incremento en la de bicicletas involucradas en los hechos de tránsito se debe tanto a la incorporación del Puesto de Mando al C5<sup>10</sup>, como al aumento de viajes en bici, al ser la bicicleta el medio transporte alternativo para evitar la propagación del COVID-19 por grandes aglomeraciones en el transporte público.

La participación de los camiones de carga en los hechos de tránsito durante el segundo trimestre de 2019 fue de 3.8%, mientras que, para el mismo periodo de 2020 fue de 4.8%. Finalmente, la participación del transporte público en el segundo trimestre de 2019 fue de 1.1%, mientras que en 2020 fue de 0.4%.

<sup>10</sup>A partir de febrero de 2020, SSC comenzó a contabilizar los incidentes viales en bicicleta, tales como caídas ciclistas o derrapamientos por pérdida de equilibrio; esto, tras la incorporación del Puesto de Mando al C5; anteriormente, únicamente se contabilizaba los incidentes viales que presentaban la participación de bicicletas con otro vehículo, tales como atropellamientos y colisiones.

**Gráfica 18.** Tipos de vehículos involucrados C5, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020<sup>11</sup>



En los reportes levantados por el C5 (Gráfica 18), el número de hechos de tránsito con motocicleta involucradas durante el segundo trimestre de 2019 fue de 1,377 (8.0%), mientras que, en 2020, fue de 1,411 (14.4%). En cuanto a los hechos de tránsito con peatones involucrados, en 2019 se registraron 1,964 (11.4%), mientras que en 2020 se reportaron 1,082 (11.1%).

Respecto a los hechos de tránsito con bicicletas involucradas, de abril a junio de 2019, no se tuvieron registros mientras que, para 2020 se reportaron 178 (1.8%); lo anterior se debe a que, a partir de septiembre de 2019, este medio de transporte contó con una clasificación particular, aunado al aumento de ciclistas en las calles por la emergencia. En el caso de los automóviles, se contabilizaron 13,924 (80.6%) hechos de tránsito en 2019 y 7,099 (72.7%) en 2020.

La reducción significativa en los hechos de tránsito con automóviles, peatones y transporte público involucrados, se explica, en gran medida, por la disminución de la movilidad debido a la emergencia.

<sup>11</sup> Los hechos de tránsito con bicicletas involucradas contaron con una clasificación particular a partir de septiembre de 2019 por lo que para este tipo de vehículo no se tiene una comparativa entre los segundos trimestres de 2019 y de 2020. Para el segundo trimestre de 2020, sumaron 178 reportes con participación ciclista.

### 3. VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

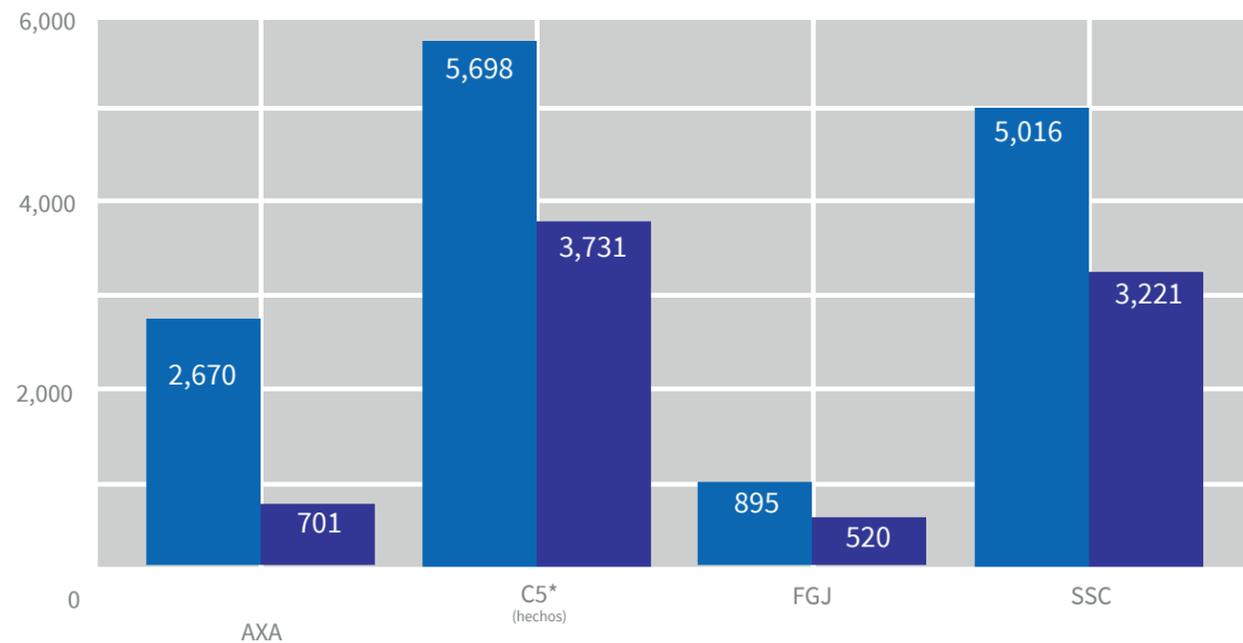
Cuando hablamos de víctimas por hechos de tránsito, nos referimos a personas que sufrieron una lesión física o fallecieron a causa de un incidente vial.

#### LESIONADOS

La gráfica 19 muestra la cantidad de personas lesionadas por hechos de tránsito que reportó cada fuente de información en el segundo trimestre de los años 2019 y 2020. AXA reportó 701 personas lesionadas para el segundo semestre de 2020, mientras que, en el mismo periodo de 2019, había reportado 2,670. En el caso del C5, se reportaron 5,698 personas lesionadas en el periodo de estudio para 2019 y 3,731 para el mismo periodo de 2020. La FGJ contabilizó 895 personas lesionadas a causa de percances viales en 2019 y 520 en 2020. Mientras que, la SSC registró 5,016 personas lesionadas por hechos de tránsito en el periodo de abril a junio de 2019 y para 2020, registró 3,221.

Es importante destacar que la base de datos del C5 es el resultado de la atención a emergencias reportadas, en su gran mayoría, por llamadas al 911, y se construye mediante un proceso de despacho manual y con su carácter de atención urgente, que depende de la información provista por la ciudadanía que atestigua los hechos. Por ello, los registros del C5 reflejan el nivel de participación de la ciudadanía en la provisión de información al sistema de seguridad.

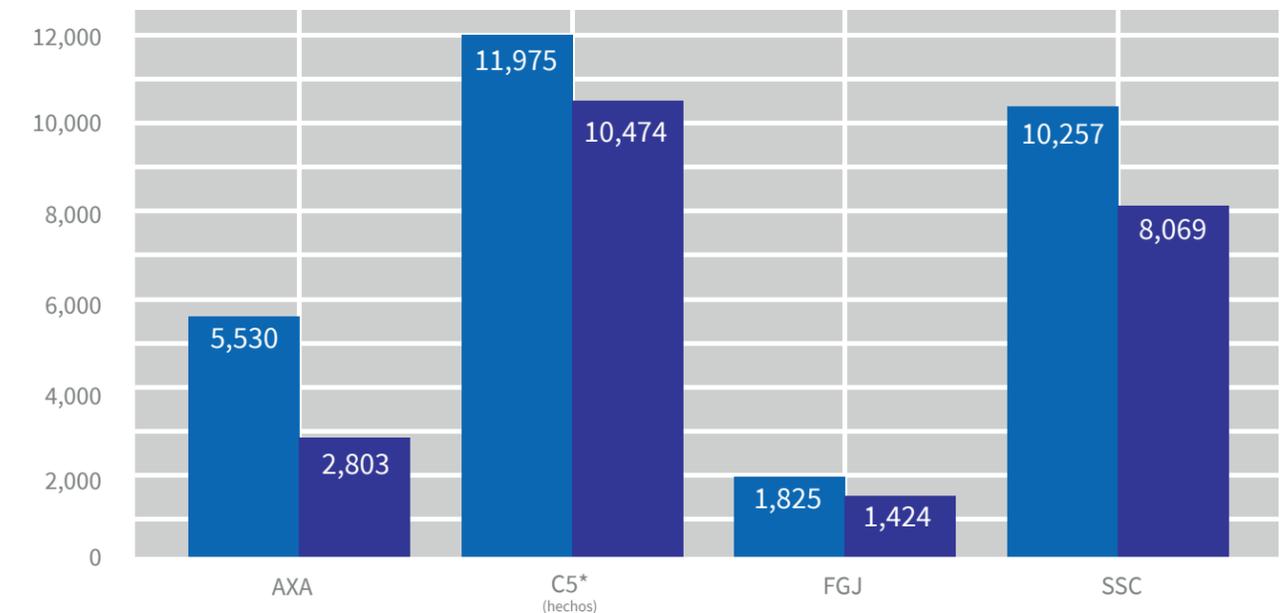
**Gráfica 19.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020



\*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

De igual manera, en la gráfica 20 se analiza el comportamiento de los reportes presentados durante el primer semestre de 2019 y 2020. El acumulado de AXA para el primer semestre de 2019 fue de 5,530 personas lesionadas por hechos de tránsito y 2,803 para 2020. Para el C5, las personas lesionadas en el primer semestre de 2019 y 2020 fueron 11,975 y 10,474, respectivamente. La FGJ reportó 1,825 personas lesionadas en el primer semestre de 2019 y 1,424 en 2020. Mientras que la SSC reportó 10,257 personas lesionadas por hechos de tránsito en 2019 y 8,069 para 2020.

**Gráfica 20.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, 1<sup>er</sup> semestre 2019 y 2020



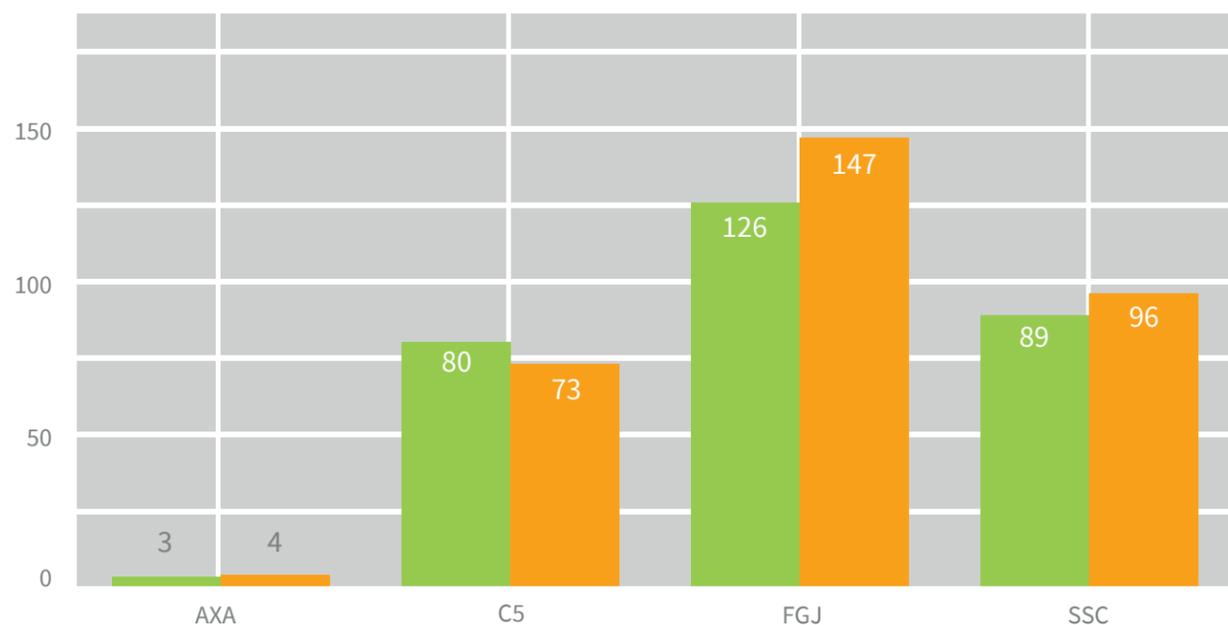
\*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

**Gráfica 19 y 20:** Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

## MUERTES (VÍCTIMAS FATALES)

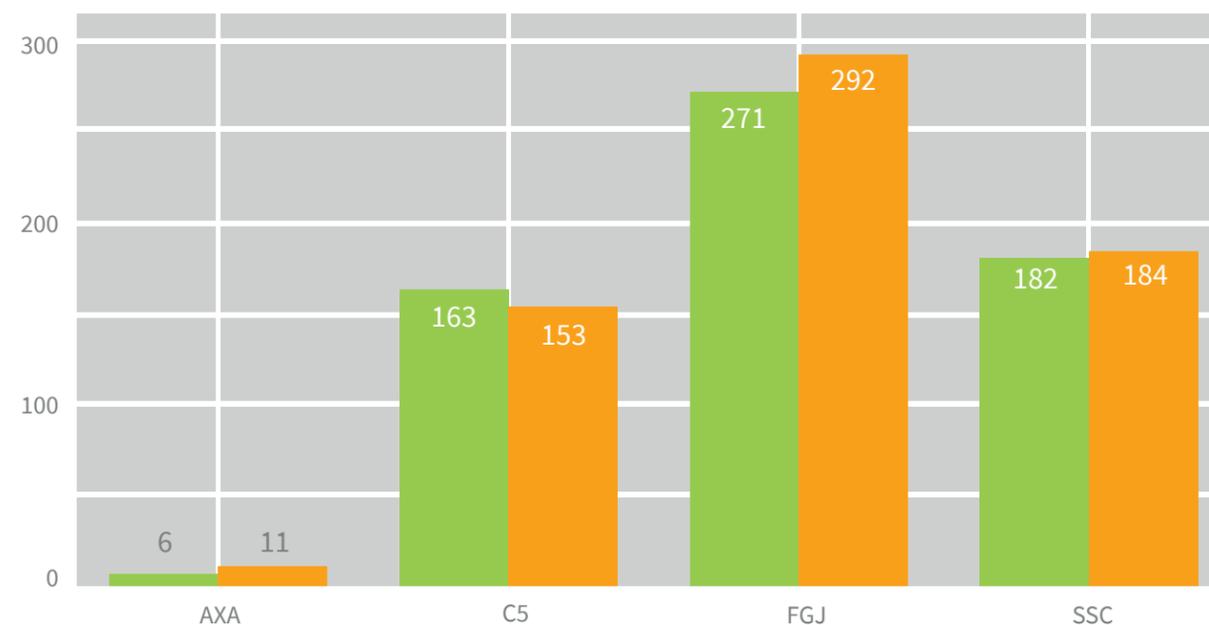
A pesar de la reducción del tránsito vehicular a causa de las medidas de sana distancia derivadas de la pandemia, las muertes viales pasaron de 126 en el segundo trimestre de 2019 a 147 en 2020, de acuerdo con los registros de la FGJ; de 89 a 96 de acuerdo con lo reportado por la SSC; y de tres a cuatro, con base en la información de AXA. Ante lo anterior, vale la pena mencionar que la reducción del tránsito vehicular, así como el reajuste horario en una parte significativa de los viajes cotidianos, resulta en menor congestión vehicular, lo que posibilita mayores velocidades de desplazamiento. Por su parte, en el C5 se registraron 80 hechos de tránsito con muertes en el segundo trimestre de 2019 y 73 en el mismo periodo de 2020<sup>12</sup> (Gráfica 21).

**Gráfica 21.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, 2<sup>do</sup> trimestre de 2019 y 2020



Asimismo, al analizar el acumulado del primer semestre de 2019 y 2020, (Gráfica 22), los datos de AXA muestran el deceso de seis personas para 2019 por percances viales y once decesos para 2020. La FGJ reportó 271 víctimas fatales en el primer semestre de 2019 y 292 en el mismo semestre de 2020. La SSC registró 182 y 184 víctimas mortales debido a hechos de tránsito para el primer semestre de 2019 y 2020, respectivamente. Mientras que el C5 reportó 163 hechos de tránsito con personas fallecidas para el primer semestre de 2019 y 153 hechos de tránsito con personas fallecidas para el primer semestre de 2020.

**Gráfica 22.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, 1<sup>er</sup> semestre de 2019 y 2020

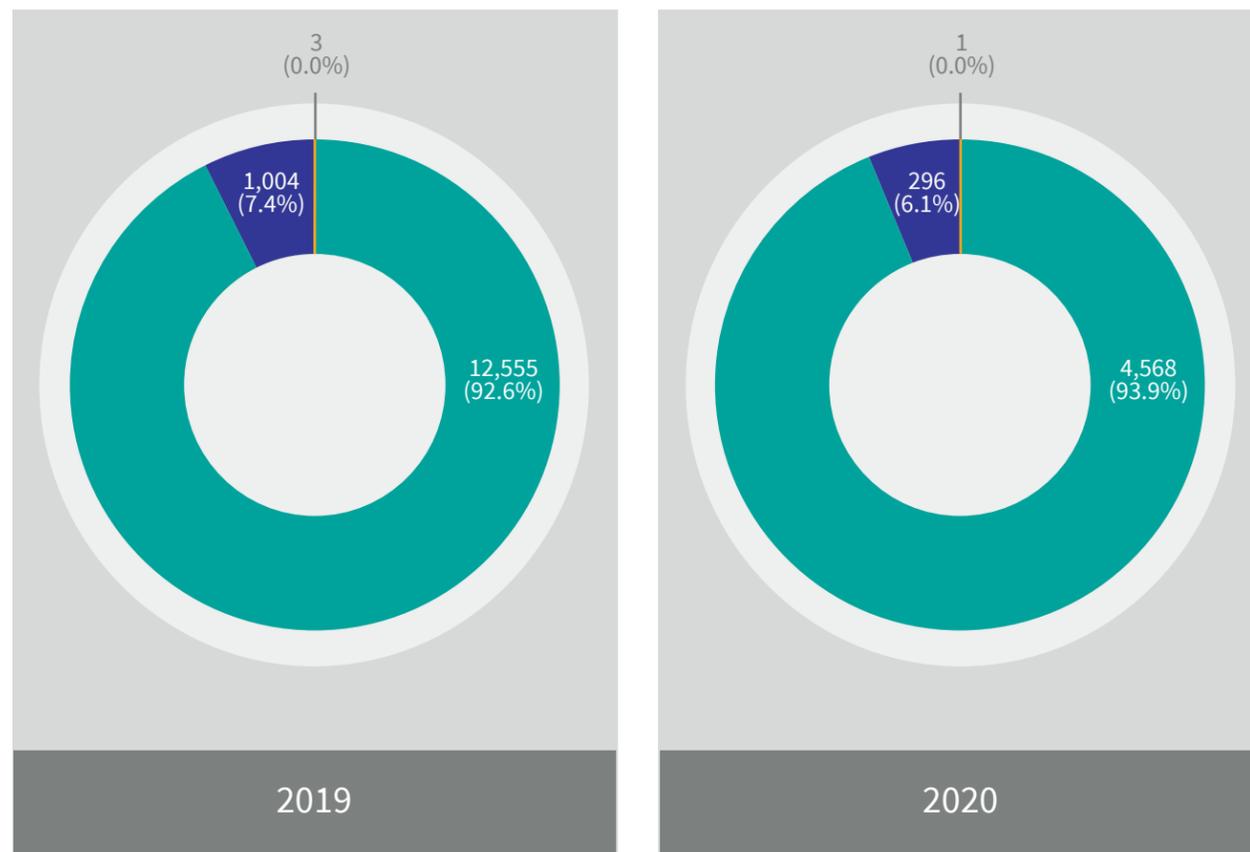


<sup>12</sup>Debe considerarse que la información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito y no sobre víctimas, por lo que en un mismo incidente vial puede haber más de una víctima. Igualmente, las características que ofrece esta fuente son del hecho en sí y están determinadas por la interpretación del personal del C5 en el llamado de emergencia.

**Gráfica 21 y 22:** Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria decretada durante el segundo trimestre de 2020.

Respecto a los hechos de tránsito por tipo de víctima, la proporción de hechos de tránsito con lesionados para AXA (Gráfica 23) disminuyó de 7.4% a 6.1% del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2020. Mientras que los hechos de tránsito sin víctimas pasó de 92.6% en 2019 a 93.9% en 2020. En el caso de los hechos de tránsito con personas lesionadas y fallecidas, se registraron tres hechos en 2019 y uno en 2020, representando menos del 0.1% en ambos casos. No se reportó ningún percance que tuviera, únicamente, víctimas fatales.

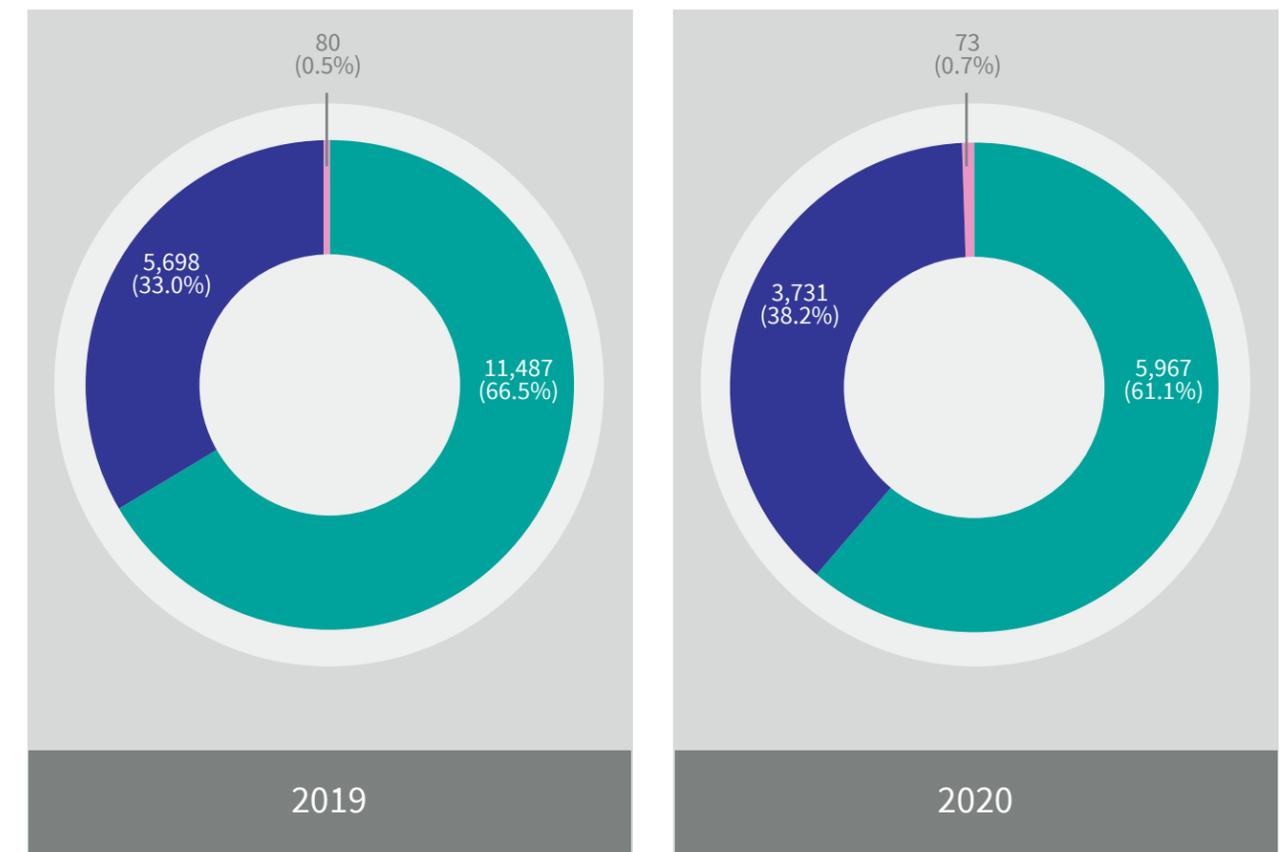
**Gráfica 23.** Hechos de tránsito por tipo de víctima AXA, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020



HT Con fallecidos HT Con lesionados HT Con lesionados y fallecidos HT Sin lesionados/fallecidos

En el caso del C5 (Gráfica 24), los hechos de tránsito con personas lesionadas y víctimas fatales aumentaron en proporción con el total de hechos de tránsito, pasando de 33% en 2019 a 38.2% en 2020. Los hechos de tránsito con personas fallecidas pasaron de 0.5% en el segundo trimestre de 2019 a 0.7% en ese periodo de 2020. Mientras que los hechos de tránsito sin víctimas se redujeron de 66.5% a 61.1%.

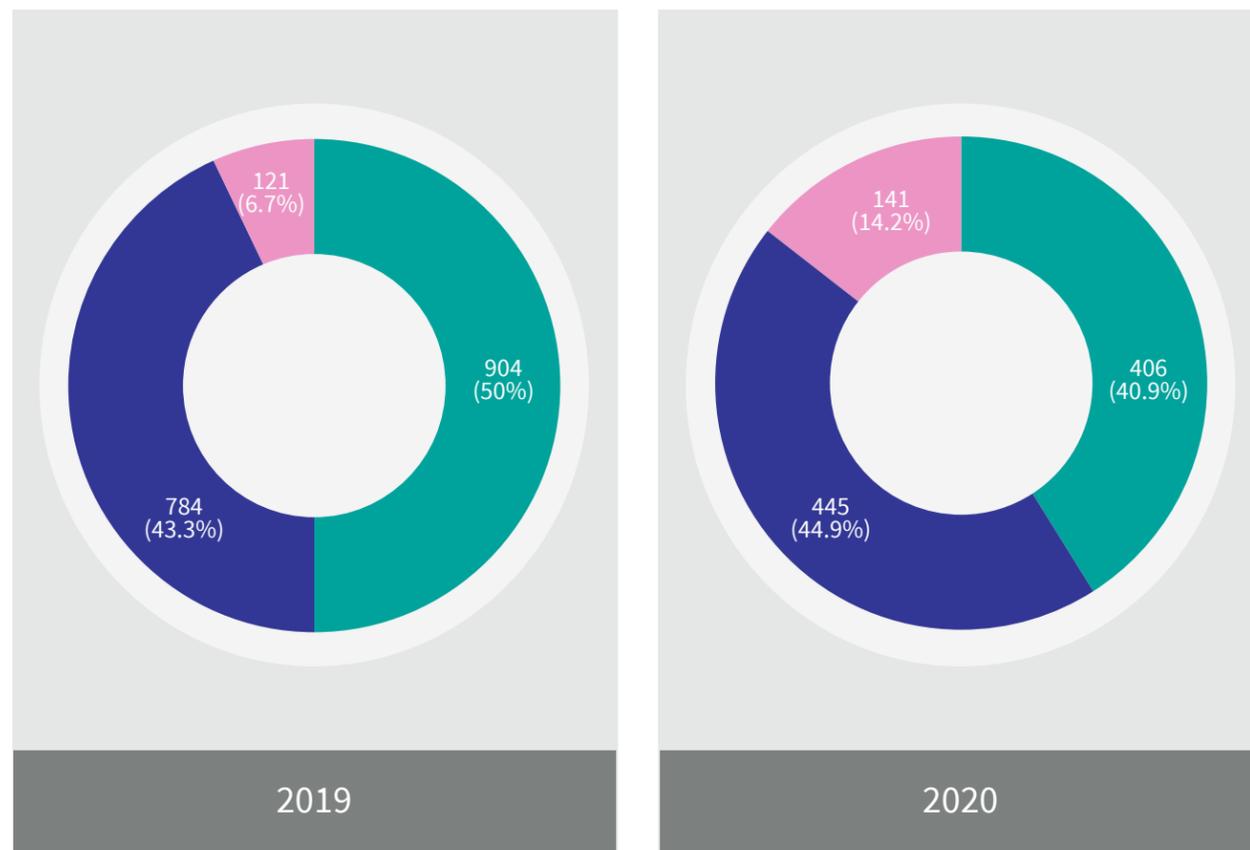
**Gráfica 24.** Hechos de tránsito por tipo de víctima C5, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020



HT Con fallecidos HT Con lesionados HT Con lesionados y fallecidos HT Sin lesionados/fallecidos

Para la FGJ (Gráfica 25), los hechos de tránsito con personas lesionadas y víctimas fatales tuvieron un aumento, en proporción con el total de hechos de tránsito. Los hechos de tránsito con personas lesionadas pasaron de 43.3% en 2019 a 44.9% en 2020. El porcentaje de hechos de tránsito con personas fallecidas pasó de 6.7% en el segundo trimestre de 2019 a 14.2% en el mismo periodo de 2020. Mientras que la representación de los hechos de tránsito sin víctimas se redujeron de 50% a 40.9%. Esto se podría explicar por la naturaleza de los datos de la FGJ.

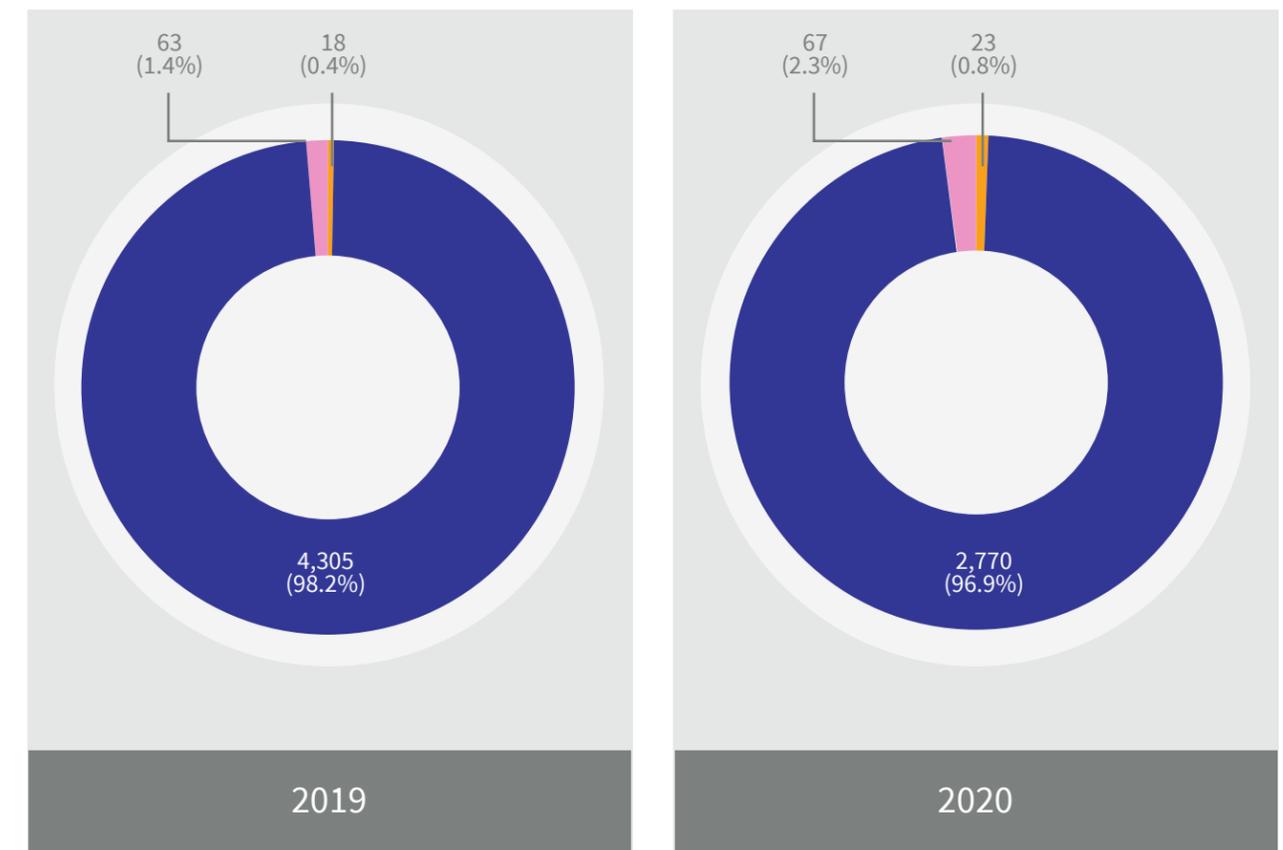
**Gráfica 25.** Hechos de tránsito por tipo de víctima FGJ, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020



HT Con fallecidos HT Con lesionados HT Con lesionados y fallecidos HT Sin lesionados/fallecidos

Respecto a los hechos de tránsito por tipo de víctima reportados por la SSC (Gráfica 26), la proporción de hechos de tránsito con personas lesionadas, respecto al total de hechos de tránsito, disminuyó de 98.2% en el segundo trimestre de 2019 a 96.9% en el mismo trimestre de 2020. En el caso de hechos de tránsito con víctimas fatales, el porcentaje aumentó de 1.4% a 2.3%. De igual manera, el porcentaje de hechos de tránsito con ambos tipos de víctimas pasó de 0.4% en 2019 a 0.8% en 2020.

**Gráfica 26.** Hechos de tránsito por tipo de víctima SSC, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020



HT Con fallecidos HT Con lesionados HT Con lesionados y fallecidos HT Sin lesionados/fallecidos

### 3.A VÍCTIMAS FATALES POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

Respecto a las muertes por tipo de usuario de la vía (Gráfica 27), para el segundo trimestre de 2020 con respecto al mismo periodo de 2019, el C5 y la FGJ reportaron una reducción en la proporción de las muertes por atropellamientos<sup>13</sup>, las cuales pasaron de 56% y 50%, respectivamente, a 37% y 34%. Mientras que la proporción de las fatalidades por choque aumentaron de 44% y 43%, en 2019, a 63% y 54%, en 2020.

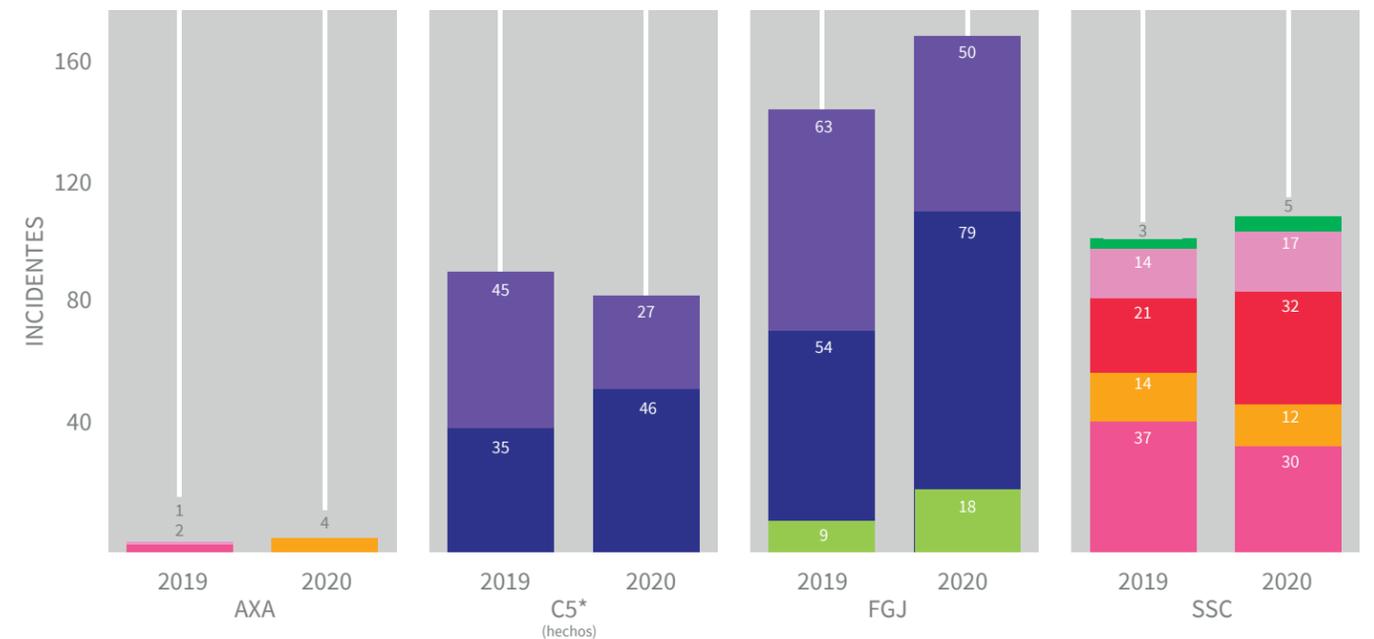
Por su parte, la SSC, registró un aumento en la proporción de las muertes de Ciclistas, Motociclistas y Conductores, pasando de 3%, 24% y 16%, respectivamente, a 5%, 33% y 18%. En lo que respecta a la proporción de incidentes viales derivados en fallecimiento de peatones y pasajeros se reportó una disminución, pasando de 42% y 16% a 31% y 13%.

Es de importancia mencionar que, a partir de febrero de 2020, la SSC comenzó a contabilizar los incidentes viales en bicicleta, tales como caídas ciclistas o derrapamientos por pérdida de equilibrio; esto, tras la incorporación del Puesto de Mando al C5; anteriormente, únicamente se contabilizaba los incidentes viales que presentaban la participación de bicicletas con otro vehículo, tales como atropellamientos y colisiones.

En el caso de AXA, se registró un fallecimiento de conductor y dos fallecimientos de peatones en 2019. Para 2020, se registraron cuatro muertes de conductores.



Gráfica 27. Muertes por usuario de la vía, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020<sup>14</sup>



\*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

Tabla 1. Muertes por usuario de la vía SSC, 2<sup>do</sup> trimestre de 2019 y 2020

Año	Ciclistas	Conductores	Motociclistas	Pasajeros	Peatones
2019	3	14	21	14	37
2020	5	17	32	12	30

<sup>13</sup> La categoría "ATROPELLAMIENTO", incluye atropellamiento de peatones y ciclistas.

<sup>14</sup> OTROS, corresponde a la suma de las muertes derivadas de los delitos "HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR" y "HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR (CAÍDA)"

La Gráfica 28 realiza el mismo análisis para el primer semestre tanto de 2019 como de 2020, en donde se muestra que en los registros de AXA disminuyó la proporción de fatalidades de conductores de 50% a 27% y de peatones de 33% a 18%, mientras que la de pasajeros aumentó de 17% a 55%. En el caso del C5, la proporción de fatalidades por choque aumentó de 44% a 51%, mientras que los atropellamientos disminuyeron de 56% a 49%; lo cual coincide con los registros de la FGJ en donde las víctimas fatales por atropellamientos disminuyeron de 50% a 38%. No obstante, las fatalidades por choque registradas por la FGJ aumentaron de 43% a 49%.

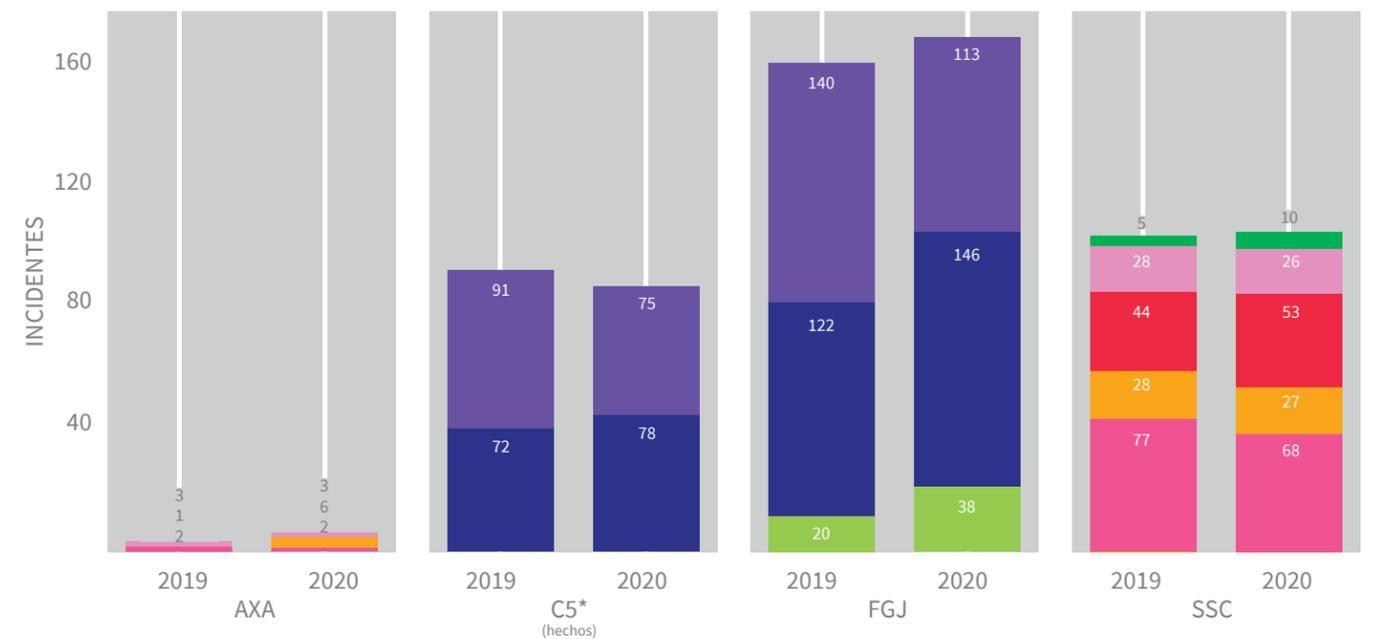
En cuanto a la SSC, la proporción de fatalidades de peatones disminuyó de 42% a 37%, mientras que la proporción de ciclistas y motociclistas aumentó de 3% a 5% y de 24% a 29%, respectivamente.



**Tabla 2.** Muertes por usuario de la vía SSC, 1<sup>er</sup> semestre de 2019 y 2020

Año	Ciclistas	Conductores	Motociclistas	Pasajeros	Peatones
2019	5	28	44	28	77
2020	10	26	53	27	68

**Gráfica 28.** Muertes por usuario de la vía, 1<sup>er</sup> semestre 2019 y 2020<sup>15</sup>



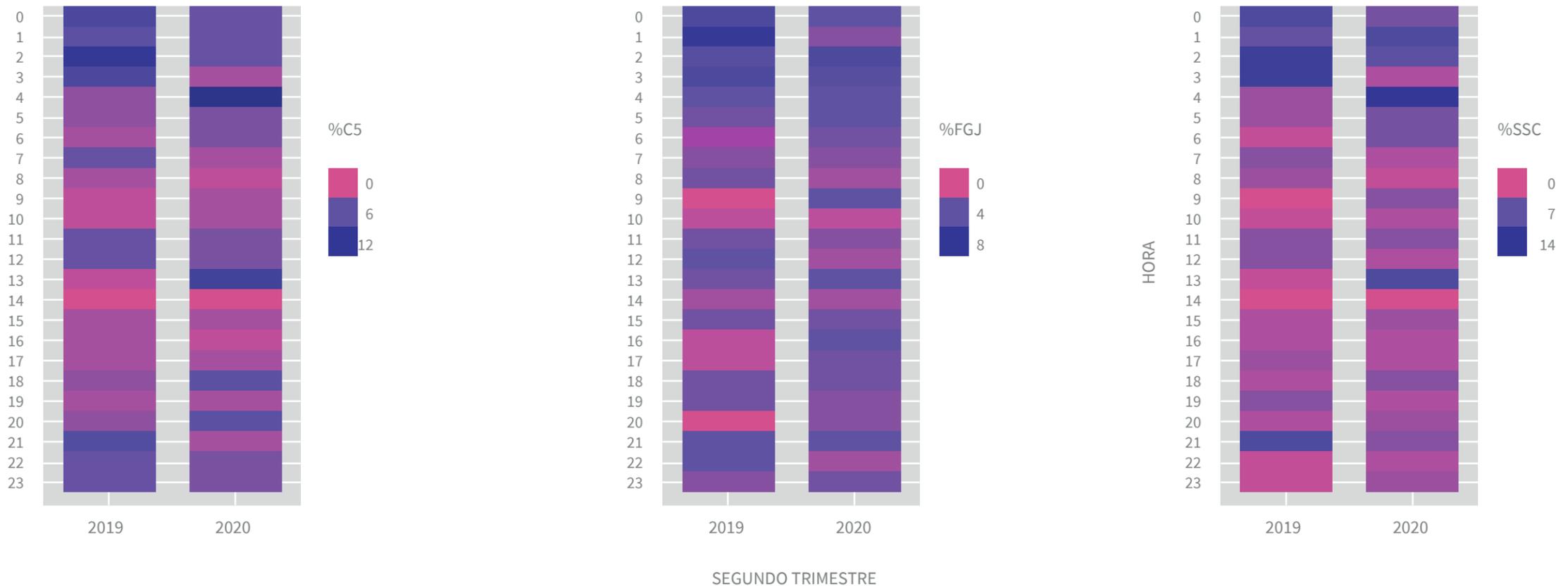
\*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

<sup>15</sup>OTROS, corresponde a la suma de las muertes derivadas de los delitos “HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR” y “HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR (CAÍDA)”

### 3.B HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS FATALES POR HORARIO

Las horas con mayor registro de incidentes viales con víctimas mortales para el segundo trimestre de 2020, de acuerdo con los registros proporcionados por el C5, fueron las 04:00 y 13:00 h, mientras que para 2019 el horario se extendía de las 21:00 a las 3:00 h. De acuerdo con la información proporcionada por la FGJ, el pico para 2020 se encontró a las 2:00 h, mientras que, en 2019, se encontraba en el horario comprendido entre las 21:00 h y las 4:00 h. En lo que a SSC se refiere, el horario con mayor registro de hechos de tránsito con víctimas fatales fue a las 04:00 h para 2020, mientras que en el mismo periodo del año anterior, el horario con mayor porcentaje de muertes fue de las 00:00 h a las 03:00 h, así como las 21:00 h (Gráfica 29).

**Gráfica 29.** Hechos de tránsito con víctimas mortales por hora, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020

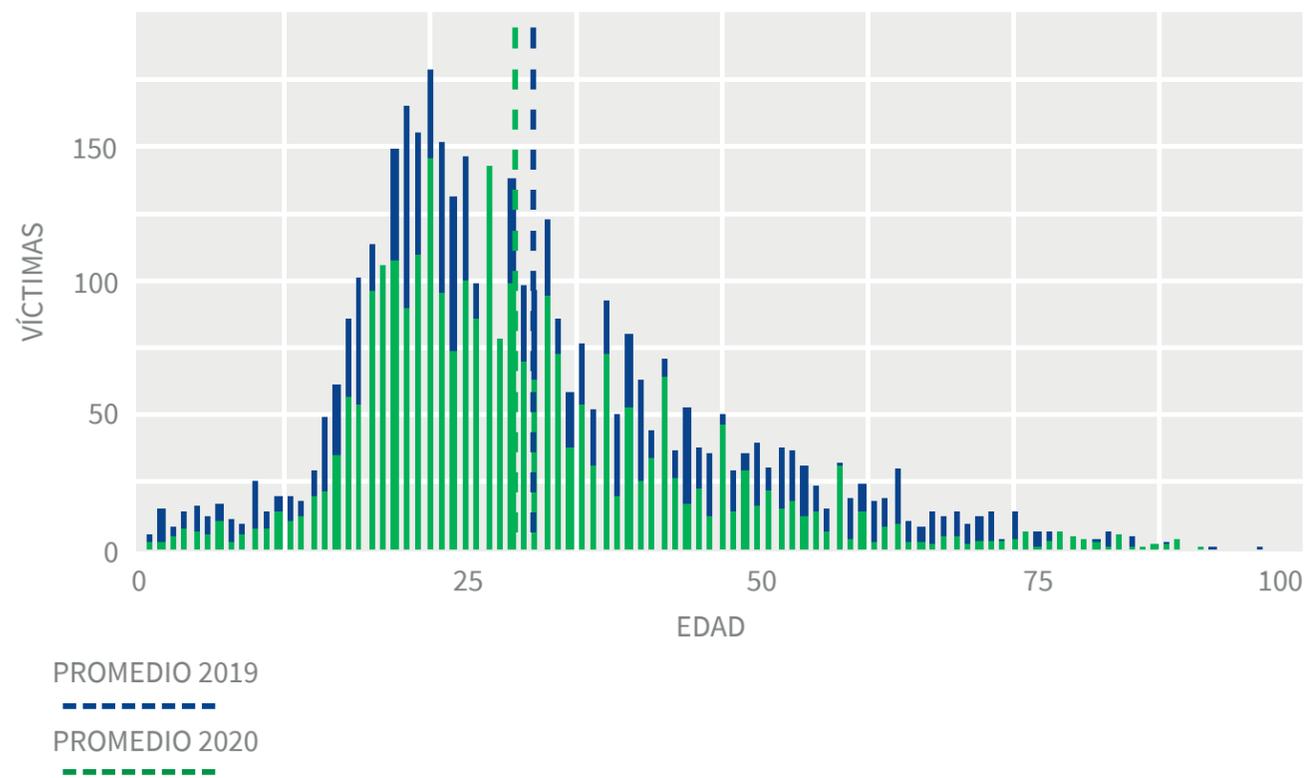


### 3.C INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

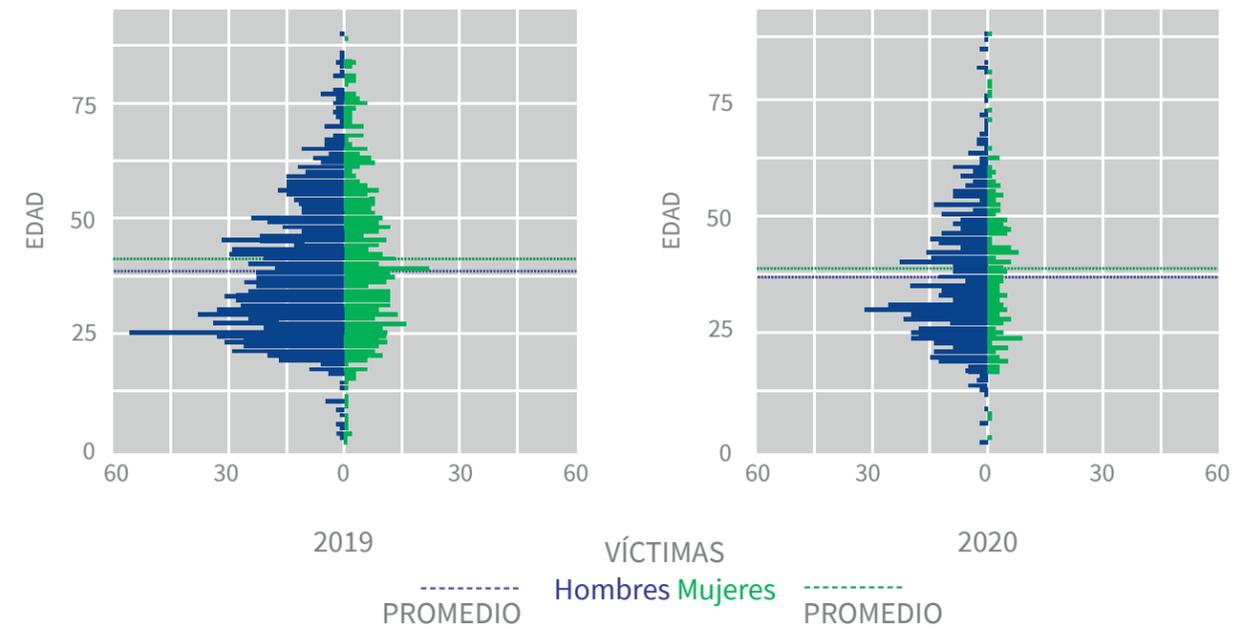
Respecto a las edades de las víctimas por hechos de tránsito, de acuerdo con datos de la SSC (Gráfica 30), hubo una reducción en la edad promedio de personas lesionadas y fallecidas. Mientras que, en el segundo trimestre de 2019, la edad media de hombres y mujeres fue de 34 años; para el segundo trimestre de 2020, la edad promedio fue de alrededor de los 32 años.

Con base en los datos de la FGJ (Gráfica 31), hubo una reducción en la edad promedio de las personas lesionadas y fallecidas. Durante el segundo trimestre de 2019, fue de 39 años en hombres y 42 años en mujeres, mientras que, en 2020, fue de 37 y 39 años, respectivamente (mayor a la registrada por SSC). En cuanto a la distribución de las víctimas por sexo, las mujeres representaron casi 30% del total de víctimas de hechos de tránsito, en 2019 y 20.6% en 2020, lo que muestra que en ambos periodos, al menos 70% de las víctimas por incidentes viales fueron hombres.

**Gráfica 30.** Distribución por edad de lesionados y muertos, SSC 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020

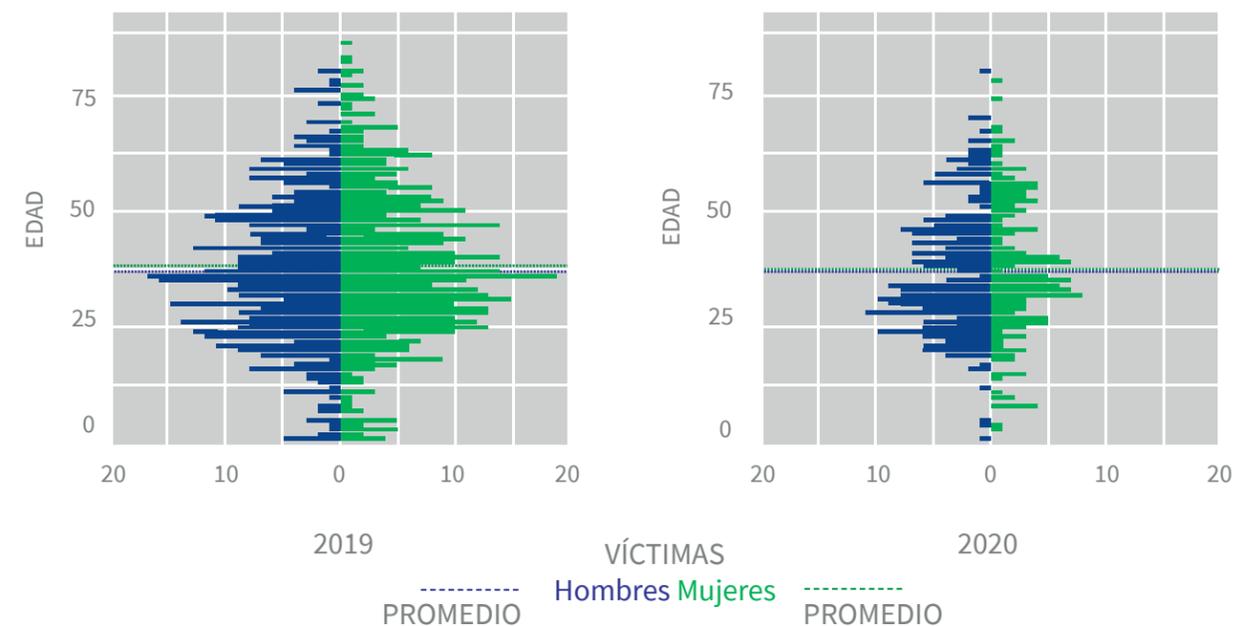


**Gráfica 31.** Pirámides de población de las víctimas de los siniestros registrados por FGJ, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020



En el caso de AXA (Gráfica 32), la edad media de las víctimas de sexo masculino se mantuvo en los 37 años para ambos trimestres, mientras que, en el caso de las víctimas de sexo femenino, cambió de los 38 a los 37 años, en promedio. Respecto al sexo de las víctimas, para el segundo trimestre de 2019, las mujeres representaron aproximadamente 51%, mientras que para el segundo trimestre de 2020, representaron 38%.

**Gráfica 32.** Pirámides de población de las víctimas de los siniestros registrados por AXA, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020



# ANEXOS

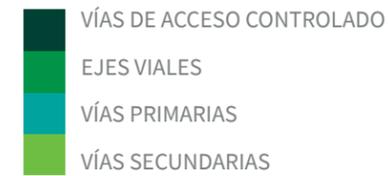
## 1. HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VIALIDAD

Como se observa en la Gráfica 33, la red vial de la Ciudad de México se divide en cuatro tipo de vialidades por orden de porcentaje de representatividad dentro del total de la red: vías secundarias (92.4%), vías primarias (3.1%), ejes viales (2.8%) y vías de acceso controlado (1.7%).

A pesar de que el porcentaje de representatividad de vías primarias, ejes viales y vías de acceso controlado, en conjunto es, por mucho, menor al de vías secundarias, es dentro de las tres primeras que, con base en la SSC, la FGJ y el C5 ocurrieron, al menos, 62% de los hechos de tránsito registrados entre abril y junio de 2020. Para AXA, por el contrario, el 54.9% de los incidentes viales registrados por dicha fuente, se suscitaron en vías secundarias.

En lo que a los incidentes viales derivados en fallecimientos se refiere, la SSC, la FGJ y el C5 concordaron en que por lo menos 58.2% de estos, ocurrieron en vías primarias, ejes viales y vías de acceso controlado; en contraste con AXA, quién registró que el total de tales incidentes entre sus asegurados, ocurrió en vías secundarias<sup>16</sup>.

Sin importar las diferencias entre las fuentes, se reportó en vías primarias, ejes viales y vías de acceso controlado, la mayor cantidad de ocurrencia de hechos de tránsito con lesionados y con atropellamientos, 66.5% y 52.9%, por lo menos, respectivamente.



Gráfica 33. Distribución hechos de tránsito por tipo de vía 1er trimestre 2020

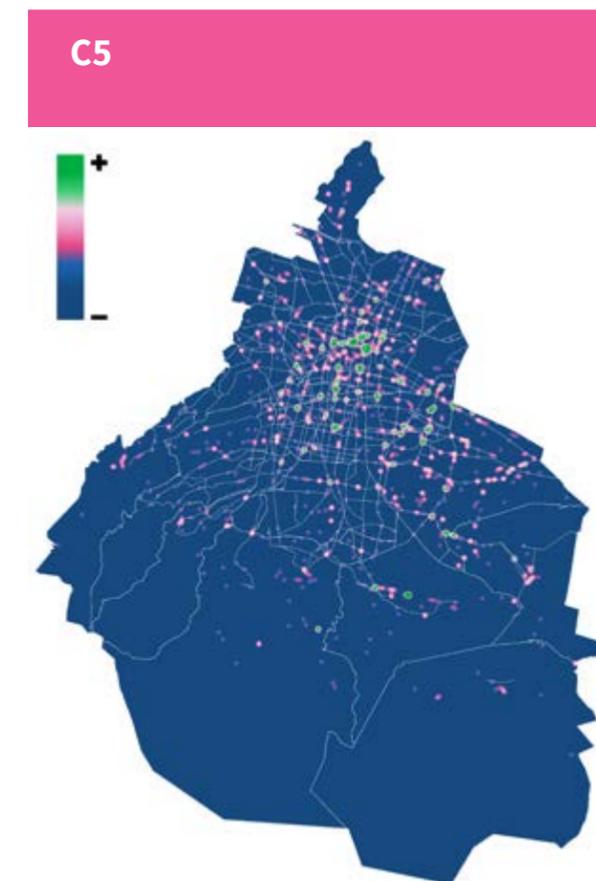


<sup>16</sup> El 50% de ellos se registraron en accesos carreteros, por lo que el algoritmo los cataloga dentro de vías secundarias.

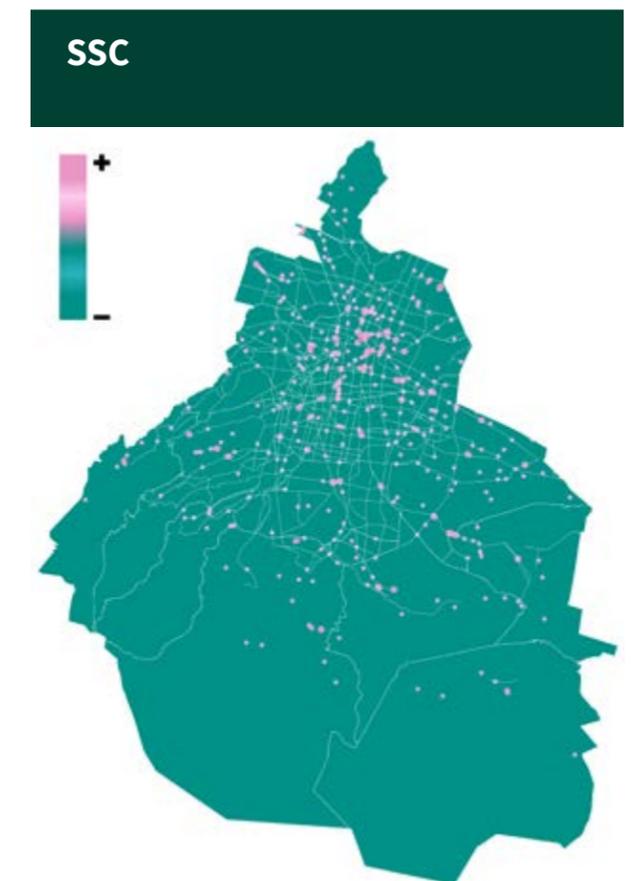
## 2. DENSIDAD DE PERSONAS ATROPELLADAS

Referente a la cantidad de atropellamientos ocurridos durante el segundo trimestre de 2020, el C5 (Mapa 5) y la SSC (Mapa 6) coincidieron en que en Iztapalapa, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza, se reportaron más del 50% de tales eventos. Sin embargo, la distribución espacial de los mismos permitió observar mayor concentración en Cuauhtémoc y Venustiano Carranza, sin dejar de lado puntos con densidad importante en tramos de vías dentro de las alcaldías Iztapalapa, Benito Juárez y Tláhuac, como: Eje 8 Sur Ermita-Iztapalapa, Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez, Calzada General Ignacio Zaragoza y Avenida Tláhuac.

**Mapa 5.**  
Concentración  
de atropellamientos C5,  
2<sup>do</sup> trimestre 2020



**Mapa 6.**  
Concentración  
de atropellamientos SSC,  
2<sup>do</sup> trimestre 2020

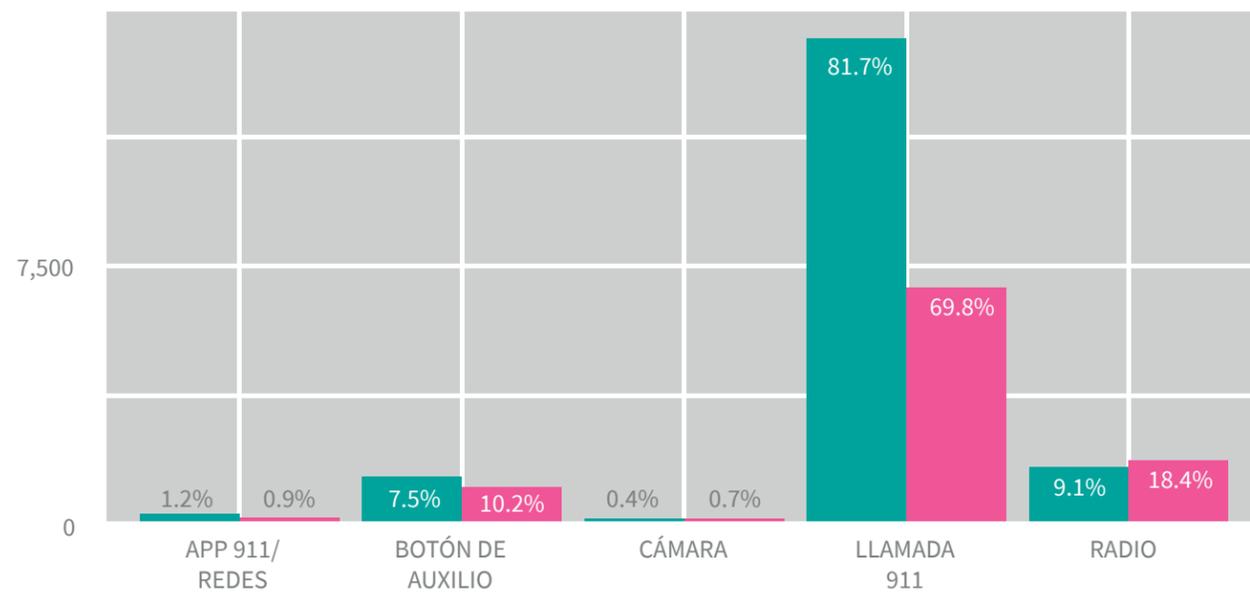


### 3. ATENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO A TRAVÉS DE CANALES DE EMERGENCIA

Para dar avisos ante emergencias, la Ciudad de México cuenta con cinco canales de atención, los cuales son: llamadas al 911, botones de auxilio, aplicación 911, redes sociales, radio y cámaras del C5. Los registros recibidos a través de estos canales pueden clasificarse en dos grandes grupos: confirmados (reportes afirmativos e informativos) y no confirmados (reportes duplicados, falsos y no confirmados). El presente análisis se realiza a partir de los registros confirmados con el fin de evitar contabilizar hechos duplicados o eventos que no corresponden a hechos viales.

En la Gráfica 34 se observa que la llamada del 911 fue el canal más utilizado para reportar hechos de tránsito tanto en el segundo trimestre de 2019 como en el de 2020, con 81.7% de los registros en 2019 y 69.8% en 2020. El segundo canal más recurrente fue vía radio, por parte de los policías de la SSC, el cual se registró en 9.1% de las veces en 2019 y 18.4% en 2020, mientras que el tercero fue el botón de auxilio que se registró 7.5% de las veces para 2019 y 10.2% para 2020.

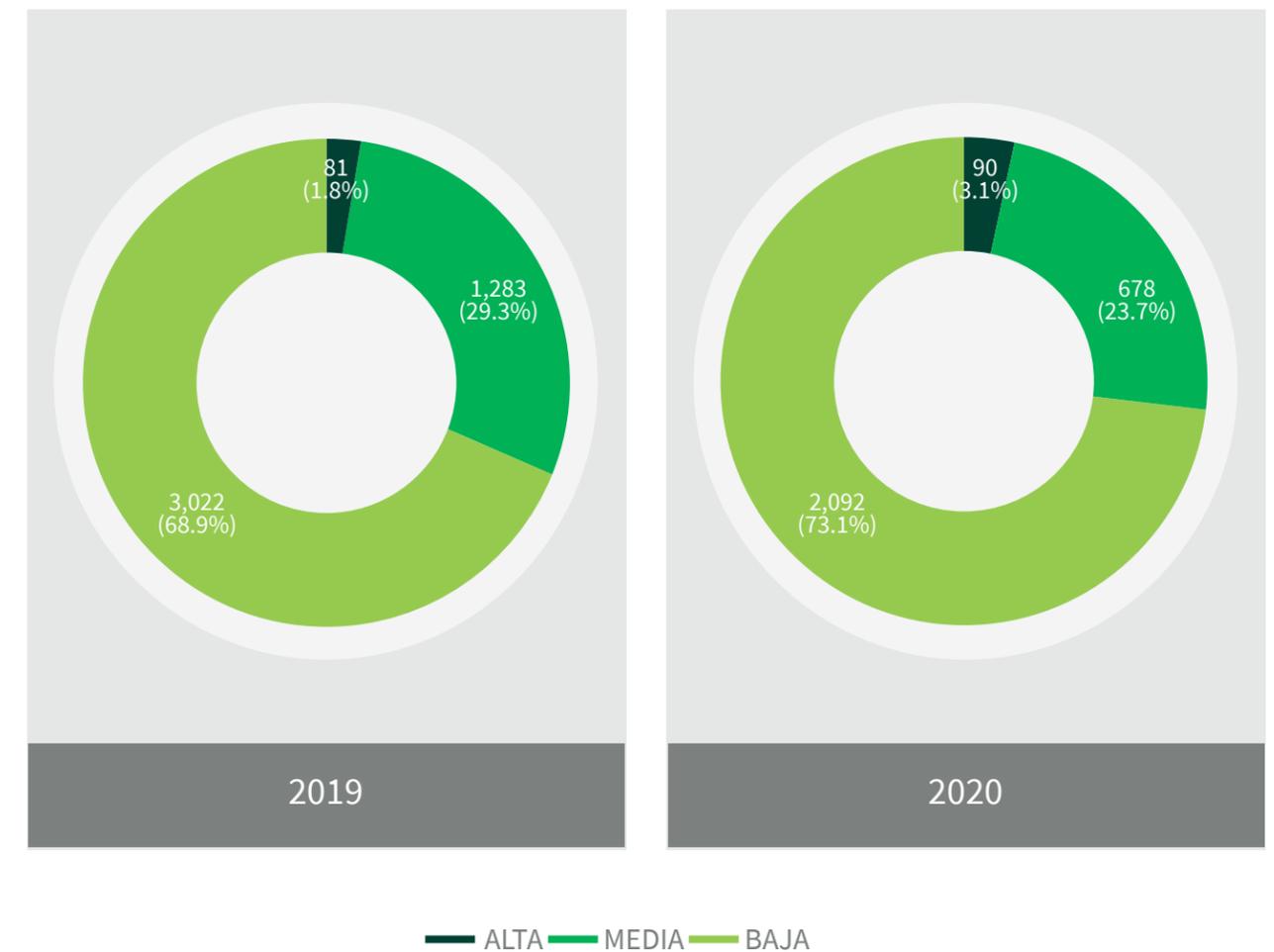
**Gráfica 34.** Tipo de entrada C5, 2<sup>do</sup> trimestre 2<sup>do</sup> Trimestre 2019 y 2020



Con base en la gravedad de los hechos de tránsito, la SSC divide en 3 categorías la prioridad. La prioridad baja hace referencia a los incidentes viales en los que hubo atención médica para las personas involucradas, pero sin ameritar un traslado hospitalario; la prioridad media indica los incidentes que requirieron traslado a hospital y, finalmente, la prioridad alta se refiere a todos aquellos incidentes que presentaron un fallecimiento en el lugar de los hechos.

En ese sentido, del segundo trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2020, los incidentes de prioridad baja aumentaron en proporción, pasaron de 68.9% del total de incidentes a 73.1%, mientras que los incidentes de prioridad media bajaron, de 29.3% a 23.7%. Por último, los incidentes de prioridad alta pasaron de 1.8% a 3.8% (Gráfica 35).

**Gráfica 35.** Prioridad de incidentes SSC, 2<sup>do</sup> trimestre 2019 y 2020





GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO