

REPORTE TRIMESTRAL HECHOS DE TRÁNSITO

JULIO · SEPTIEMBRE
2020



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

EN COLABORACIÓN CON FGJ · C5 · AXA · SSC

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

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 a través de 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 situación en que se encuentra la Ciudad de México en relación con los hechos de tránsito**. Asimismo, se busca explicar la naturaleza y las particularidades de los múltiples canales de la Ciudad para la recolección de información sobre incidentes viales. El contenido de las secciones del reporte se ajusta a las variables e información que proporciona cada una de las fuentes¹.

En el presente reporte se comparan interanualmente **las cifras del tercer trimestre de 2020 y las acumuladas de enero a septiembre** (en el que se tuvieron condiciones atípicas por la Jornada Nacional de Sana Distancia, el confinamiento y la nueva normalidad) **con los mismos periodos de 2019** (comportamiento típico)², 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 importante subrayar que la SEMOVI no es responsable de generar los datos utilizados en 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.**

Hasta enero de 2020 la información de hechos de tránsito de la SSC se basaba, principalmente, en los reportes realizados por un elemento de la policía a través de la plataforma de Puesto de Mando, la cual, a partir de febrero del mismo año, se incorporó al C5 para integrar y mejorar la coordinación de atención a los diversos eventos ocurridos en la Ciudad, convirtiendo a esta última en su fuente de acopio y recolección de información relacionada con los incidentes viales. Esta información es comparada con los reportes hechos por elementos de la Policía mediante frecuencias de radio, analizada y depurada por la SSC para constituir su base de datos de hechos de tránsito.

El C5³ integra los incidentes reportados, mediante llamadas al 911, botones de auxilio y equipos de radio de policía, principalmente. En lo que respecta a la FGJ, sus datos derivan de las carpetas de investigación abiertas por delitos relacionados con hechos de tránsito. A su vez, la información de AXA responde a los siniestros viales en los que se ven involucrados los vehículos asegurados por esta compañía.

Las diferencias entre las cifras reportadas por cada dependencia o institución radican en el objetivo para el cual cada una de ellas fue creada. En el caso del C5, se registran todos aquellos incidentes viales reportados a través de sus diferentes canales de emergencia, sin hacer distinción entre incidentes sin víctimas (“lamineros”) y aquellos que derivaron en personas lesionadas y/o fallecidas; sin embargo, para este análisis, son de interés sólo aquellos reportes que fueron confirmados en el lugar de los hechos por un policía o por las cámaras del Centro de Comando y Control Móviles (C2) y los reportes afirmativos en los que se incluyó información adicional al evento.

En lo que a la SSC respecta, su base de datos reporta exclusivamente los hechos de tránsito que derivaron en personas lesionadas y/o fallecidas. Por su parte, la FGJ reporta únicamente los incidentes por los cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público por delitos relacionados con percances de tránsito. Finalmente, AXA Seguros reporta todos los incidentes viales en los que se vieron involucrados vehículos asegurados por la compañía sin importar la gravedad de los mismos, es decir, sin considerar si a consecuencia de estos hubo personas lesionadas y/o fallecidas; al igual que el C5, registra también los incidentes comúnmente denominados “lamineros”.

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

HAZ CLIC EN EL ÍCONO

¹ A partir del 01 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 al periodo comprendido entre abril y septiembre no han sido procesadas. Debido a lo anterior, la sección sobre infracciones registradas por el sistema Fotocívicas no se incluye en el presente reporte.

² Periodos no estrictamente comparables debido a la reducción de la movilidad derivada de la emergencia sanitaria por el COVID-19 durante las etapas de confinamiento y, semáforos rojo y naranja.

³ 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.

PRINCIPALES HALLAZGOS

1) La reducción en los hechos de tránsito en las cuatro fuentes de información (-28.8% en promedio) se debe, en gran medida, a la reducción de la movilidad entre julio y septiembre de 2020 (-32%) en el contexto de la pandemia. En ese sentido, durante el tercer trimestre de 2020, la SSC registró una disminución en los hechos de tránsito de -9.4%, la FGJ de -29.5%, el C5 de -29.8% y AXA de -46.8% en comparación con el mismo trimestre de 2019.

2) Respecto a la dinámica horaria, de acuerdo con la SSC, la FGJ y el C5, la mayor cantidad de hechos de tránsito registrados en el tercer trimestre de 2020 sucedieron entre las 14:00 y las 22:00 h. Por otra parte, el mayor número de incidentes ocurridos durante las madrugadas se registró en sábado y domingo.

3) Respecto a los incidentes viales por tipo de vía, a pesar de que se dieron de manera heterogénea en la ciudad, resaltan los tramos de las vías de acceso controlado de Circuito Bicentenario, Viaducto Miguel Alemán y el Anillo Periférico.

4) La participación de las motocicletas en el total de hechos de tránsito aumentó del tercer trimestre de 2019 al de 2020 (2 y 5 puntos porcentuales con base en la SSC y el C5, respectivamente), mientras que la de los automóviles se mantuvo constante en los registros de la SSC (40%) en tanto que disminuyó en los del C5 (de 80.4 a 75.2%).

5) La disminución de personas lesionadas y fallecidas por hechos de tránsito en las cuatro fuentes de información (-32% y -35%, en promedio, respectivamente) se debe, en buena parte, a la reducción del tránsito vehicular en el tercer trimestre de 2020 (-32%).

6) Si bien el número de incidentes de tránsito con muertes registrados por la SSC y el C5 disminuyeron comparando el tercer trimestre de 2019 con el mismo periodo de 2020 (-5.3 y -26.7%, respectivamente) para la FGJ aumentaron en el contexto de la pandemia (0.7%). En términos proporcionales respecto del total de hechos de tránsito registrados en cada periodo, tal proporción de incidentes con fatalidades se mantuvo constante de acuerdo con lo reportado por el C5 (0.5%) y la SSC (casi 2%), en tanto que, para la FGJ, la proporción respecto del total de hechos aumentó (de 7.2 a 10.3%).

7) Respecto al día y horario de hechos de tránsito con víctimas mortales, la SSC, la FGJ y el C5 coincidieron en que la mayor cantidad sucedió de viernes a domingo alrededor de la media noche.

8) Con base en la SSC, de julio a septiembre de 2020 se registró una disminución importante en la proporción de fallecimientos de peatones (de 51 a 30%) y en conductores (de 19.2 a 9.6%) respecto del total de fallecimientos, comparado con el mismo periodo de 2019. Sin embargo, la proporción de las muertes de motociclistas pasaron de 14.4% a 36.2%, convirtiéndolos en el usuario de la vía con la mayor cantidad de fallecidos por incidentes viales.

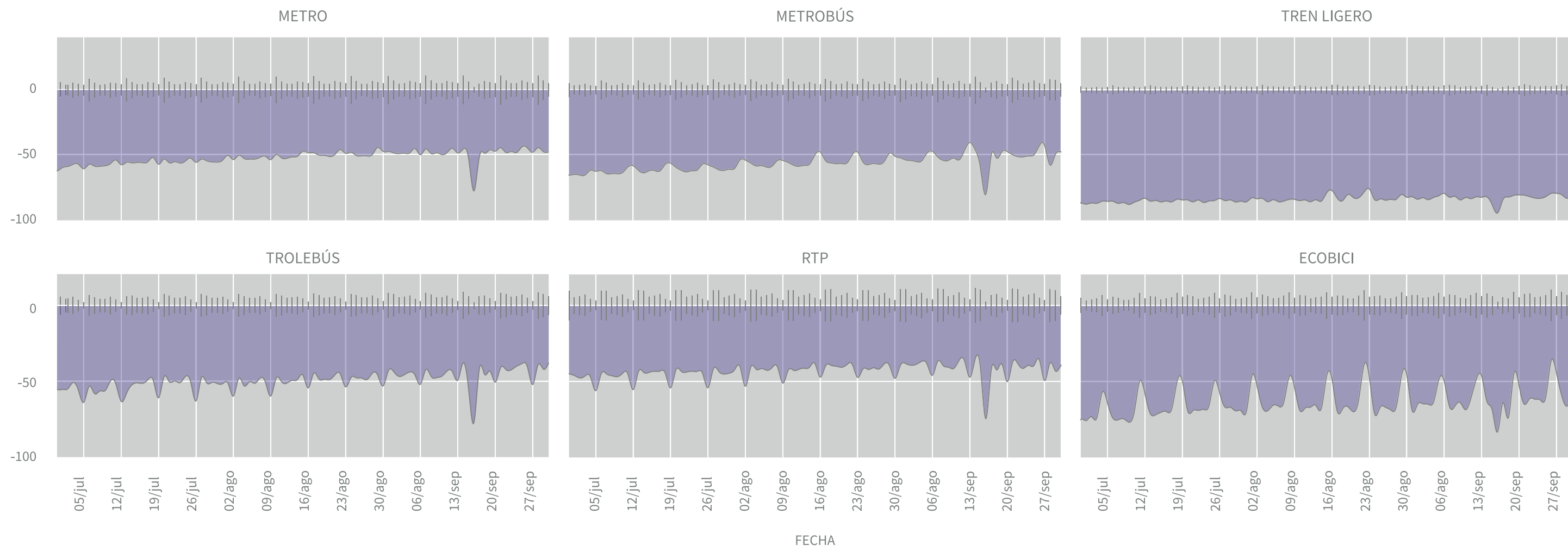
9) La alcaldía con la mayor cantidad de hechos de tránsito en el tercer trimestre de 2020 fue Iztapalapa para las cuatro fuentes. Sin embargo, con base en la SSC, en Cuauhtémoc ocurrió el número más alto de incidentes viales por km²; en ese mismo sentido, fue también la demarcación con la mayor cantidad de personas lesionadas por hechos de tránsito. En lo que a las personas fallecidas por accidentes viales respecta, Benito Juárez reportó la cifra más alta por km².

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

Con el fin de evitar posibles contagios del virus SARS-CoV-2 (COVID-19), se hizo indispensable suspender actividades, disminuir las concentraciones de personas y garantizar la sana distancia⁴, alterando significativamente los patrones de movilidad en la Ciudad de México. En ese sentido, el distanciamiento social, el confinamiento y la nueva normalidad redujeron en buena medida el tránsito vehicular, peatonal, ciclista y de transporte público (entre -50 y -30%), 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 se observa en la gráfica 1, en lo que a la afluencia diaria de la Red de Movilidad Integrada respecta, durante las semanas de julio, agosto y septiembre (semáforo naranja), se registraron aumentos paulatinos y graduales; en promedio, la afluencia en los organismos de transporte se recuperó entre 10 y 20 puntos porcentuales respecto a la operación normal o afluencia típica, teniendo una variación de -50% en Metro y Trolebús; de -56% en Metrobús; de -42% en RTP, y de -63% en Ecobici si se compara con los datos correspondientes al mes de marzo de 2020. Este comportamiento obedece a la dinámica general de la movilidad en la Ciudad durante la nueva normalidad.

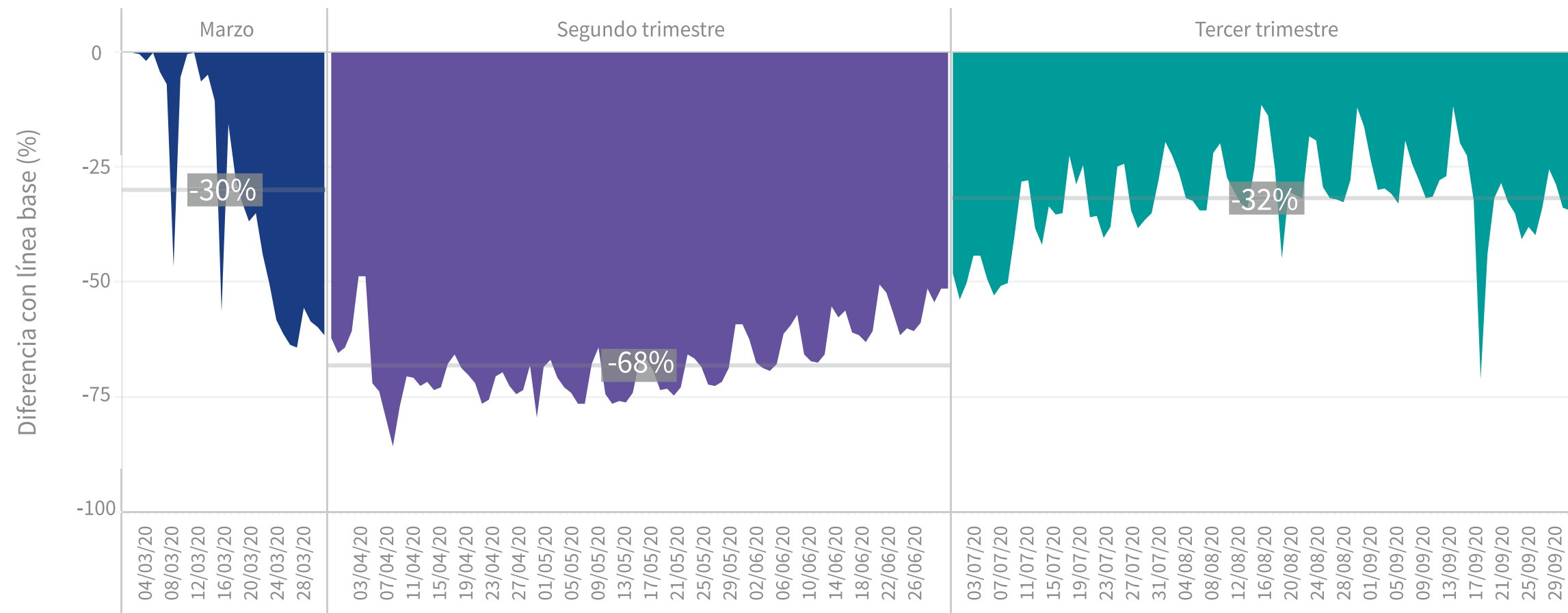
Gráfica 1. Diferencia porcentual en la afluencia diaria del Sistema de Movilidad Integrada (MI), del 01 de julio al 30 de septiembre de 2020



⁴Hace 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.

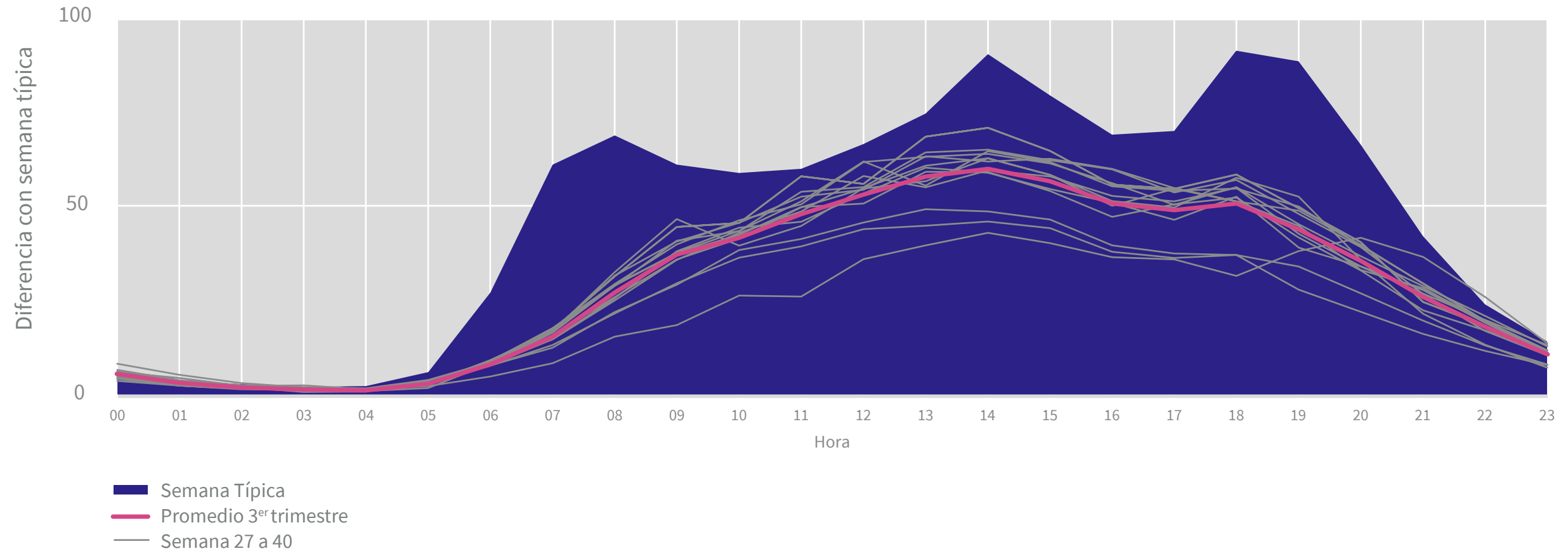
Al igual que la afluencia en el transporte público, de acuerdo con lo observado en la Gráfica 2, en julio, agosto y septiembre (semáforo naranja), el cambio porcentual promedio diario del tránsito vehicular, respecto al comportamiento habitual, pasó progresivamente de -50 a -30%.

Gráfica 2. Diferencia porcentual en el tránsito vehicular de la Ciudad de México, de marzo a septiembre de 2020



Total CDMX como un atributo para cada Fecha desglosado por Trimestre. El color muestra detalles acerca del Trimestre. La vista se filtra en Fecha, lo que conserva 213 de 213 miembros.

Gráfica 3. Diferencia porcentual en el tránsito vehicular de la Ciudad de México por semana y hora, 3^{er} trimestre 2020



Respecto al tránsito de vehículos en la Ciudad, durante la etapa de confinamiento no sólo disminuyó la cantidad de automóviles, sino también hubo un importante desplazamiento de viajes en horas pico a horas valle. En el periodo de julio a septiembre de 2020 (Gráfica 3), el pico más alto se presentó alrededor de las 14:00 h; antes, se encontraba a las 18:00 h. En lo que a la velocidad respecta, de acuerdo con información de Waze, la velocidad promedio del tránsito durante el trimestre (julio-septiembre 2020) fue 15% mayor a la velocidad registrada en un día típico antes de la pandemia⁵.

⁵La 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.

Gráfica 4. Movilidad en distintos sectores de la Ciudad de México



De acuerdo con el Informe de Movilidad Comunitaria de Google ⁶(Gráfica 4), los lugares con la mayor reducción de movilidad, en promedio, durante dicho trimestre fueron⁷: 1) las estaciones de transporte público con -45%, 2) los comercios al por menor y espacios recreativos con -44%, 3) los parques con -42%, 4) los centros de trabajo con -36% y 5) las tiendas de abarrotes y farmacias con -16%.

No obstante, tras el inicio de la nueva normalidad y la reactivación paulatina de diversas actividades, la movilidad en los lugares mencionados previamente, aumentó entre 12 y 22 puntos porcentuales en comparación con el segundo trimestre de 2020. Por el contrario, las zonas habitacionales registraron un aumento de 17% (7 puntos porcentuales menos que en el segundo trimestre de 2020).

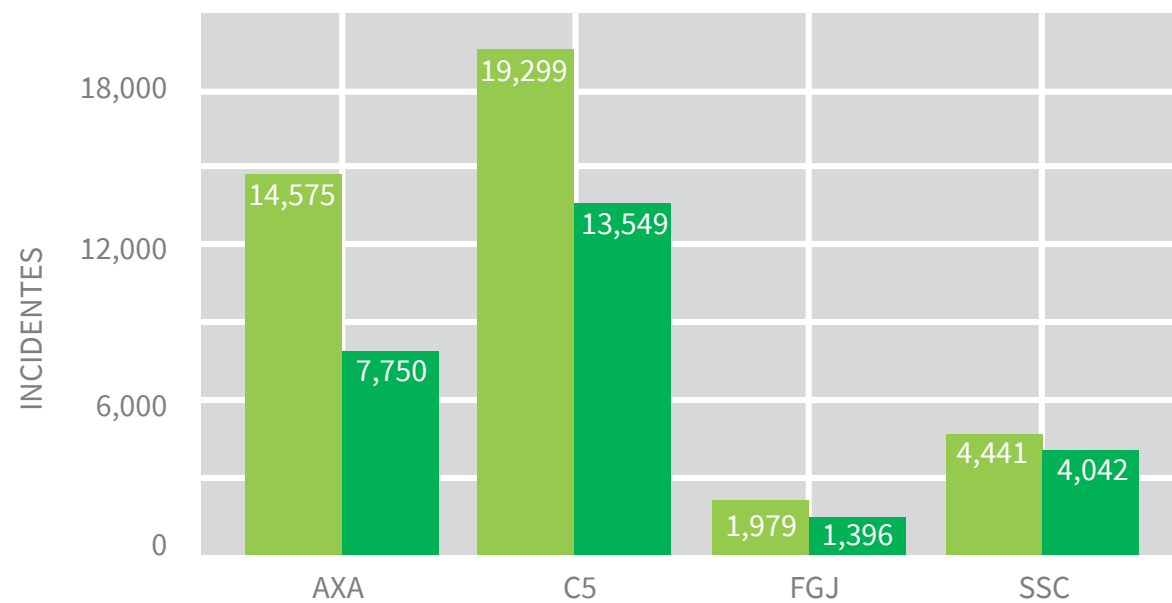
⁶ Google, COVID-19 Community Mobility Report, <https://www.google.com/covid19/mobility/>
⁷ El día de referencia es el valor medio del periodo de cinco semanas comprendido entre el 3 de enero y el 6 de febrero de 2020.

2. CIFRAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

Teniendo en cuenta las modificaciones en la movilidad derivadas de la pandemia, en donde el tráfico vehicular se redujo entre -50 y -30%, algunas características y tendencias de los registros de hechos de tránsito resultan ser particulares. Sin embargo, como se observa en la Gráfica 5, AXA pasó de 14,575 registros de hechos de tránsito en el tercer trimestre de 2019 a 7,750 en el mismo periodo de 2020 (-46.8%); el C5⁸ de 19,299 a 13,549 (-29.8%); la FGJ de 1,979 a 1,396 (-29.5%) y la SSC de 4,441 a 4,024 (-9.4%).

Cabe recordar que la reducción de hechos de tránsito en las cifras registradas por las cuatro fuentes de información entre los periodos de análisis se debe, en buena medida, a la reducción del tránsito vehicular (-32% promedio en el trimestre) durante la nueva normalidad (semáforo naranja) por la emergencia sanitaria por COVID-19.

Gráfica 5. Hechos de tránsito registrados, 3^{er} trimestre 2019 y 2020⁹

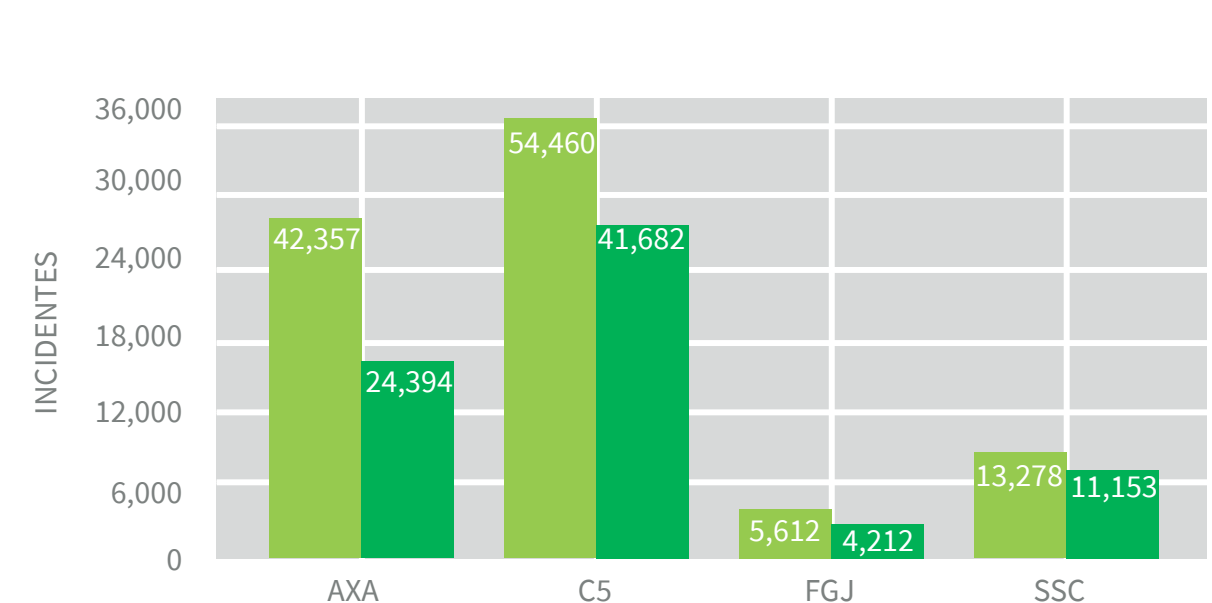


Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la nueva normalidad durante el tercer trimestre de 2020.

En cuanto a los registros acumulados de enero a septiembre de 2019, comparados con el mismo periodo de 2020 (Gráfica 6), AXA pasó de 42,357 registros de hechos de tránsito a 24,394 (-42.4%); el C5 de 54,460 a 41,682 (-23.5%); la FGJ de 5,612 a 4,212 (-24.9%) y la SSC de 13,278 a 11,153 (-16%). De igual forma que en el tercer trimestre, la reducción en las cuatro fuentes de información se debe a la reducción del tránsito vehicular provocada por la pandemia de COVID-19 durante el segundo y el tercer trimestre de 2020.

Con base en el C5, la FGJ y AXA, la mayor cantidad de hechos de tránsito durante el periodo comprendido entre enero y septiembre de 2020 se reportó en febrero, mientras que la SSC registró la mayor cantidad de incidentes en marzo, meses en los que completa o parcialmente no hubo confinamiento.

Gráfica 6. Acumulado de hechos de tránsito registrados, enero a septiembre 2019 y 2020



Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la nueva normalidad durante el tercer trimestre de 2020.

⁸ Reportes por hechos de tránsito.

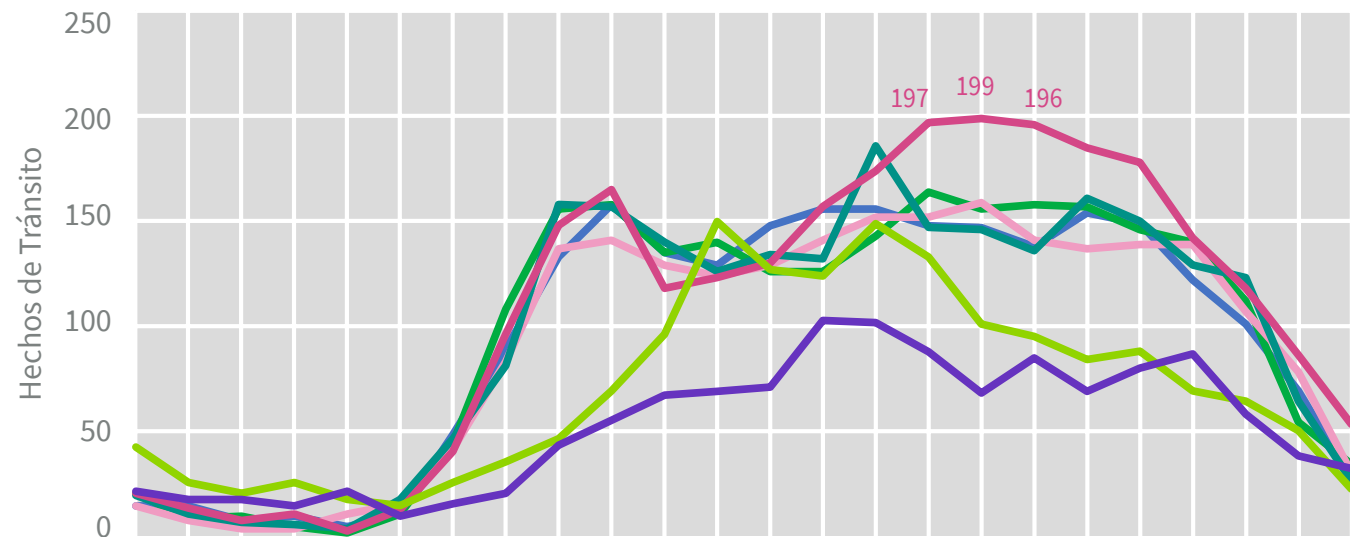
⁹ Respecto a las cifras de C5 y FGJ, es posible encontrar diferencias en comparación con el tercer reporte trimestral de 2019. Esto se debe a que, para el presente documento, los registros del C5 se filtraron por fecha y hora en que el hecho de tránsito fue reportado; mientras que, para el tercer reporte 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.

2.A HECHOS DE TRÁNSITO POR DÍA Y HORA

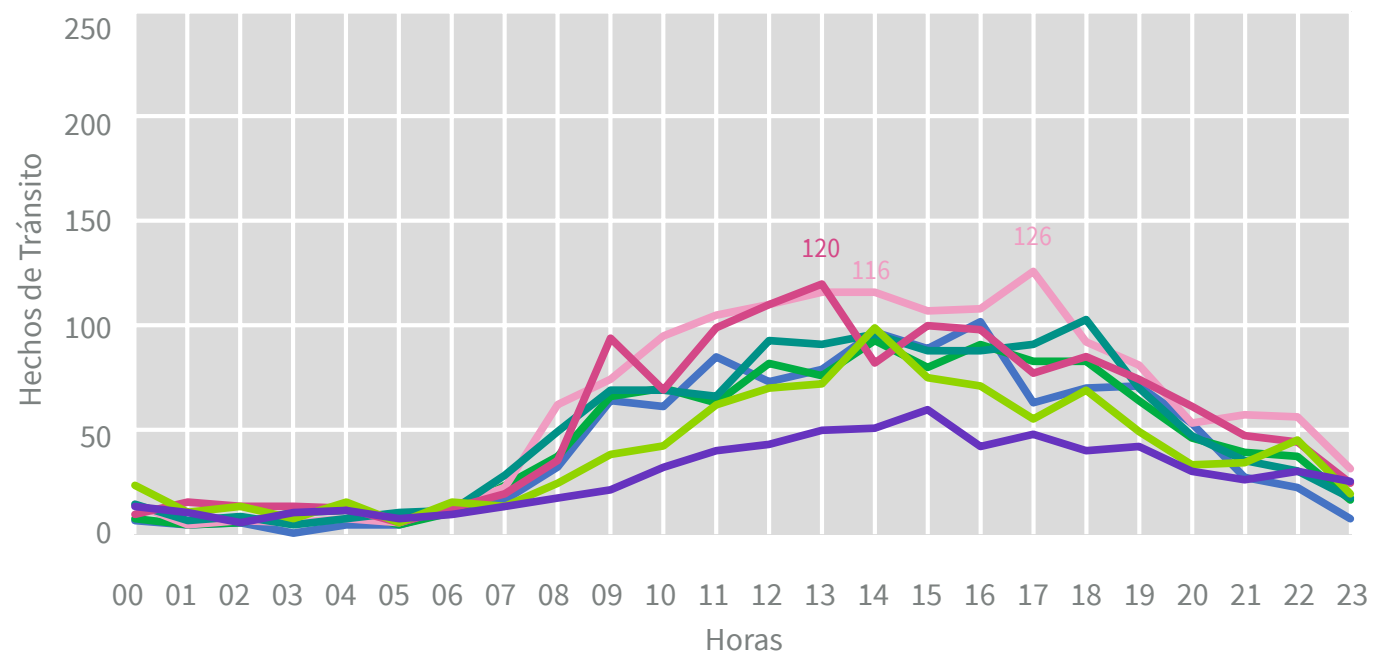
De acuerdo con los registros de AXA, durante el tercer trimestre de 2019 (Gráfica 7), el día de la semana con más incidentes viales fue el viernes, específicamente en las tardes, entre las 15:00 y las 17:00 h con casi 200 incidentes registrados cada hora. Al tercer trimestre de 2020, como se observa en la Gráfica 8, el día y la hora que presentó más hechos de tránsito fue el miércoles a las 17:00 h con 126 registros, seguido del viernes a las 13:00 h y nuevamente el miércoles a las 14:00 h con un total de 120 y 116 registros, respectivamente.

El domingo fue el día en que menos hechos de tránsito se presentaron en ambos periodos; en tanto, las madrugadas (de 00:00 a 05:00 h) fue el horario con menor registro de siniestros. Por otro lado, los picos de 2019 fueron entre las 08:00 y las 09:00 h y de 14:00 a 20:00 h de lunes a viernes, estos fueron menos evidentes para 2020.

Gráfica 7. Hechos de tránsito por día y hora AXA, 3er trimestre 2019



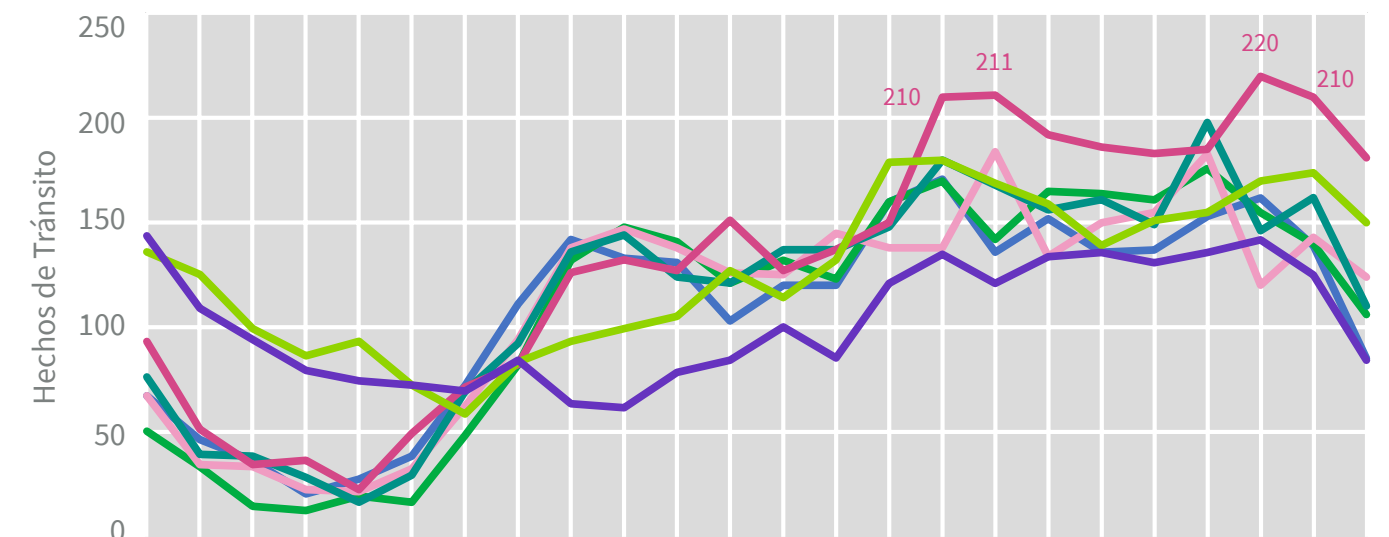
Gráfica 8. Hechos de tránsito por día y hora AXA, 3er trimestre 2020



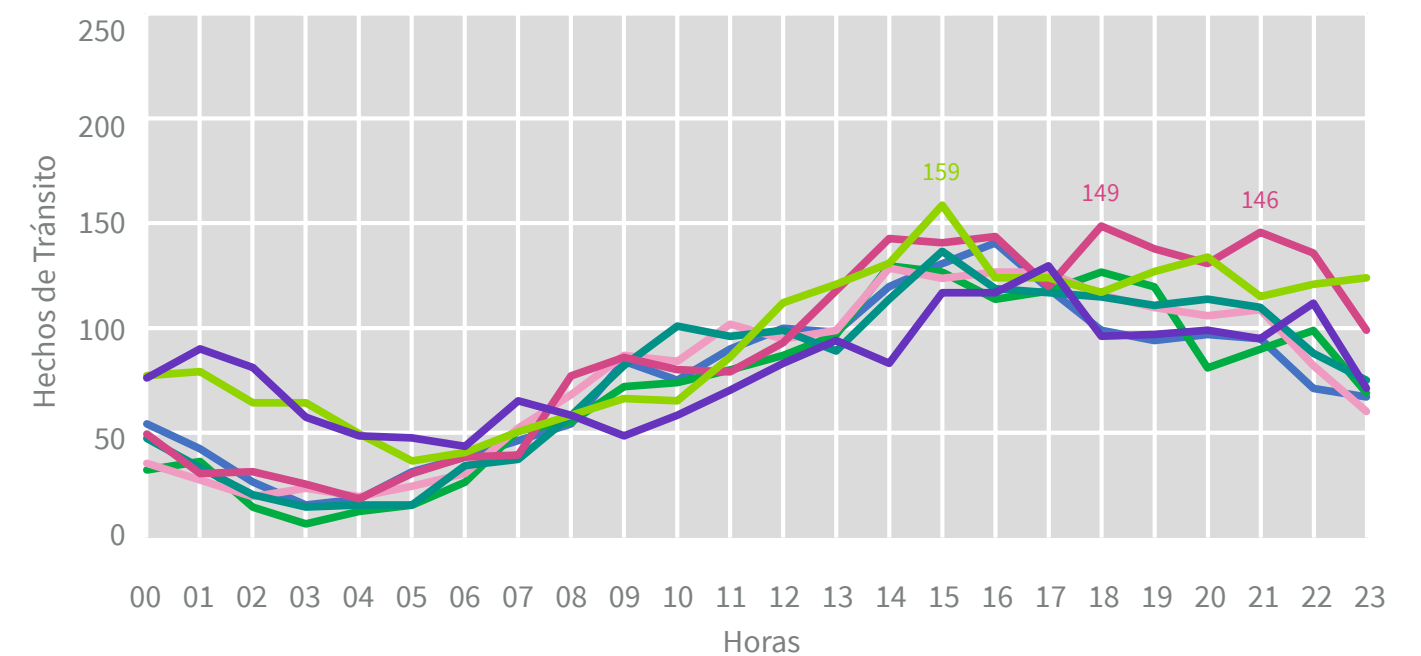
En el caso del C5, en el tercer trimestre de 2019 (Gráfica 9), el día y la hora que más reportes por incidentes viales presentó fue el viernes a las 21:00 h con 220 registros, seguido de las 16:00 h, del mismo día, con 211. Para el mismo periodo de 2020 (Gráfica 10) el día y la hora con más reportes por hechos de tránsito fue el sábado a las 15:00 h con un total de 159 registros. También figura el viernes a las 18:00 h y 21:00 h con 149 y 146 reportes, respectivamente. Es posible observar que para ambos periodos, la mayor cantidad de reportes por hechos de tránsito ocurridos durante las madrugadas (de 00:00 a 05:00) se presentaron en sábado y domingo. En tanto que el pico de hechos de tránsito ocurridos de lunes a viernes entre las 08:00 y las 10:00 h durante el tercer trimestre de 2019, ya no fue observable durante el mismo periodo de 2020.

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

Gráfica 9. Hechos de tránsito por día y hora C5, 3er trimestre 2019

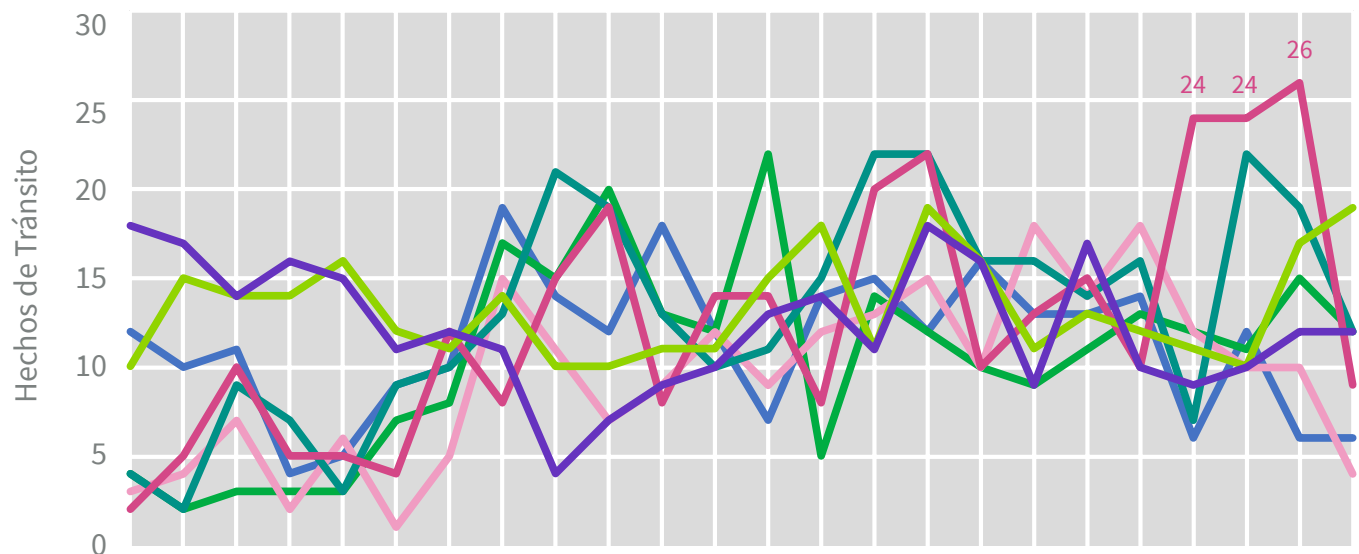


Gráfica 10. Hechos de tránsito por día y hora C5, 3er trimestre 2020

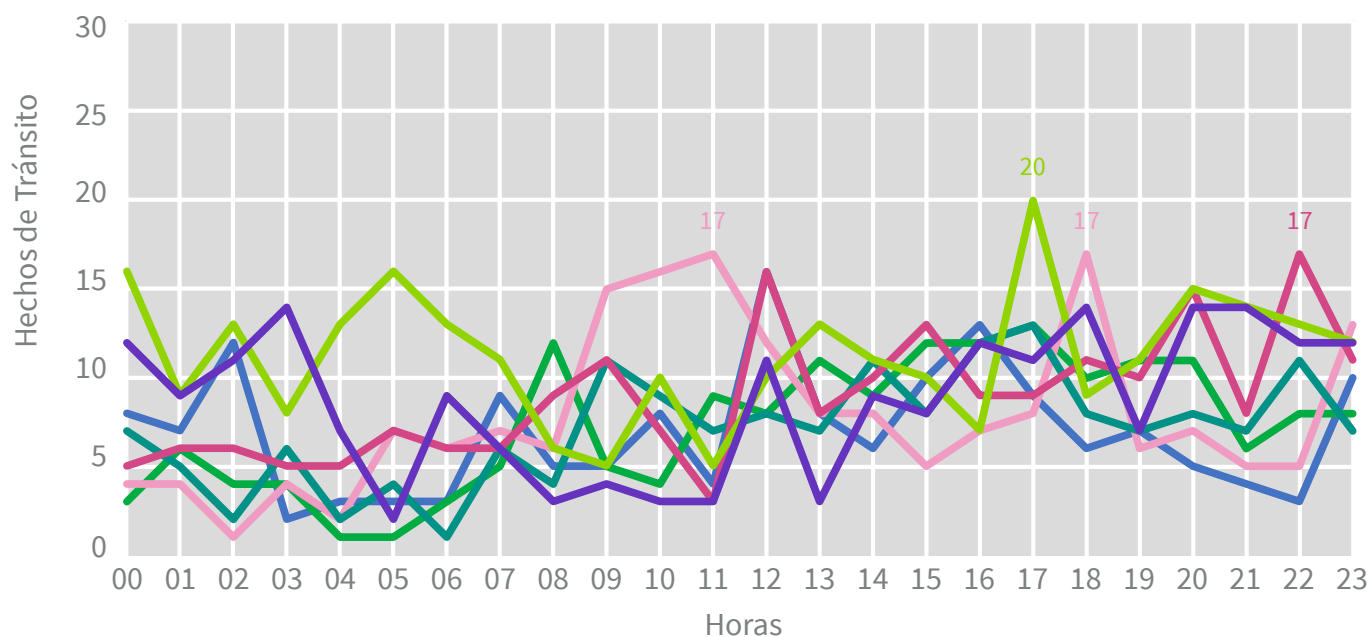


En los registros de FGJ se puede observar bastante heterogeneidad en los días y horarios que más hechos de tránsito presentaron tanto en el tercer trimestre de 2019 como en el de 2020. Sin embargo, como se observa en la Gráfica 11, el día y la hora que más incidentes presentó, en 2019, fue el viernes a las 22:00 h con 26 registros. De igual forma, resaltan otros dos picos el viernes a las 20:00 y 21:00 h con 24 registros cada uno. En el mismo periodo de 2020 (Gráfica 12), el día y la hora con mayor registro de siniestros fue el sábado a las 17:00 h con 20 hechos de tránsito. Asimismo, resaltan tres picos con 17 registros cada uno: el miércoles a las 11:00 h y a las 18:00 h, y el viernes a las 22:00 h. En consonancia con el C5, las cifras más altas durante las madrugadas se presentaron en sábado y domingo.

Gráfica 11. Hechos de tránsito por día y hora FGJ, 3er trimestre 2019



Gráfica 12. Hechos de tránsito por día y hora FGJ, 3er trimestre 2020

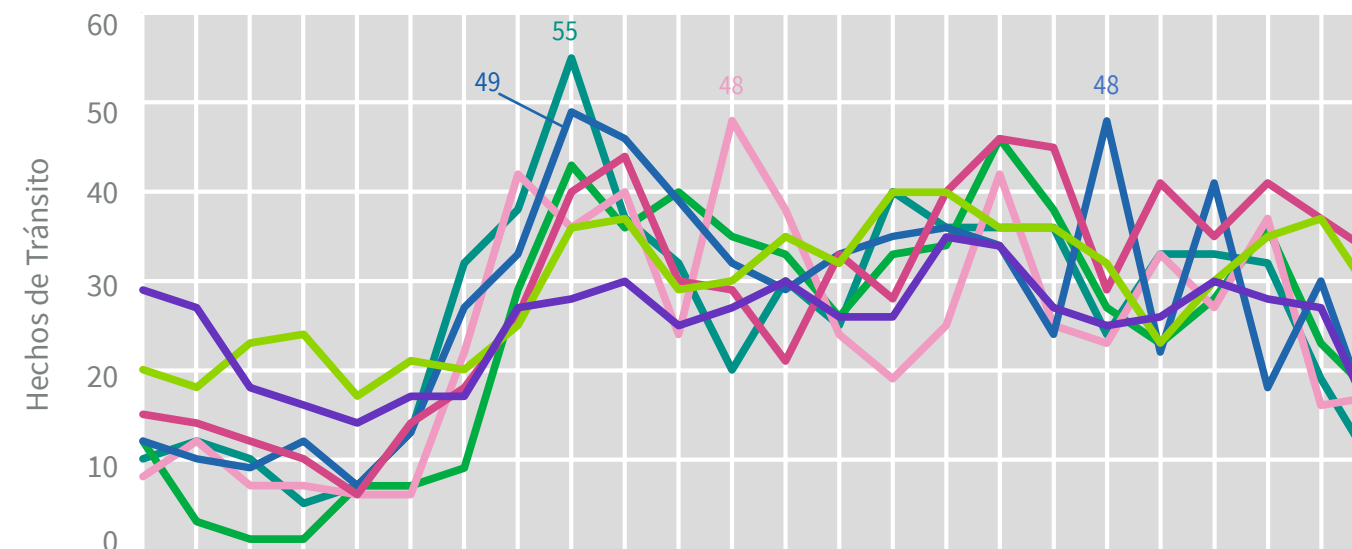


De acuerdo con la SSC, para el tercer trimestre de 2019 (Gráfica 13) se registraron cuatro picos con mayor cantidad de incidentes viales en distintos días y horarios; siendo los lunes, a las 08:00 h, el día y el horario con mayor número de hechos registrados (55), seguido del jueves, a las 08:00 h, con 49 registros y, en tercer lugar, los miércoles y jueves a las 11:00 h y 18:00 h, respectivamente, con 48 reportes en ambos casos; mientras que en 2020, (Gráfica 14) el martes a las 15:00 h fue el día y la hora con más hechos de tránsito con un total de 47 registros; seguido del sábado a las 14:00 h y el domingo a las 17:00 h con 46 cada uno.

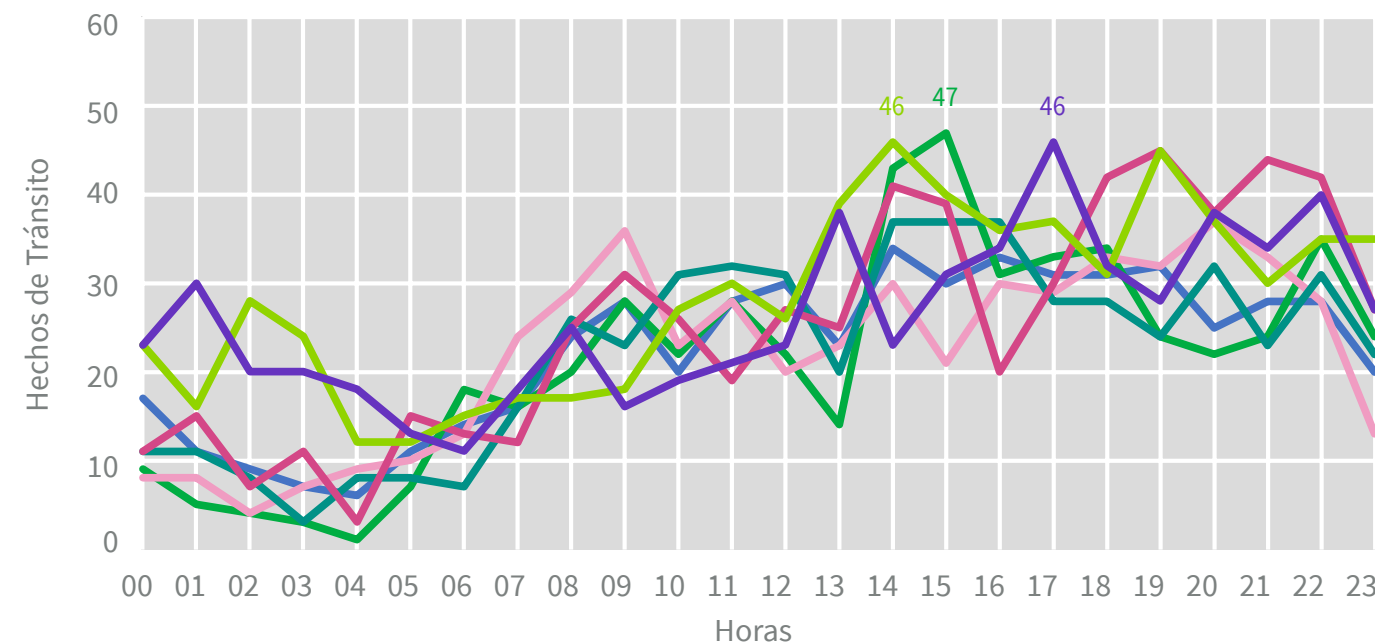
A partir de ambas gráficas es notorio que, de julio a septiembre de 2019, la mayor cantidad de hechos de tránsito prevaleció durante las mañanas, en comparación con el mismo periodo de 2020 en donde predominaron por las tardes. En cuanto a los hechos de tránsito ocurridos durante las madrugadas (00:00 a 05:00), en ambos periodos los sábados y domingos se mantuvieron con las cifras más altas, esto en concordancia con el C5 y la FGJ.

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

Gráfica 13. Hechos de tránsito por día y hora SSC, 3er trimestre 2019



Gráfica 14. Hechos de tránsito por día y hora SSC, 3er trimestre 2020



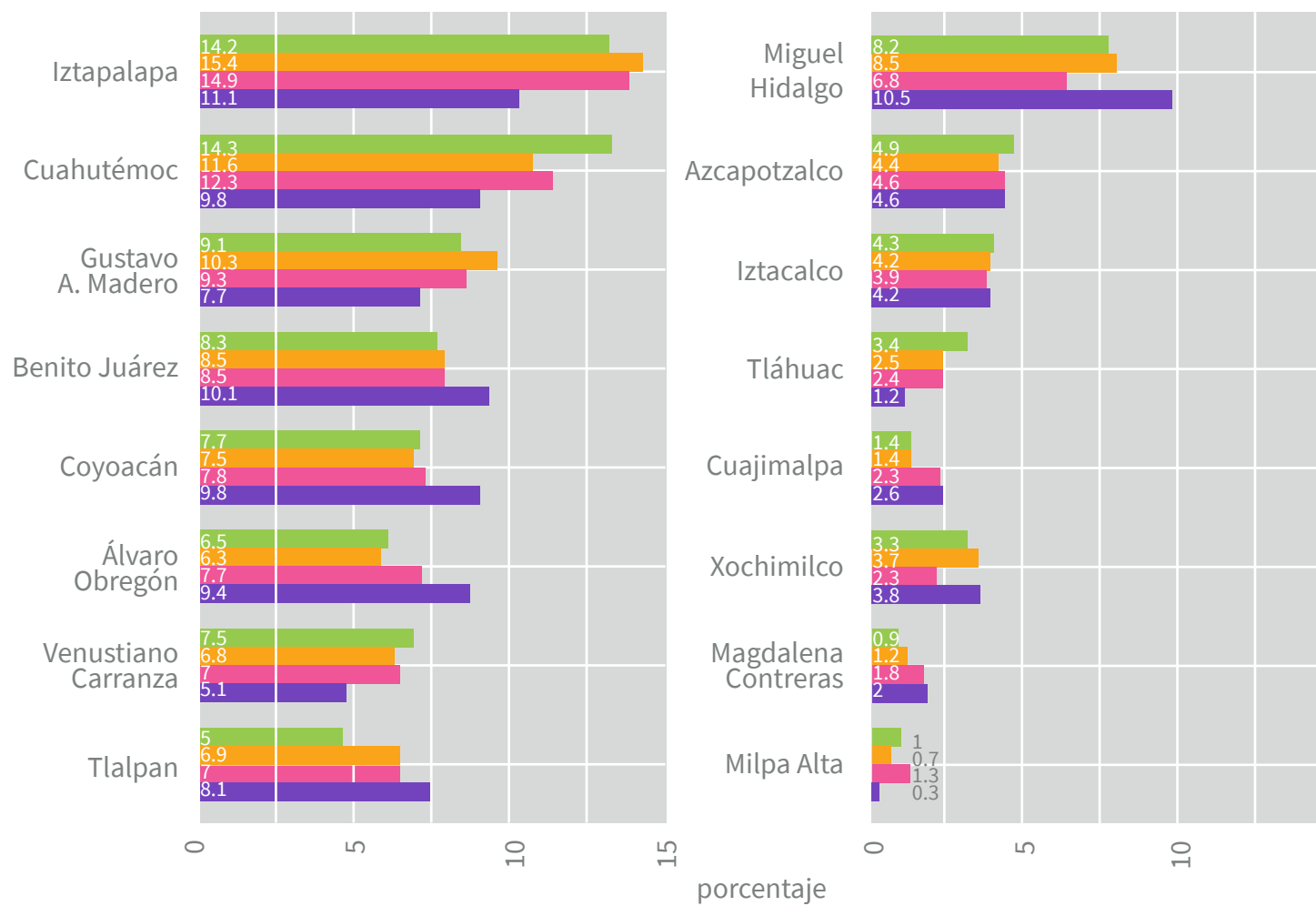
Vale la pena resaltar que, durante el tercer trimestre de 2020, la SSC, la FGJ y el C5 concordaron en que la mayor cantidad de incidentes de tránsito ocurridos diariamente, sucedieron entre las 14:00 y 22:00 h. Por su parte, y en consonancia con lo anterior, la gráfica sobre la diferencia porcentual en el tránsito vehicular de la Ciudad de México (Gráfica 3) muestran que, de julio a septiembre del presente año, el tránsito vehicular aumentaba significativamente a partir de las 14:00 h y decrecía a las 20:00 h. Por otro lado, dichas fuentes reportaron que la mayor cantidad de los siniestros que se suscitaron durante las madrugadas (00:00 a 05:00), ocurrieron en sábados y domingos.

2.B HECHOS DE TRÁNSITO POR ALCALDÍA

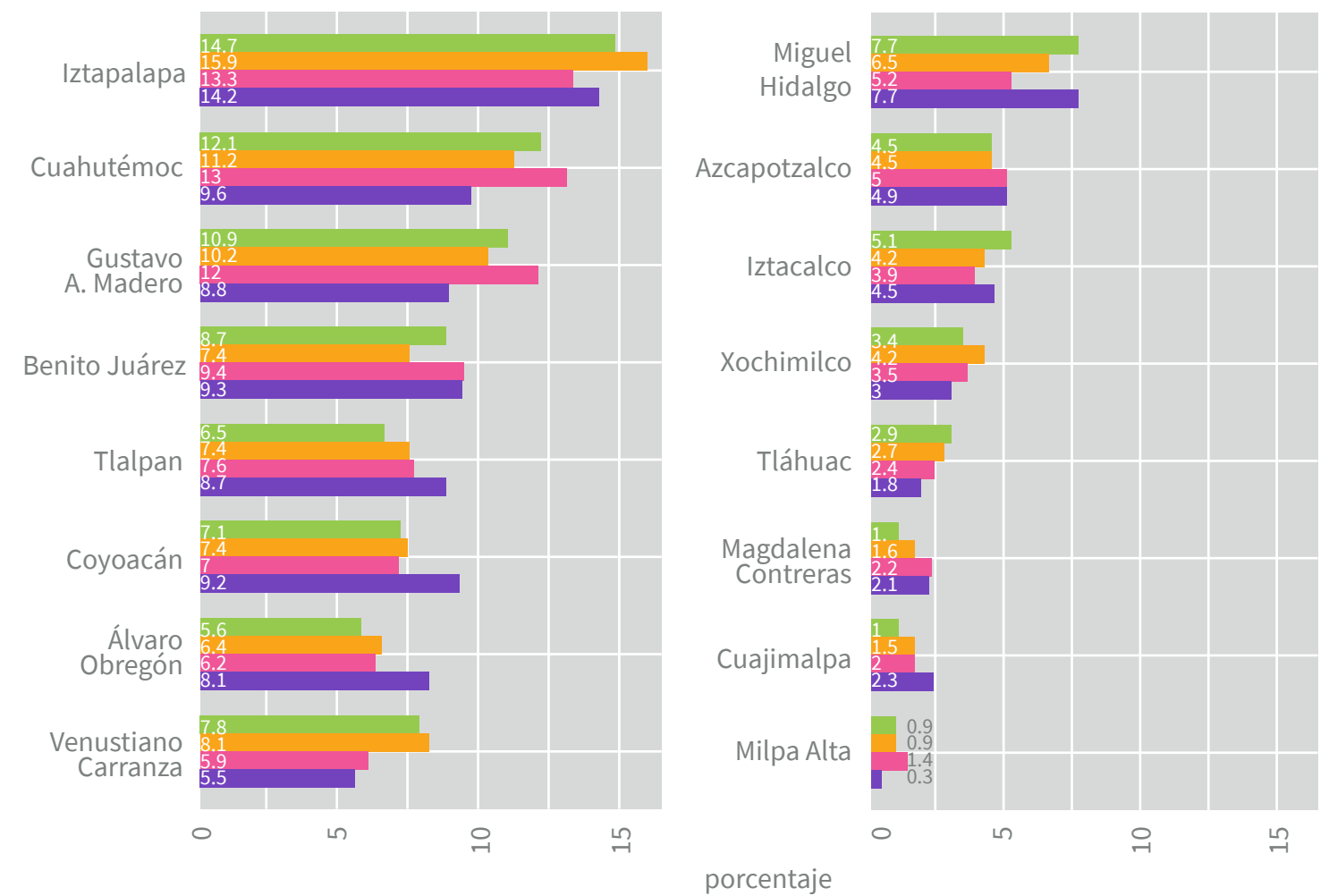
Con base en la SSC, el C5 y la FGJ, tanto para el tercer trimestre de 2019 (Gráfica 15.1), como para el mismo periodo de 2020 (Gráfica 15.2), las alcaldías con mayor cantidad de incidentes de tránsito fueron Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero (GAM). Sin embargo, a diferencia de 2020, en los registros de la SSC de 2019, el primer lugar lo ocupó Cuauhtémoc seguido de Iztapalapa, manteniéndose la GAM en tercer lugar, en ambos periodos.

En lo referente a AXA, durante 2019, las alcaldías con mayor cantidad de hechos de tránsito fueron Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Benito Juárez. Para 2020, Iztapalapa permaneció en primer lugar, seguida de Cuauhtémoc y Benito Juárez.

Gráfica 15.1 Hechos de tránsito por alcaldía, 3er trimestre 2019

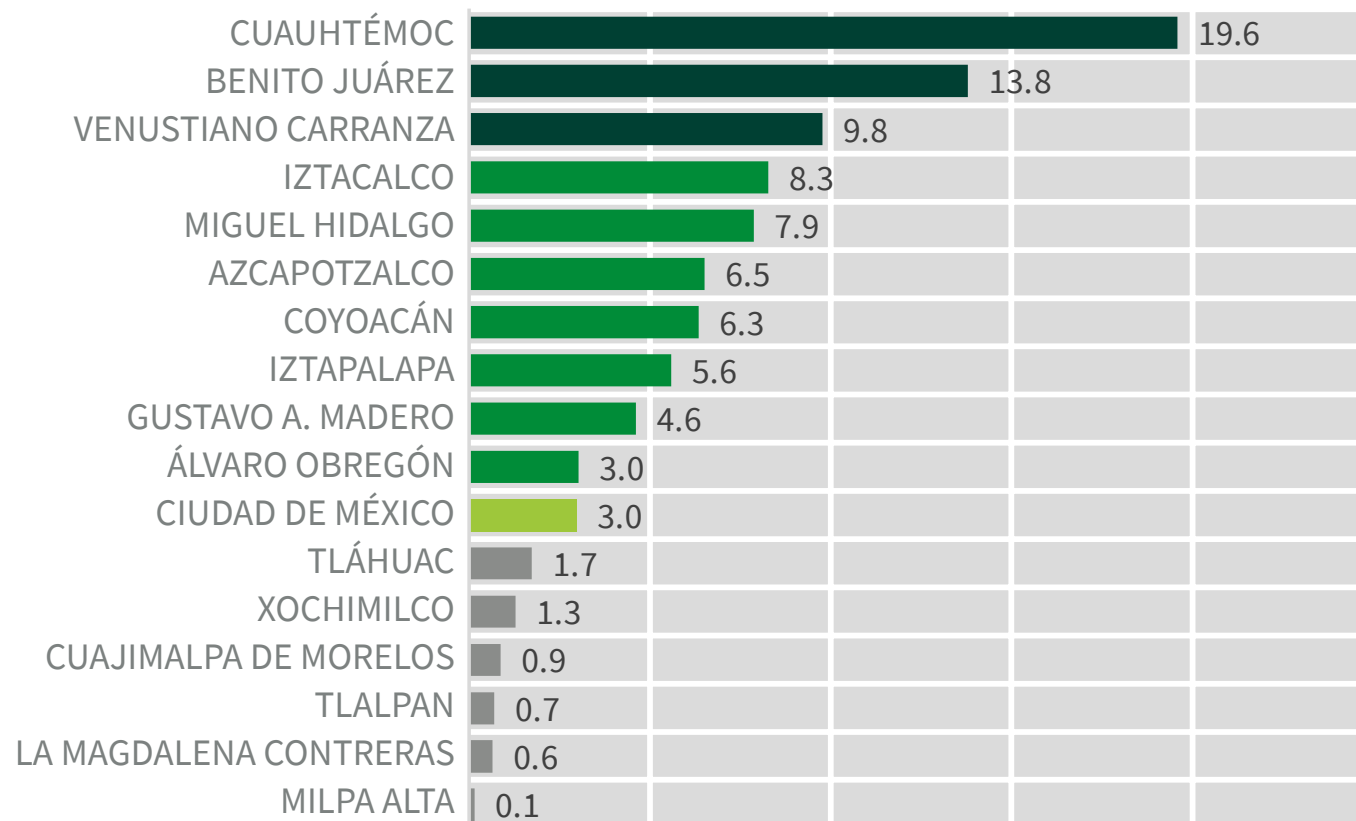


Gráfica 15.2 Hechos de tránsito por alcaldía, 3er trimestre 2020

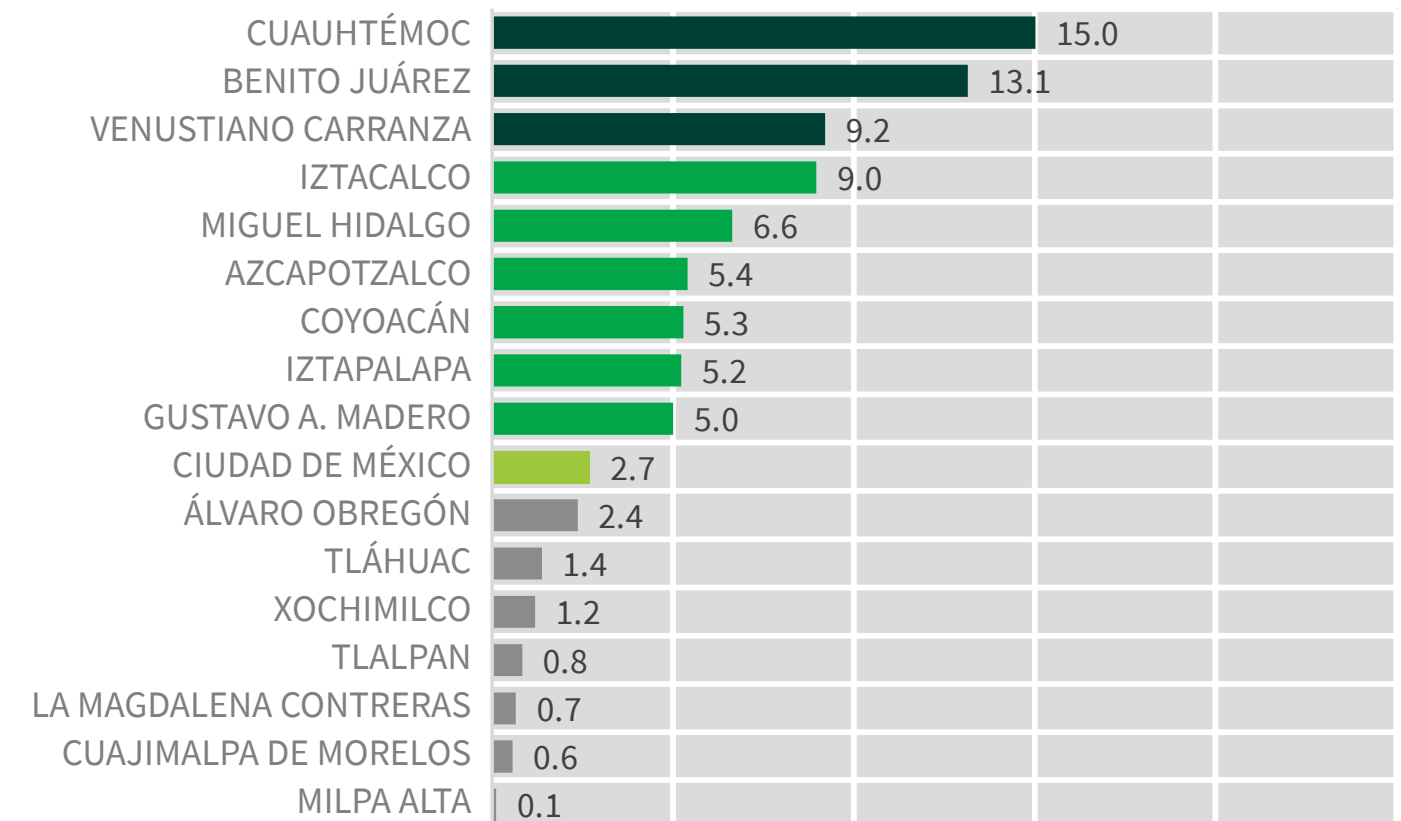


Si bien las cuatro fuentes de información reportan la mayor cantidad de hechos de tránsito en Iztapalapa, es fundamental destacar que, en términos de superficie, ésta es la cuarta alcaldía más grande de la Ciudad, aunado a que es origen y destino de aproximadamente tres millones de viajes. No obstante, de acuerdo con la SSC, en el **tercer trimestre de 2019 y de 2020 (Gráfica 16.1 y 16.2) destaca Cuauhtémoc como la demarcación con más hechos de tránsito por km², seguida de Benito Juárez (BJ) y Venustiano Carranza (VC). A pesar de que las tres alcaldías presentan una superficie de entre 26 y 34 km², tienen una elevada cantidad de viajes que se traduce en 1.7 millones aprox. en Cuauhtémoc y un millón aproximadamente en Benito Juárez y Venustiano Carranza)¹⁰.**

Gráfica 16.1. Total de hechos de tránsito por km², 3er trimestre 2019, SSC



Gráfica 16.2. Total de hechos de tránsito por km², 3er trimestre 2020, SSC



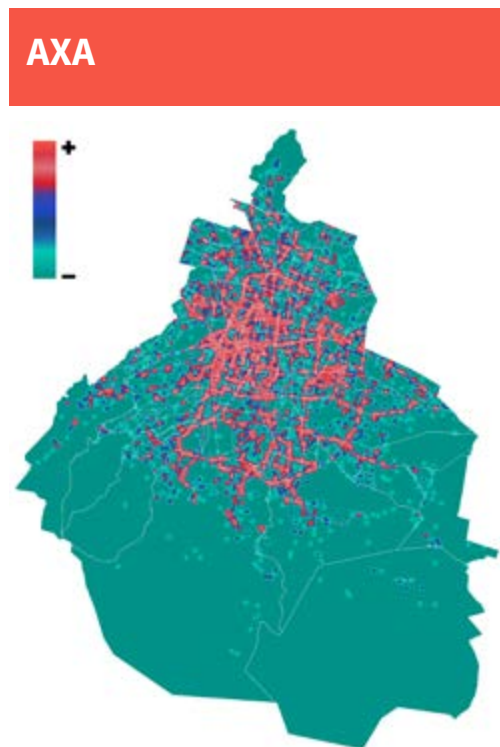
¹⁰ Marco geoestadístico Nacional, Diciembre de 2019 y Encuesta Origen-Destino, 2017. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

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

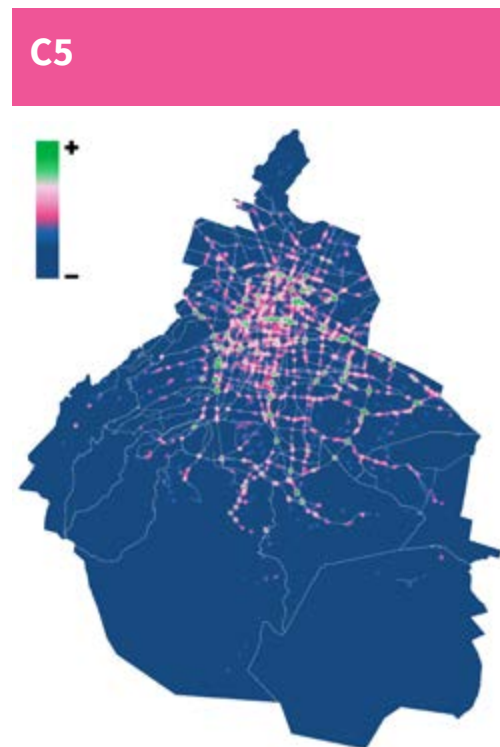
De acuerdo con lo reportado por las cuatro fuentes de información, la concentración de hechos de tránsito durante el periodo comprendido entre julio y septiembre de 2020 fue menos evidente en comparación con los trimestres previos a la emergencia sanitaria ya que debido a la reducción del tránsito en la Ciudad de México y menor densidad de tránsito en zonas focalizadas como el centro de la Ciudad, los incidentes viales ocurrieron de forma dispersa en la ciudad. Con base en lo reportado por las fuentes AXA (Mapa 1), el C5 (Mapa 2), la FGJ (Mapa 3) y la SSC (Mapa 4), los hechos de tránsito ocurrieron de manera heterogénea en la capital. Sin embargo, resaltan tramos de las vías de acceso controlado de Circuito Bicentenario, Viaducto Miguel Alemán y el Anillo Periférico. Asimismo, es importante mencionar conglomerados en tramos de Prolongación División del Norte, Calzada de Tlalpan, Eje 8 Sur, Avenida Tláhuac, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Eje Central Lázaro Cárdenas, Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez, Eje 3 Norte y Eje 9 Sur Miguel Ángel de Quevedo.

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; con base en la SSC, el C5 y la FGJ, al menos 51% de los incidentes se registraron en vías de acceso controlado, ejes viales y otras avenidas primarias, las cuales apenas representan el 7.6% de la red vial, pero son las que, por su infraestructura, permiten los límites de velocidad más altos (50 km/h y 80 km/h) y son las vías más transitadas (Gráfica 17). Para AXA 45.4% de los hechos de tránsito ocurridos durante el tercer trimestre de 2020 se suscitaron en dichas vías.

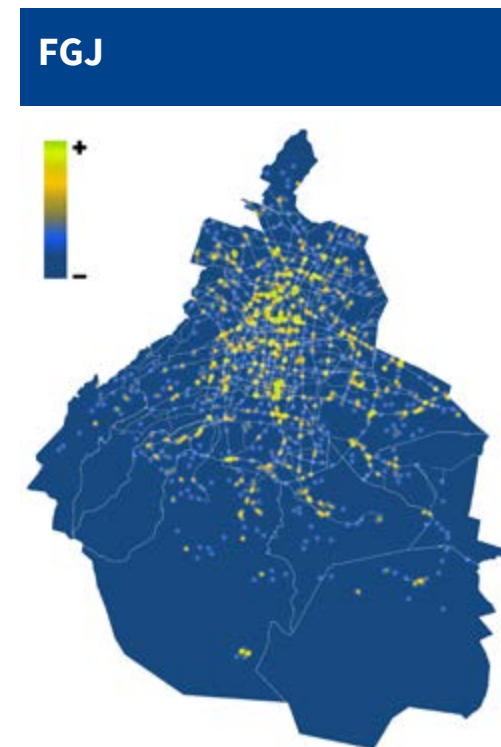
Mapa 1.
Concentración de hechos de tránsito AXA, 3^{er} trimestre 2020



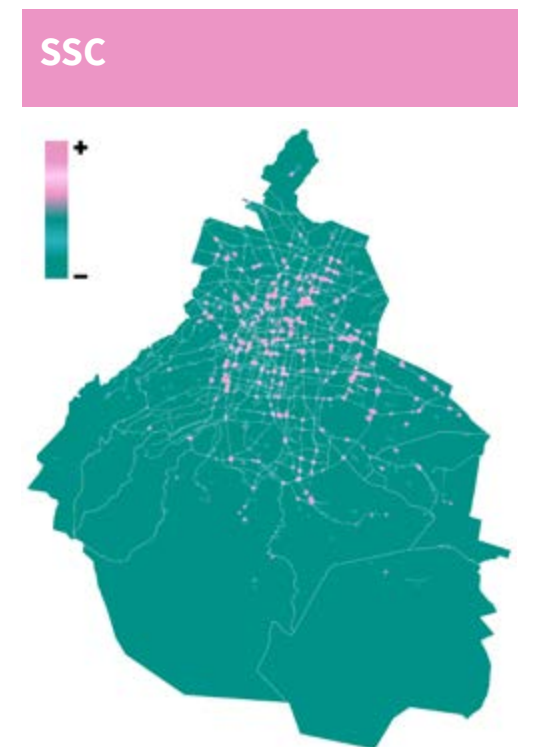
Mapa 2.
Concentración de hechos de tránsito C5, 3^{er} trimestre 2020



Mapa 3.
Concentración de hechos de tránsito FGJ, 3^{er} trimestre 2020



Mapa 4.
Concentración de hechos de tránsito SSC, 3^{er} trimestre 2020

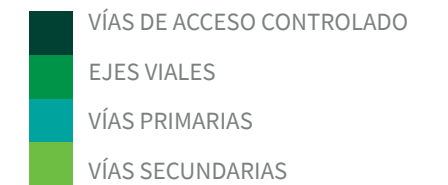


2.D HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VIALIDAD

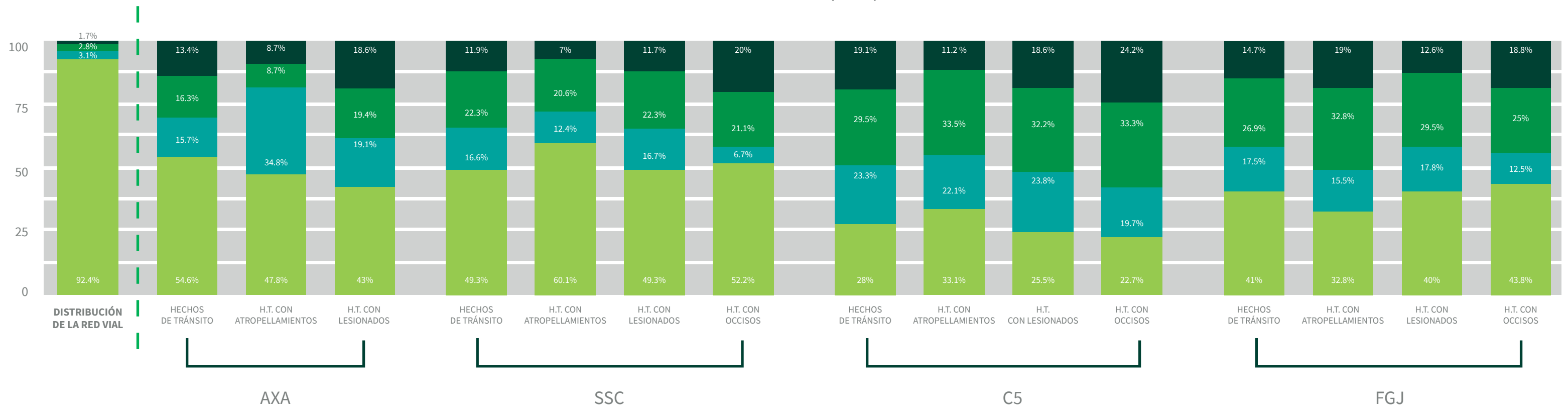
Como se observa en la Gráfica 17, la red vial de la Ciudad de México se divide en cuatro tipos de vías por orden de porcentaje de representatividad dentro del total de la red: vías secundarias (92.4%), vías primarias (3.1%), ejes viales (2.8%) y vías de acceso controlado (1.7%). A pesar de que el porcentaje 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, ocurrieron el 45.4% de los hechos de tránsito para AXA, el 50.8% para la SSC, el 59.1% para la FGJ, y el 71.9% para el C5.

En lo que a los hechos de tránsito derivados en fallecimientos se refiere, la SSC registró que el 47.8% ocurrieron en vías primarias, ejes viales y vías de acceso controlado, mientras que, para la FGJ y el C5 fue 56.3% y 77.2%, respectivamente. Asimismo, la SSC contabilizó 40% de los hechos de tránsito con atropellamientos en vías primarias, ejes viales y vías de acceso controlado, mientras que la FGJ reportó 67.3%; el C5, 66.8% y AXA, 52.2%.

En cuanto a los incidentes con lesionados, la SSC registró que el 50.7% ocurrió en vías primarias, ejes viales y vías de acceso controlado; la FGJ, 60%; el C5, 74.5% y AXA 57%.

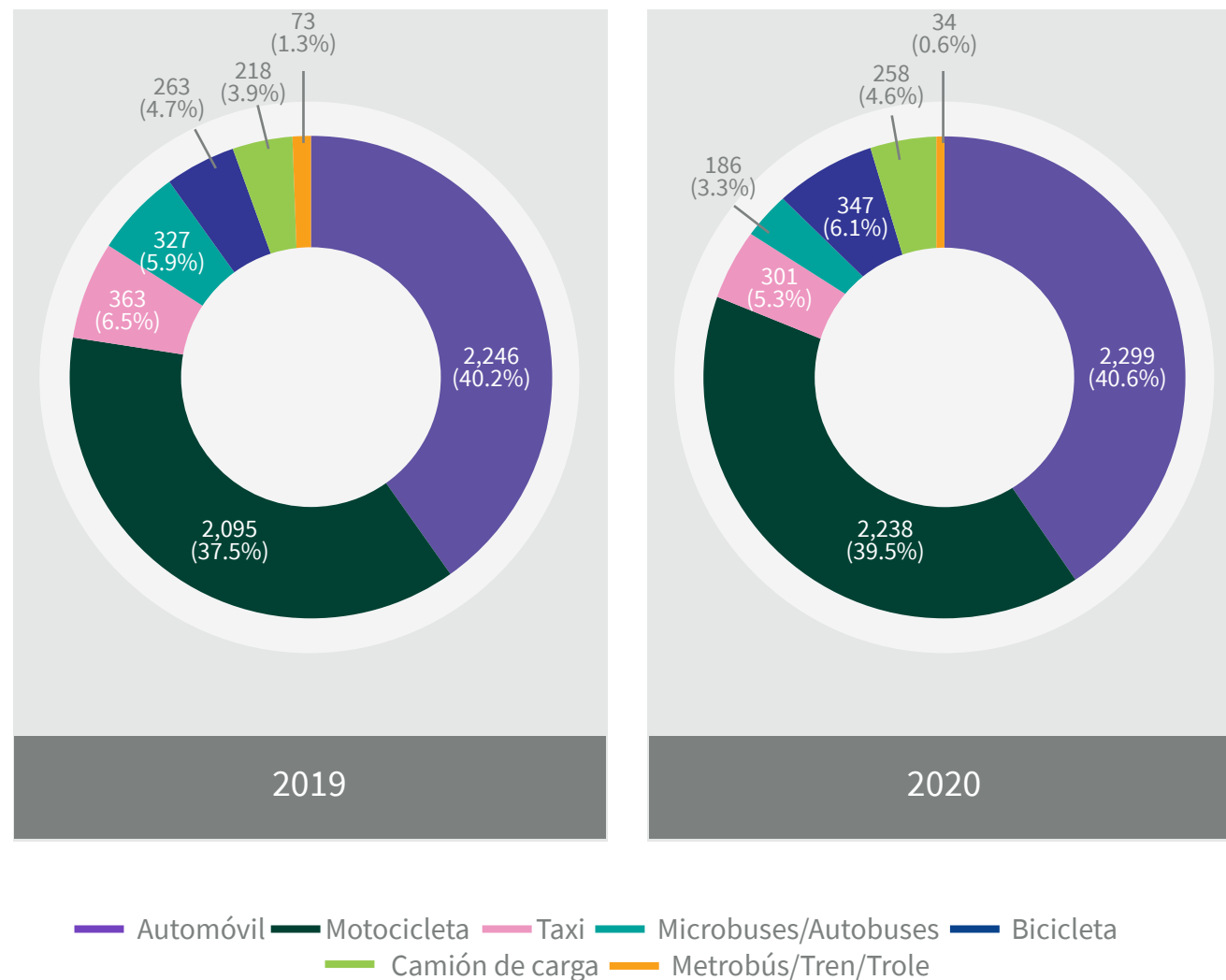


Gráfica 17. Distribución hechos de tránsito por tipo de vía 3er trimestre 2020



2.E TIPOS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 18. Tipos de vehículos involucrados en hechos de tránsito SSC, 3^{er} trimestre 2019 y 2020



En la Gráfica 18¹¹, 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 vehículo esté involucrado en un incidente de tránsito no implica que el usuario de este haya sufrido una lesión. La Gráfica 18 únicamente representa los vehículos involucrados en estos sucesos de acuerdo con la SSC, más no el número de víctimas vinculadas.

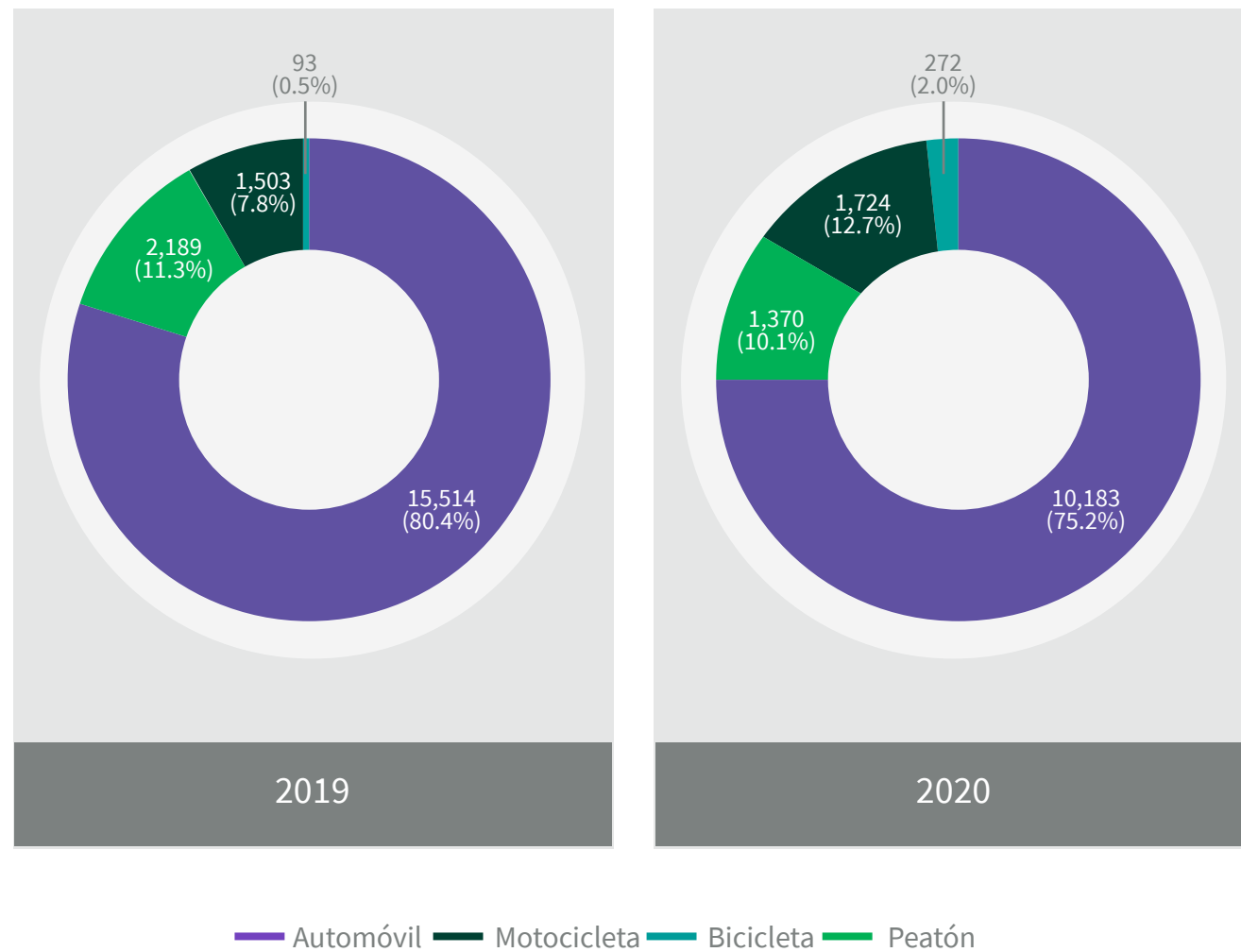
Así, se observa que, tanto para el tercer trimestre de 2019 y 2020, la participación de las motocicletas en el total de percances pasó de 37.5% a 39.5%, mientras que la participación de los automóviles se mantuvo en 40% en ambos periodos. Por su parte, la bicicleta pasó de 4.7% a 6.1%, debido en gran medida a la incorporación del Puesto de Mando al C5¹² y al aumento en la proporción de viajes en bici, ya que este fue el modo de transporte alternativo para evitar la propagación del COVID-19.

De igual forma, la participación de los camiones de carga en los hechos de tránsito durante el tercer trimestre de 2019 fue de 3.9%, mientras que, para el mismo periodo de 2020, fue de 4.6%. Por su parte, la participación de los taxis en el total de hechos de tránsito pasó de 6.5% a 5.3%, y la de los autobuses y microbuses se redujo de 5.9% a 3.3%.

¹¹El total de la suma de los valores absolutos o la suma de porcentajes no corresponde con el total de hechos de tránsito, sino con el total de vehículos involucrados en los incidentes viales. Los porcentajes mostrados en la gráfica están calculados en función del total de vehículos involucrados, más no en función del total de hechos de tránsito.

¹²A partir de febrero de 2020, la SSC contó con más fuentes de información tras la incorporación del puesto de mando al C5. Anteriormente solo contaba con los reportes de policía vía radio; actualmente se toman reportes por llamadas al 911, radio, botones de auxilio, la app 911, redes sociales y cámaras. Aunado a lo anterior, a partir de la crisis sanitaria por COVID-19 la bicicleta ha sido una alternativa de movilidad para las personas.

Gráfica 19. Tipos de de vehículos involucrados C5, 3^{er} trimestre 2019 y 2020



En los reportes levantados por el C5 (Gráfica 19), el porcentaje de hechos de tránsito con motocicletas involucradas durante el tercer trimestre de 2019 fue de 7.8%, mientras que, en 2020, fue de 12.7%. En cuanto al porcentaje de hechos de tránsito con peatones involucrados, en 2019 fue de 11.3%, frente a 10.1% en 2020. A partir de septiembre de 2019, la bicicleta contó con una clasificación individual como vehículo con la que antes no contaba¹³. Así, durante el mes de septiembre de 2019 las bicicletas participaron en 0.5% del total de hechos de tránsito, mientras que, en el trimestre de julio a septiembre de 2020, participaron en 2.0% del total de hechos. Este cambio se debe a que, aunado al cambio de metodología de conteo, ha habido un incremento importante en el número de ciclistas en las calles por la Emergencia Sanitaria. En el caso de los automóviles, participaron en 80.4% del total de los hechos de tránsito en 2019 y en 75.2% del total en 2020. La reducción en los hechos de tránsito con automóviles y peatones se puede explicar por la disminución de la movilidad debido a la emergencia sanitaria.

¹³ 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 el tercer trimestre completo de 2019 y el de 2020

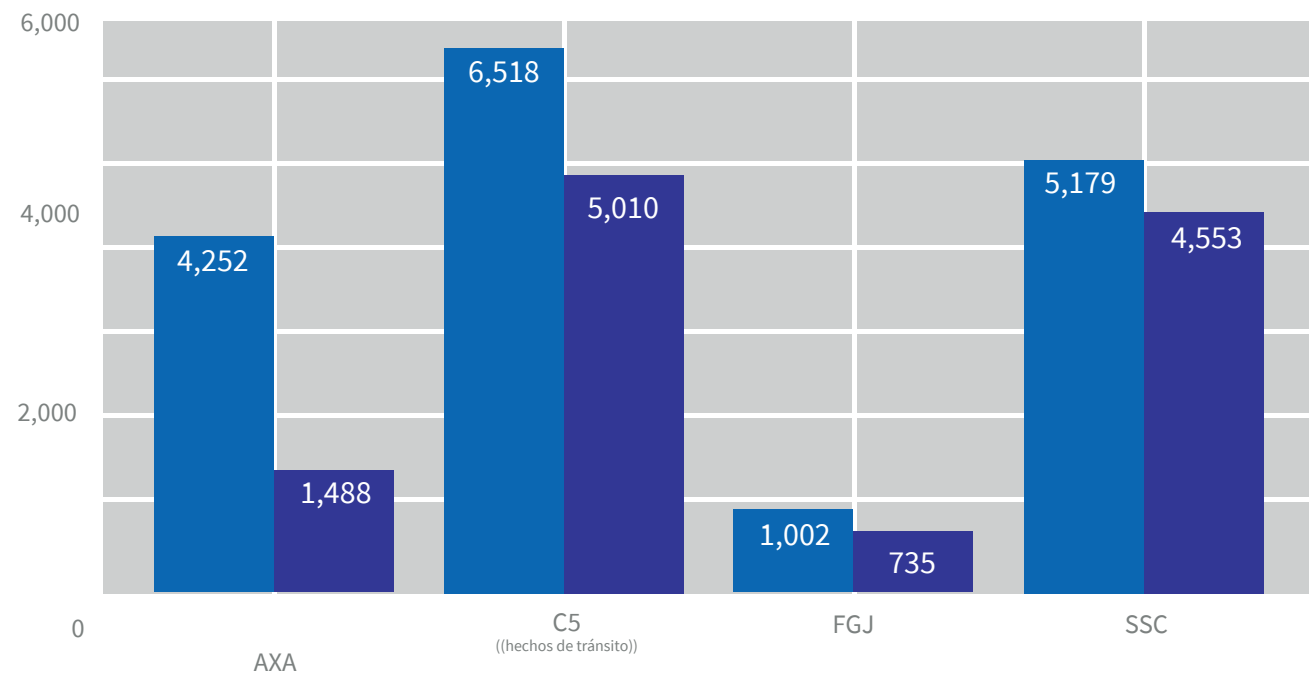
3. VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

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.

3.A LESIONADOS

La Gráfica 20 muestra la cantidad de personas lesionadas por hechos de tránsito que reportó cada fuente de información en el tercer trimestre de 2019 y 2020. En ese sentido, entre julio y septiembre de 2019, AXA registró 4,252 personas lesionadas y 1,488 en 2020; el C5, 6,518 en 2019 y 5,010 en 2020; la FGJ, 1,002 (en 2019) y 735 (en 2020) y, la SSC, 5,179 (en 2019) y 4,553 (en 2020), **significando una disminución de -65, -23.1, -26.6 y -12.1%**, respectivamente. Cabe mencionar que la reducción en las cifras registradas por las cuatro fuentes de información entre los periodos de análisis se debe, en gran medida, a la reducción del tránsito vehicular (-32% promedio en el trimestre) durante la nueva normalidad (semáforo naranja) por la emergencia sanitaria por COVID-19.

Gráfica 20. Personas lesionadas por hechos de tránsito, 3er trimestre 2019 y 2020

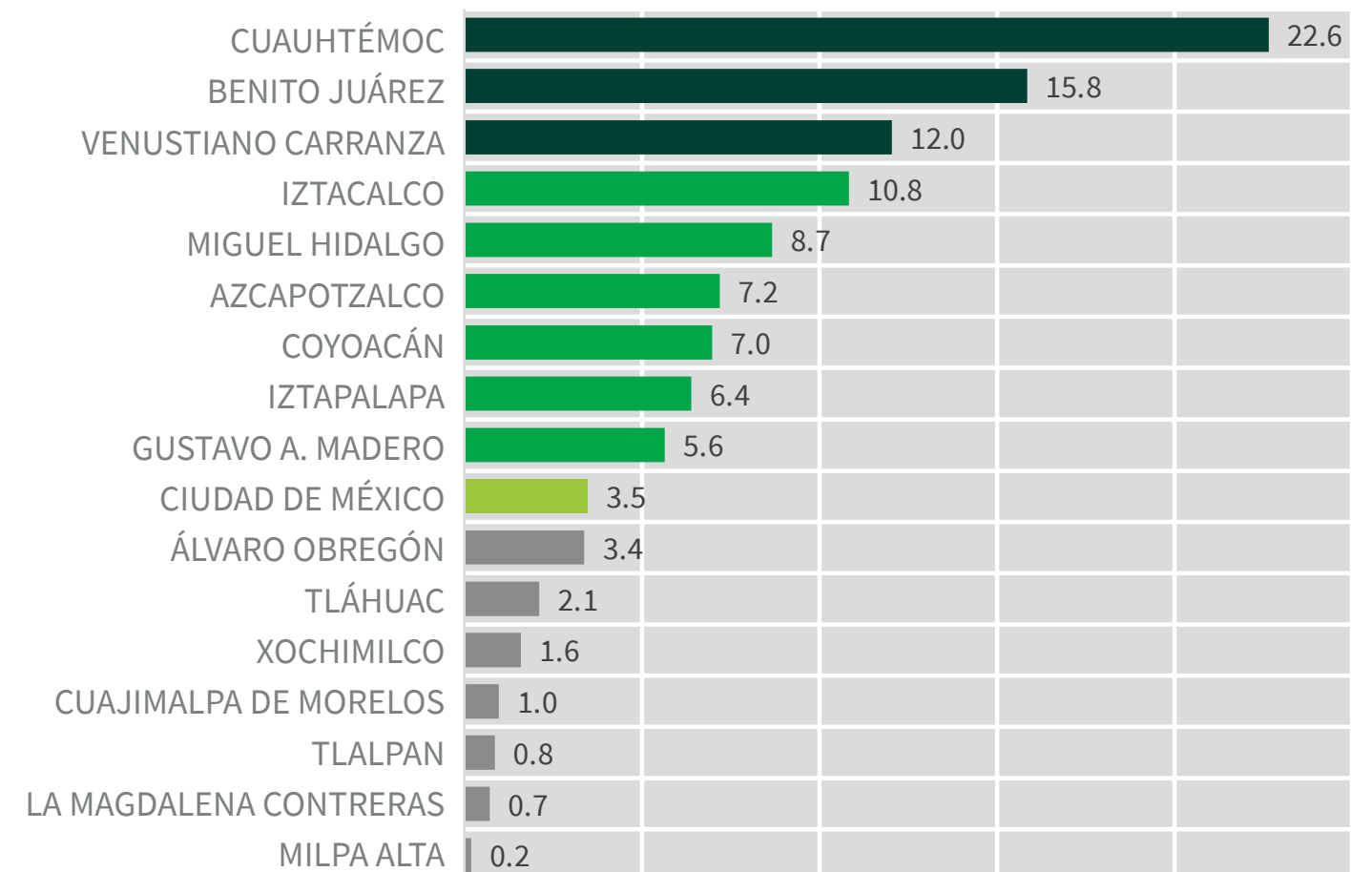


*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre número de víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

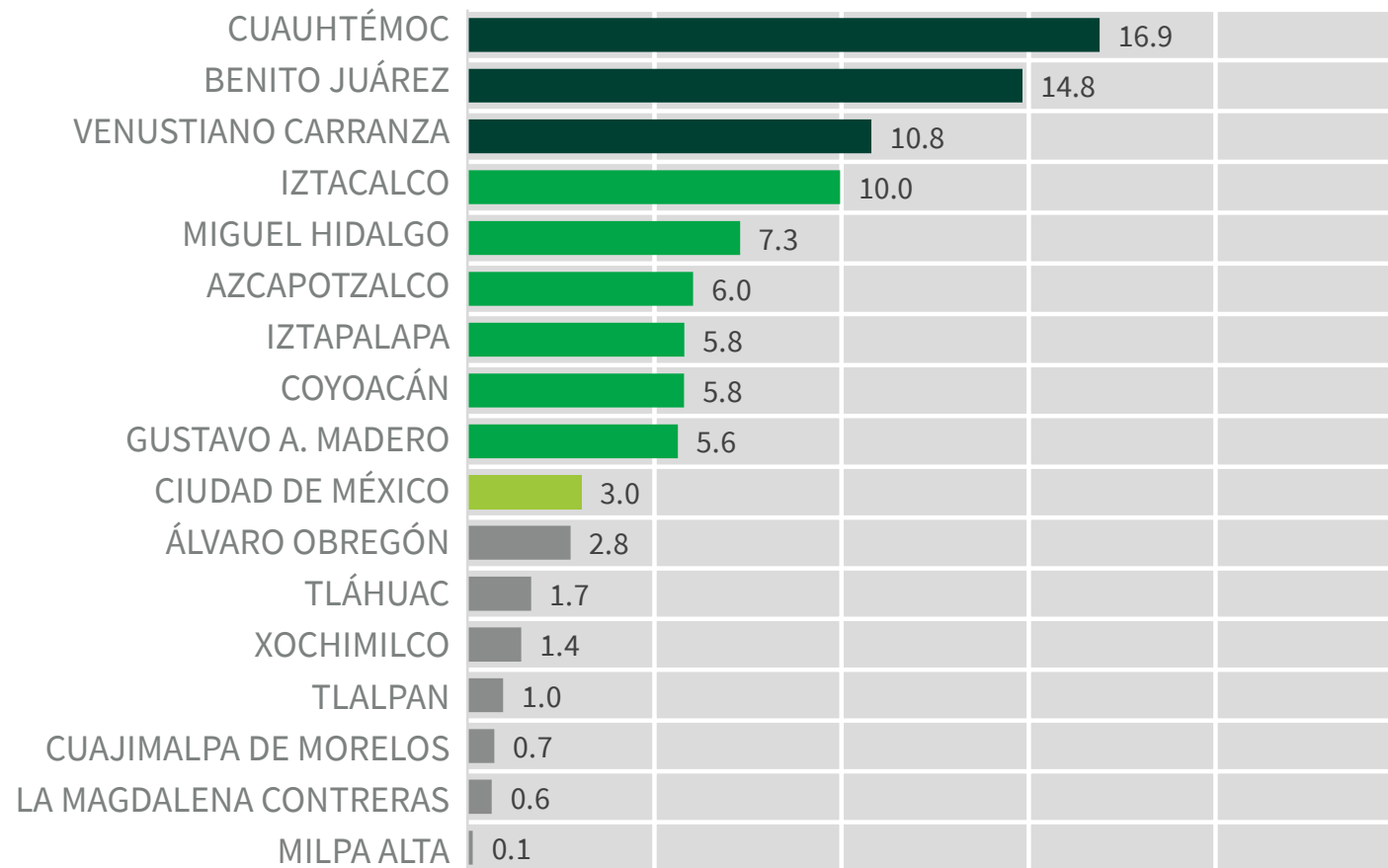
**Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la nueva normalidad durante el tercer trimestre de 2020.

Mediante las Gráficas 20.1 y 20.2 es posible observar que, de acuerdo con la SSC, Cuauhtémoc es la alcaldía con mayor concentración de personas lesionadas por km², seguido de Benito Juárez y Venustiano Carranza, esto tanto para el tercer trimestre de 2019 como de 2020.

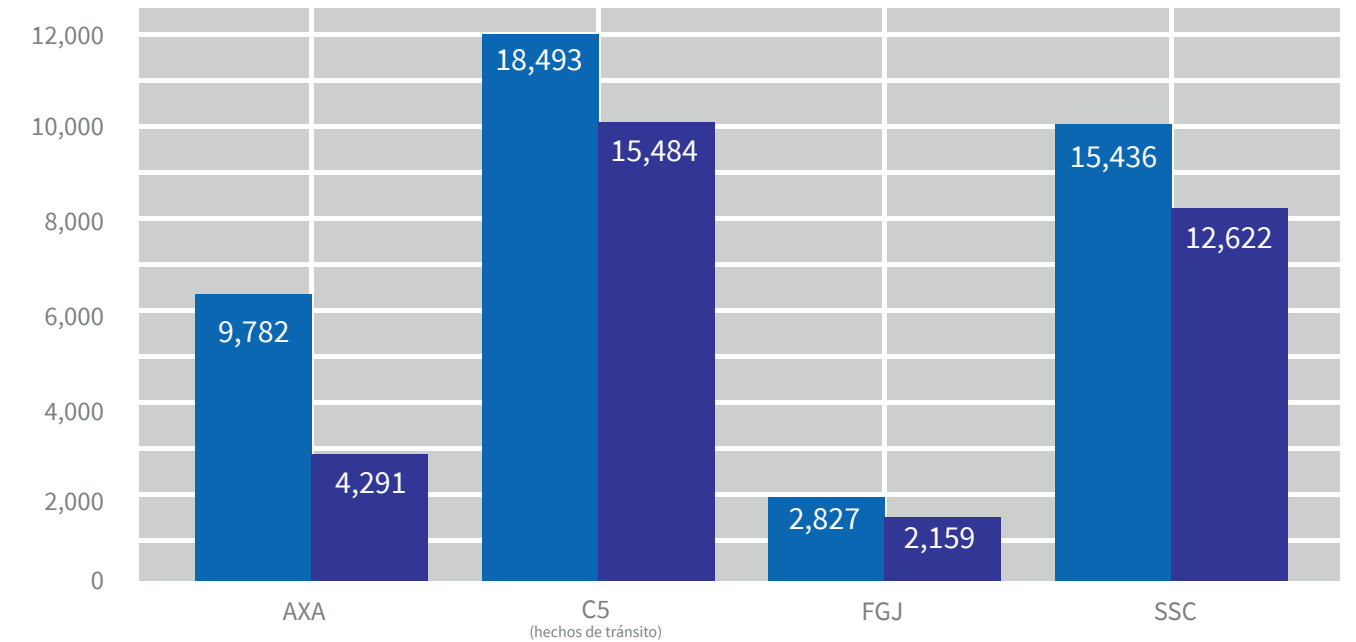
Gráfica 20.1 Personas lesionadas por km², 3er trimestre 2019, SSC



Gráfica 20.2 Personas lesionadas por km², 3er trimestre 2020, SSC



Gráfica 21. Personas lesionadas por hechos de tránsito, enero a septiembre de 2019 y 2020



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

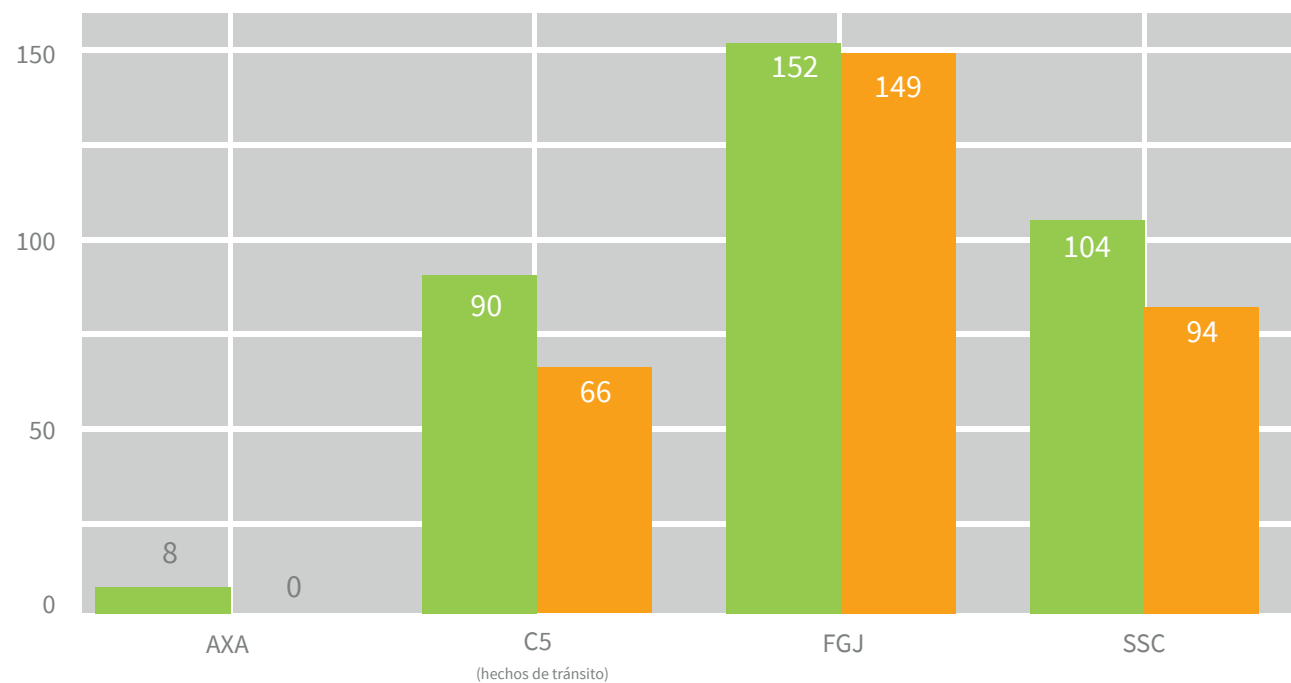
**Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la etapa de confinamiento y la nueva normalidad durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

En la gráfica 21, se analiza la cantidad de personas lesionadas por hechos de tránsito durante el periodo comprendido entre enero y septiembre de 2019 y 2020. El acumulado de AXA para 2019 fue de 9,782 personas lesionadas, para el C5 de 18,493, para la FGJ de 2,827 y para la SSC de 15,436. Por su parte, de enero a septiembre de 2020, AXA registró 4,291 personas lesionadas, mientras que el C5, la FGJ y la SSC 15,484, 2,159 y 12,622, respectivamente. Las reducciones en las cifras, comparando ambos periodos de análisis (-56.1, -16.3, -23.6 y -18.2%, respectivamente), se deben en gran medida a la reducción de la movilidad durante la etapa de confinamiento y la nueva normalidad por COVID-19.

3.B MUERTES (VÍCTIMAS FALLECIDAS)

En cuanto a las víctimas por hechos de tránsito, la Gráfica 22 muestra los registros de personas que perdieron la vida a causa de un incidente vial de julio a septiembre de 2019 y 2020. En ese sentido, AXA reportó 8 personas fallecidas en el tercer trimestre de 2019, mientras que, en el mismo periodo de 2020, no hubo ningún registro. El C5 pasó de 90 en 2019 a 66 en 2020 (-26.7%), la FGJ de 152 a 149 (-2%) y la SSC pasó de 104 a 94 (-9.6%). Es importante resaltar que ambos periodos no son estrictamente comparables debido a la reducción del tránsito vehicular (-32% promedio en el trimestre) durante la nueva normalidad (semáforo naranja) por la emergencia sanitaria por COVID-19.

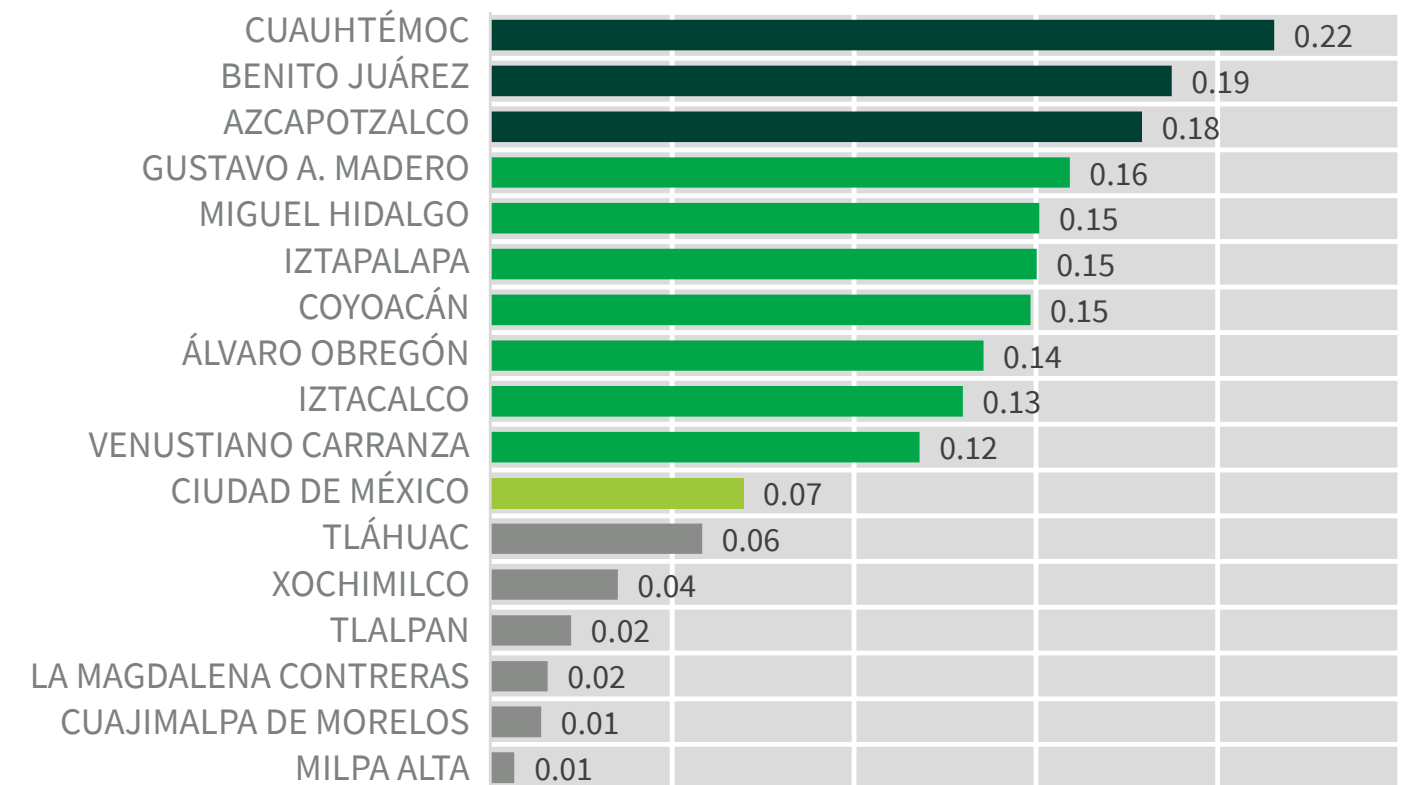
Gráfica 23. Personas fallecidas por hechos de tránsito, 3^{er} trimestre de 2019 y 2020



AXA 2020 = 0
 *La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre número de víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.
 **Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la nueva normalidad durante el tercer trimestre de 2020.

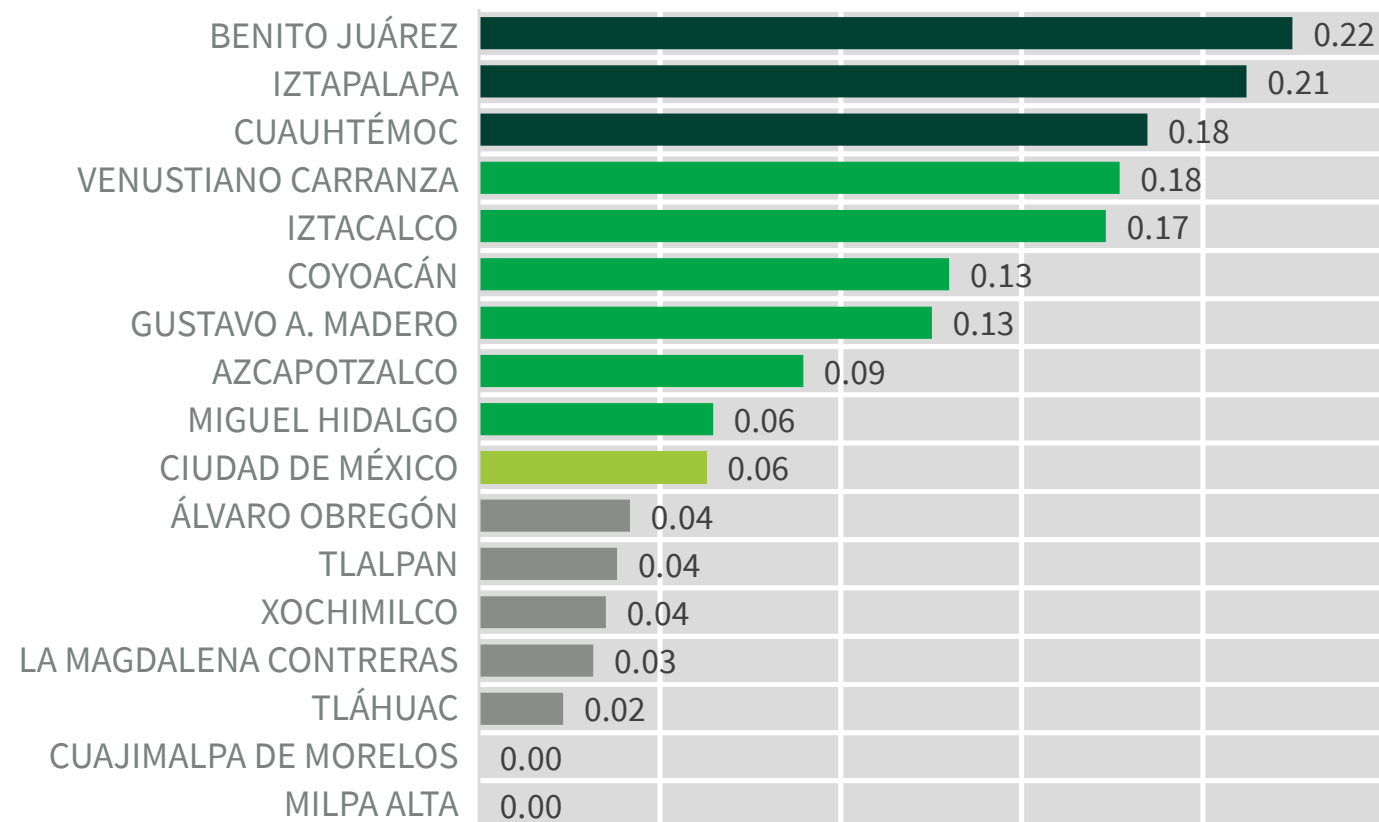
A través de las Gráficas 22.1 y 22.2, es posible observar que, en el tercer trimestre de 2019 destacó Cuauhtémoc como la alcaldía con mayor concentración de personas fallecidas por km² de acuerdo con la SSC, seguido de Benito Juárez y Azcapotzalco mientras que, para el tercer trimestre de 2020 fue Benito Juárez, seguido de Iztapalapa y Cuauhtémoc.

Gráfica 22.1. Personas fallecidas por km², 3^{er} trimestre 2019, SSC

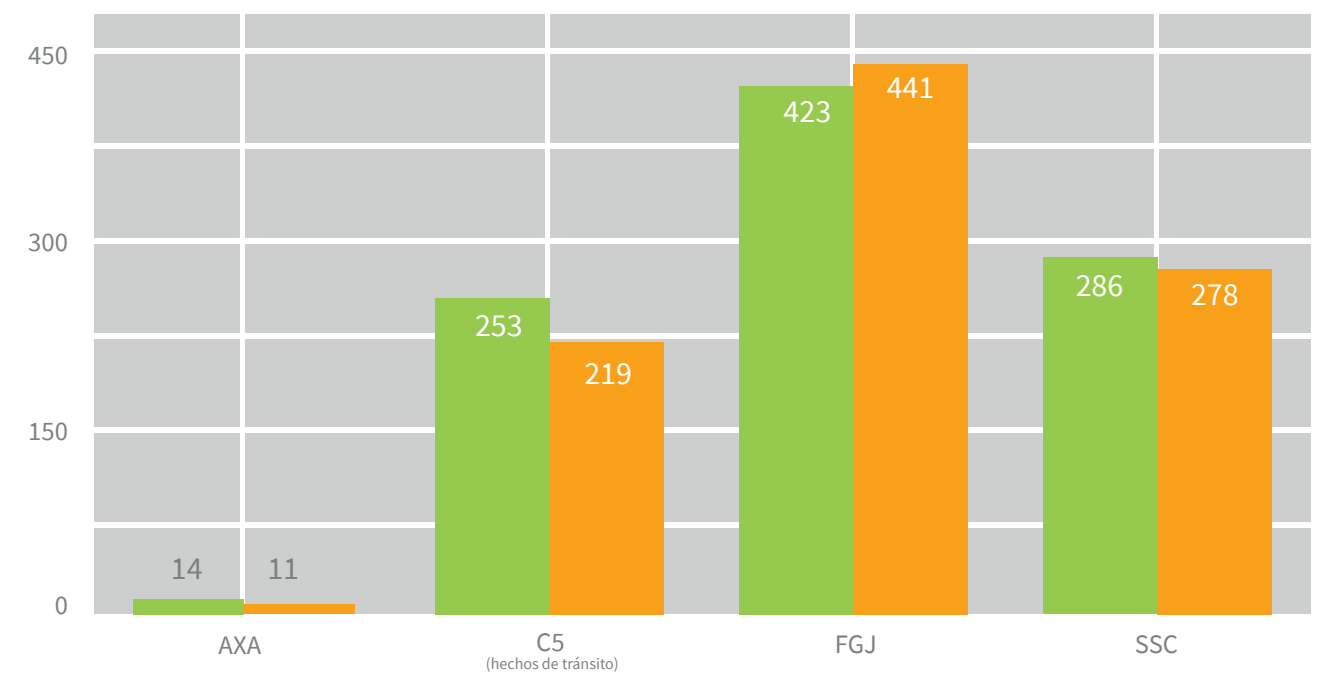


Al analizar el acumulado de enero a septiembre de 2019 y 2020 (Gráfica 23), los datos de AXA para 2019 muestran el deceso de catorce personas por percances viales, mientras que el C5 reportó 253 personas fallecidas. Por su parte, la FGJ y la SSC reportaron 423 y 286 fallecimientos por hechos de tránsito, respectivamente. En cuanto al mismo periodo de 2020, AXA presentó once decesos, el C5 219, la FGJ 441 y la SSC 278. Representando, así, la SSC, el C5 y AXA una disminución de -2.8, -13.4 y -21.4%, respectivamente, en tanto que la FGJ registró un aumento de 4.3%. Las reducciones en las cifras, comparando ambos periodos de análisis, se deben en gran medida a la reducción de la movilidad durante la etapa de confinamiento y la nueva normalidad por COVID-19.

Gráfica 22.2 Personas fallecidas por km², 3er trimestre 2020, SSC



Gráfica 23. Personas fallecidas por hechos de tránsito, enero a septiembre de 2019 y 2020

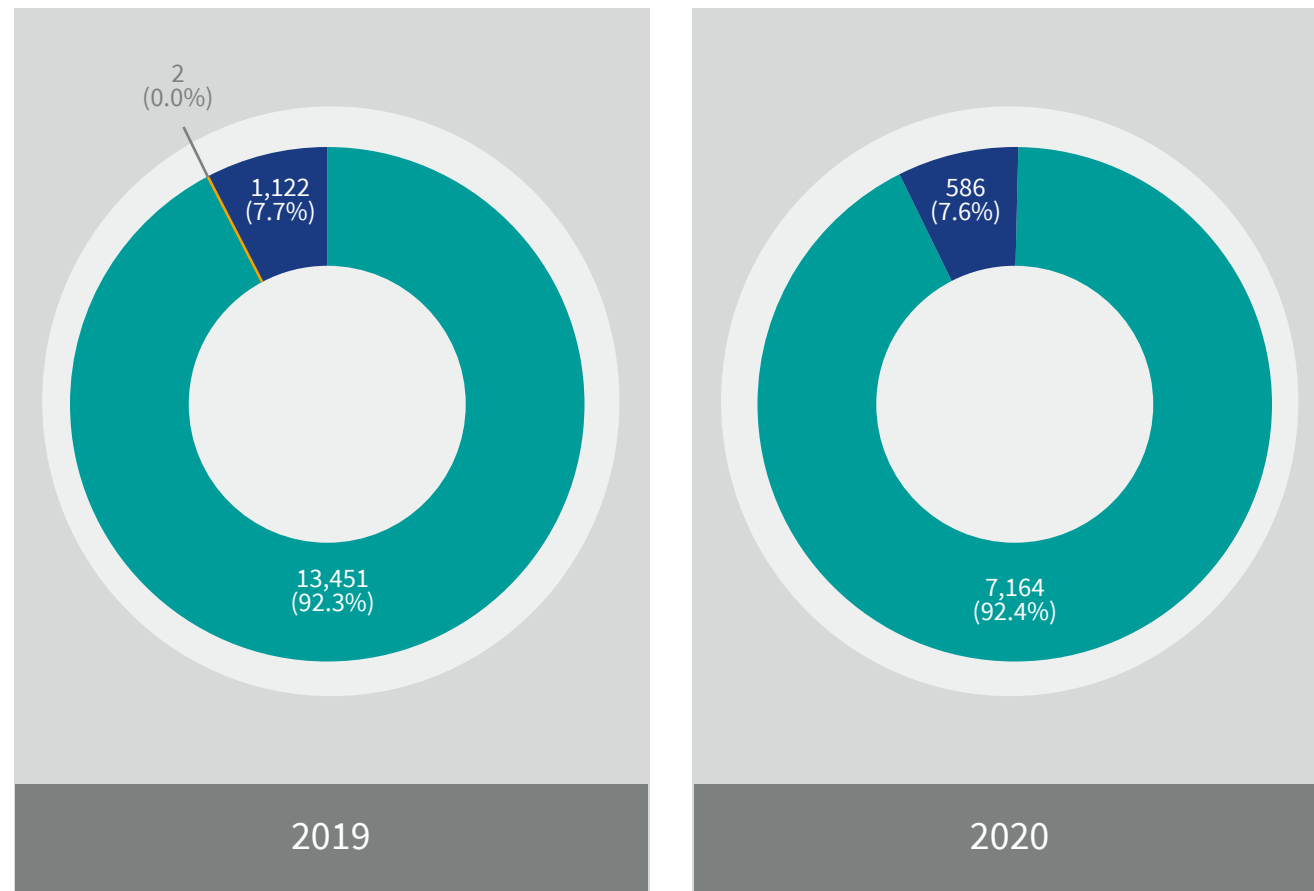


*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre número de víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.
 **Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la etapa de confinamiento y la nueva normalidad durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

3.C HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VÍCTIMA

Respecto a los hechos de tránsito por tipo de víctima, la proporción de hechos de tránsito con lesionados para AXA (Gráfica 24) disminuyó de 7.7% a 7.6% del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2020. Mientras que la proporción de los hechos de tránsito sin víctimas pasó de 92.3% en 2019 a 92.4% en 2020. En el caso de los hechos de tránsito con personas lesionadas y fallecidas, se registraron dos hechos en 2019 y ninguno en 2020. De igual forma, no se reportó ningún incidente vial que tuviera, únicamente, víctimas fatales.

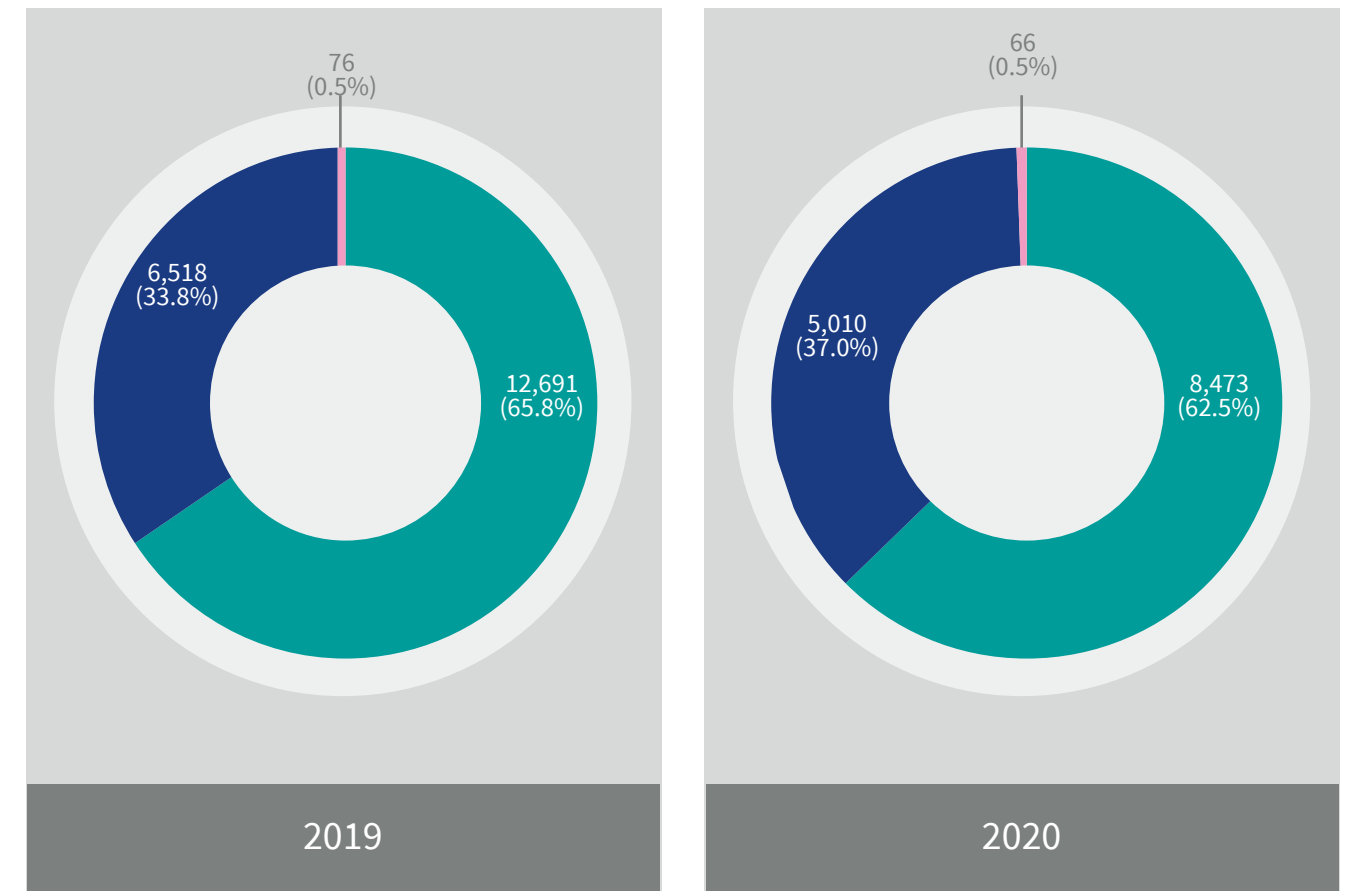
Gráfica 24. Hechos de tránsito por tipo de víctima AXA, 3er trimestre 2019 y 2020



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

En el caso del C5 (Gráfica 25), los hechos de tránsito sin personas lesionadas ni fallecidas pasaron de representar 65.8% en el tercer trimestre de 2019 a 62.5% en el mismo periodo de 2020. La proporción de hechos de tránsito con personas fallecidas se mantuvo constante representando el 0.5% de los hechos en ambos periodos. Finalmente, los hechos de tránsito con personas lesionadas aumentaron en proporción respecto al total de hechos de tránsito, de 33.8% a 37%.

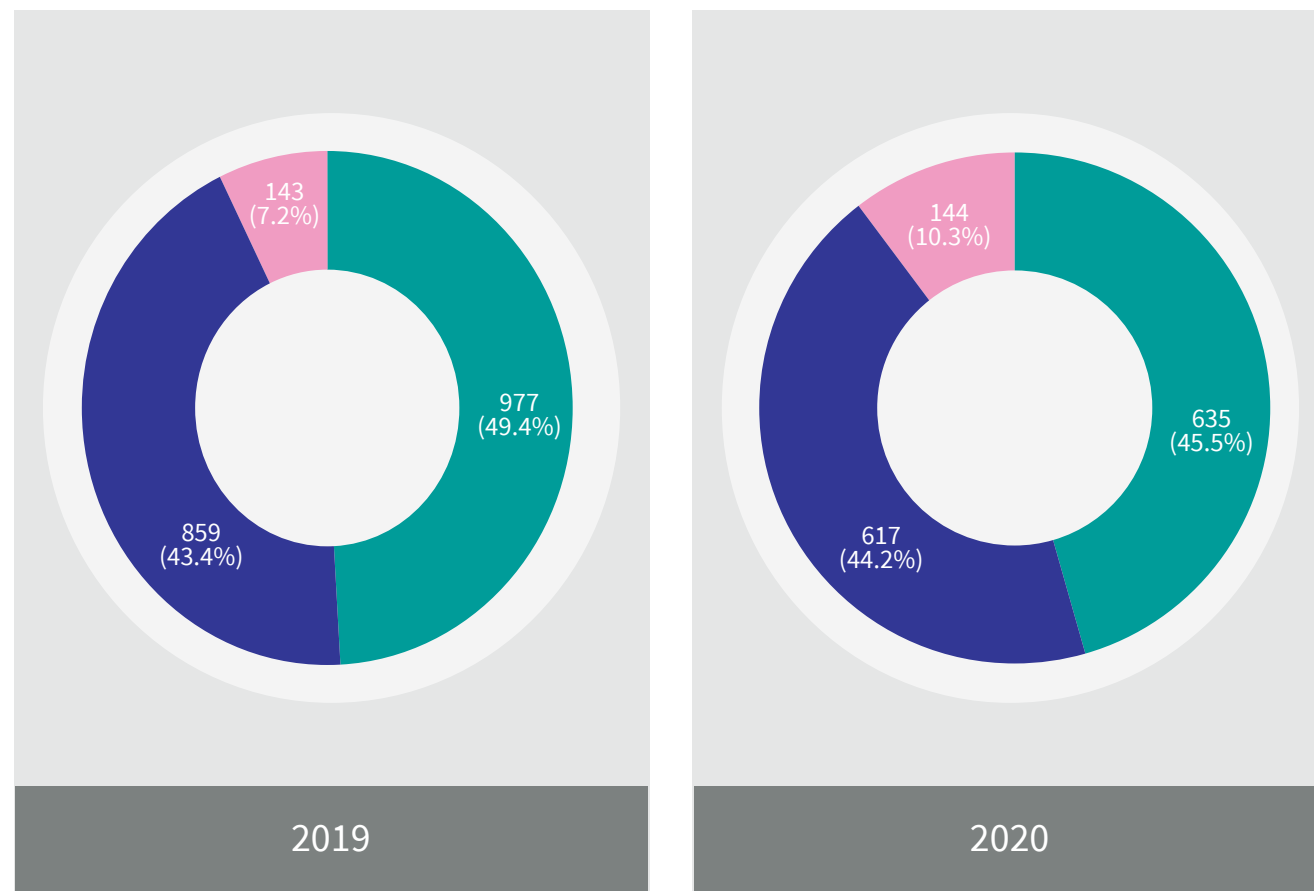
Gráfica 25. Hechos de tránsito por tipo de víctima C5, 3er trimestre 2019 y 2020



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

Para la FGJ (Gráfica 26), del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2020, los hechos de tránsito con personas lesionadas tuvieron un aumento en proporción con el total de hechos de tránsito, pasando de 43.4% a 44.2%. Asimismo, la proporción de hechos de tránsito con víctimas mortales aumentó de 7.2% a 10.3%, mientras que la proporción de hechos de tránsito sin víctimas se redujo de 49.4% a 45.5%.

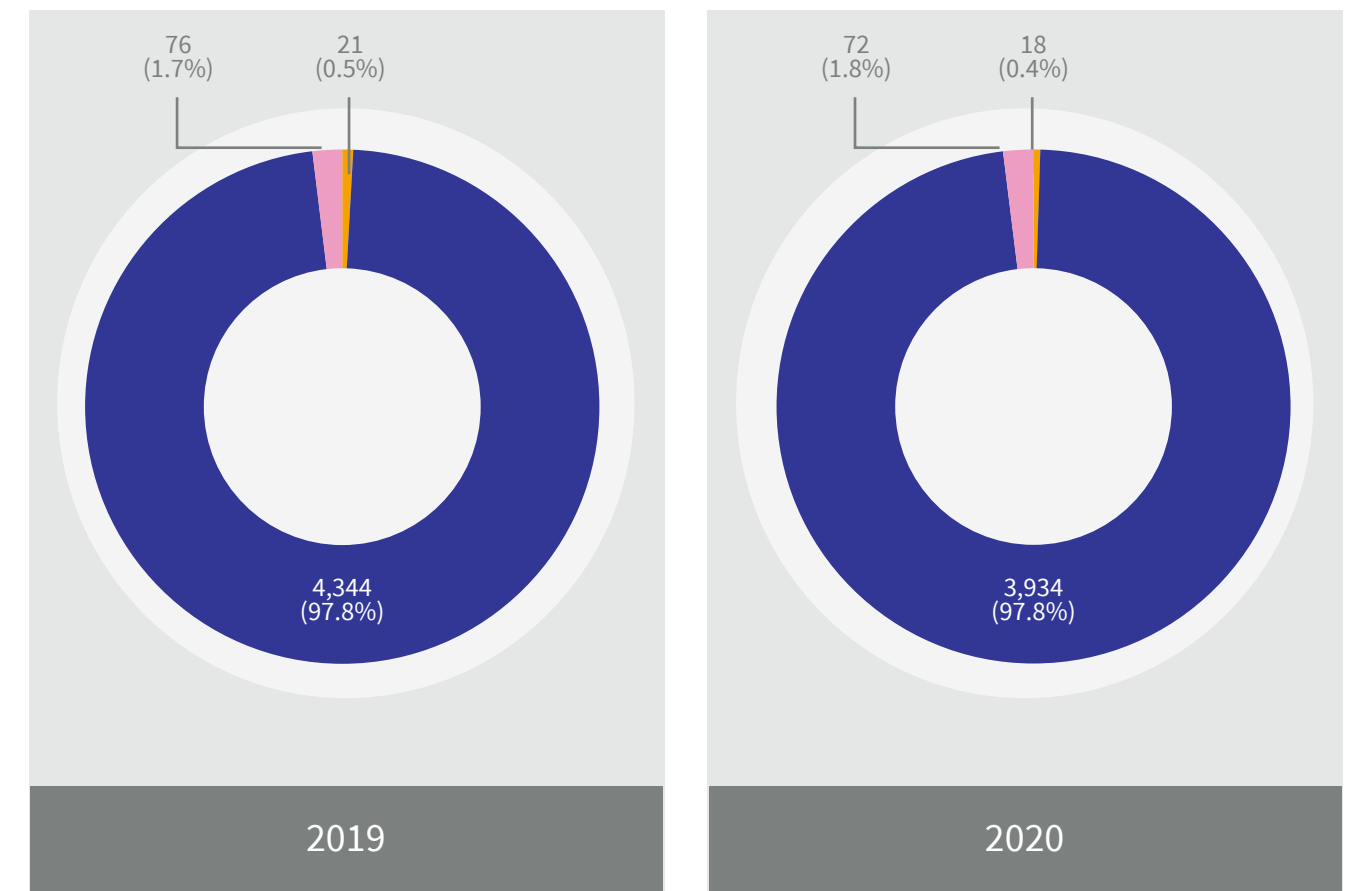
Gráfica 26. Hechos de tránsito por tipo de víctima FGJ, 3er trimestre 2019 y 2020



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 27), la proporción de hechos de tránsito con personas lesionadas, respecto al total de hechos de tránsito, se mantuvo constante en ambos trimestres siendo de 97.8% para ambos periodos. En el caso de hechos de tránsito con víctimas fatales, el porcentaje aumentó de 1.7% a 1.8%, mientras que la proporción de hechos de tránsito con lesionados y fallecidos disminuyó de 0.5% a 0.4%

Gráfica 27. Hechos de tránsito por tipo de víctima SSC, 3er trimestre 2019 y 2020



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

3.D VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

Respecto a las muertes por tipo de usuario de la vía (Gráfica 28), para el tercer 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 atropellamientos¹⁵, las cuales pasaron de 60% y 52%, respectivamente, a 42.4% y 38.9%**. Mientras, la proporción de las fatalidades por choque aumentaron de 40% y 42.1%, en 2019, a 57.6% y 52.3%, en 2020.

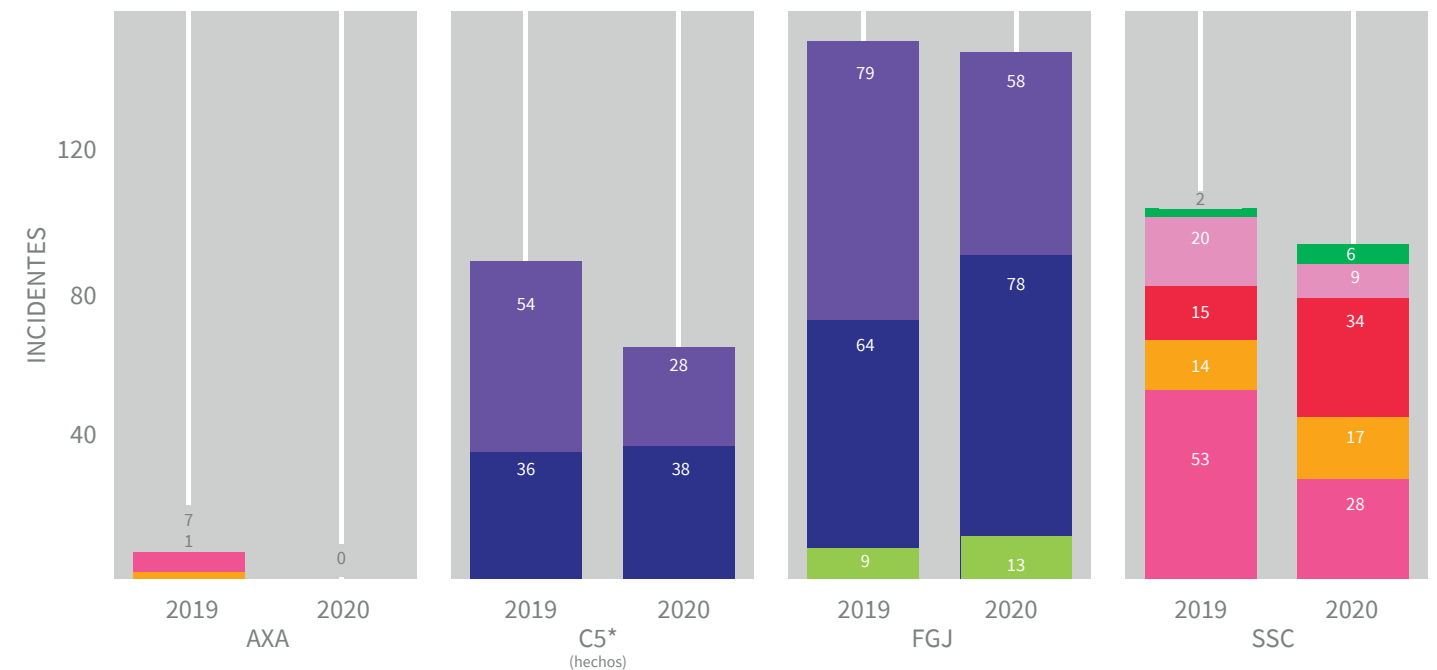
Por su parte, la SSC, registró un aumento en la proporción de las muertes de ciclistas, motociclistas y pasajeros, pasando de 1.9% a 6.4%, de 14.4% a 36.2% y de 13.5% a 18.1%, respectivamente. En lo que respecta a la proporción de incidentes viales derivados en el fallecimiento de peatones y conductores se reportó una disminución de 2019 a 2020, pasando de 51% a 30% en peatones y de 19.2% a 9.6% en conductores.

Es importante mencionar que, a partir de febrero de 2020, la SSC contó con más fuentes de información tras la incorporación del puesto de mando al C5. Anteriormente, solo contaba con los reportes de policía vía radio mientras que, actualmente, se toman reportes por llamadas al 911, radio, botones de auxilio, la app 911/redes sociales y cámaras. Aunado a lo anterior, a partir de la crisis sanitaria por COVID-19, la bicicleta ha sido una alternativa de movilidad para muchas más personas.

En el caso de AXA, se registró un fallecimiento de pasajero y siete fallecimientos de conductores en el tercer trimestre de 2019 mientras que, en el mismo periodo de 2020, no se registró ningún fallecimiento.



Gráfica 28. Muertes por usuario de la vía, 3er trimestre 2019 y 2020¹⁷



*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.

¹⁷OTROS, corresponde a la suma de las muertes derivadas de los delitos “HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR” y “HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR (CAÍDA)”

Tabla 1. Muertes por usuario de la vía SSC, 3er trimestre de 2019 y 2020

Año	Ciclistas ¹⁶	Conductores	Motociclistas	Pasajeros	Peatones
2019	2	20	15	14	53
2020	6	9	34	17	28

¹⁵ La categoría “ATROPELLAMIENTO”, incluye atropellamiento de peatones y ciclistas.

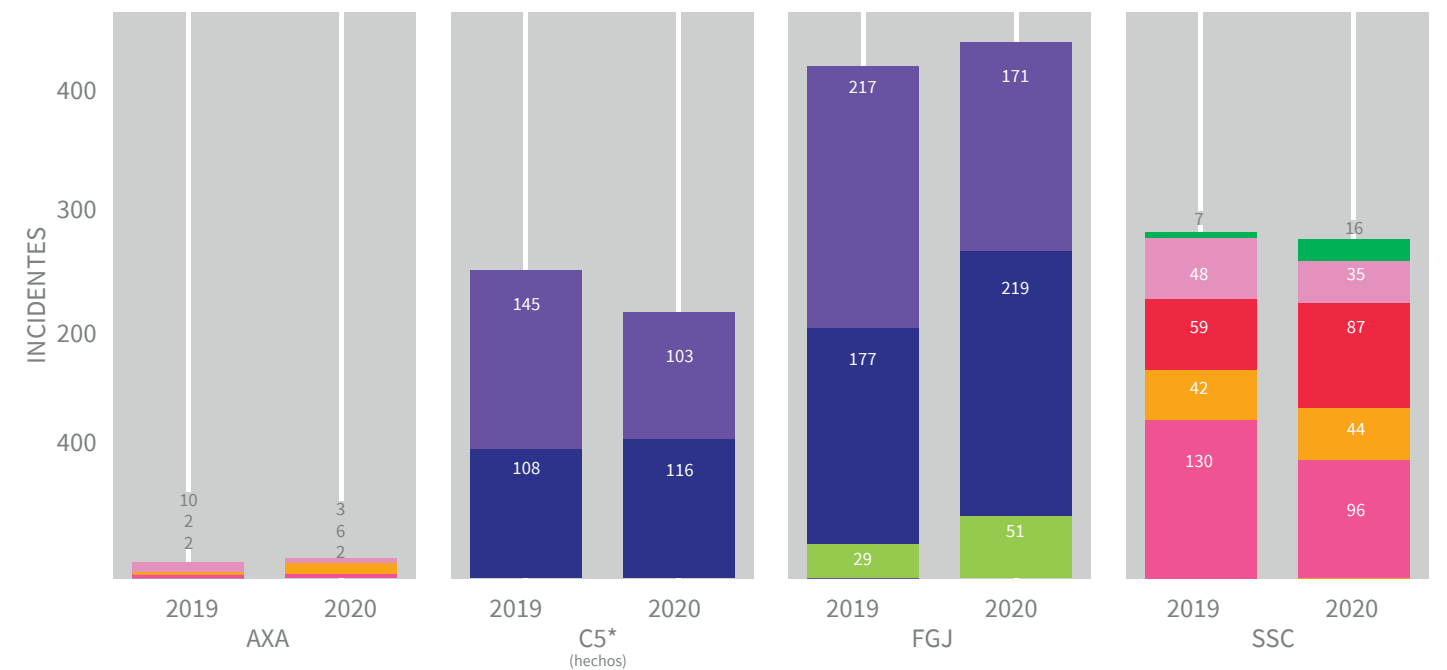
¹⁶ A partir de febrero de 2020, SSC contó con más fuentes de información tras la incorporación del puesto de mando al C5. Anteriormente, solo contaba con los reportes de policía vía radio mientras que, actualmente, se toman reportes por llamadas al 911, radio, botones de auxilio, la app 911/redes sociales y cámaras. Aunado a lo anterior, a partir de la crisis sanitaria por COVID-19, la bicicleta ha sido una alternativa de movilidad para muchas más personas.

La Gráfica 29 realiza el mismo análisis de enero a septiembre tanto de 2019 como de 2020, en donde se muestra que en los registros de AXA disminuyó la proporción de fallecimientos de conductores de 71.4% a 27.3%, mientras que la de pasajeros y peatones aumentó de 14.3% a 54.5% y de 14.3% a 18.2%, respectivamente.

En el caso del C5, la proporción de fatalidades por choque aumentó de 42.7% a 53%, mientras que los atropellamientos disminuyeron de 57.3% a 47%; lo cual coincide con los registros de la FGJ en donde las víctimas fallecidas por atropellamientos disminuyeron de 51.3% a 38.8%. No obstante, los fallecimientos por choque registrados por la FGJ aumentaron de 41.8% a 49.7%. En cuanto a la SSC, la proporción de fallecimientos de peatones y conductores disminuyó de 45.5% a 34.5% y de 16.8% a 12.6%, respectivamente, mientras que la proporción de ciclistas¹⁸ y motociclistas aumentó de 2.4% a 5.8% y de 20.6% a 31.3%, respectivamente.



Gráfica 29. Muertes por usuario de la vía, enero a septiembre 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.

Tabla 2. Muertes por usuario de la vía SSC, enero a septiembre de 2019 y 2020

Año	Ciclistas	Conductores	Motociclistas	Pasajeros	Peatones
2019	7	48	59	42	130
2020	16	35	87	44	96

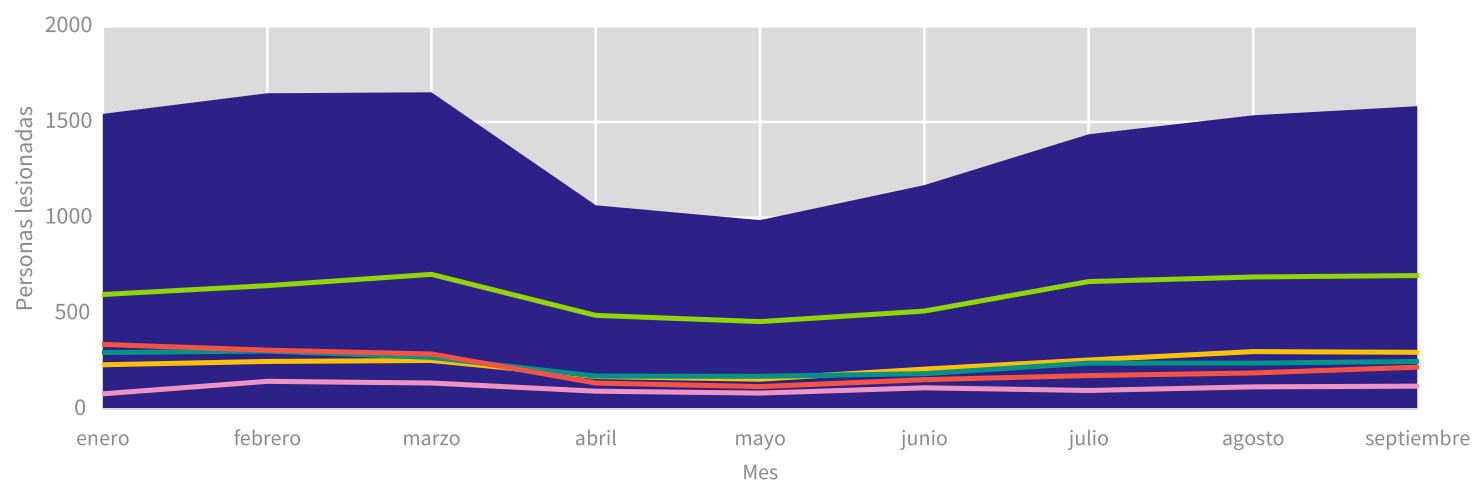
¹⁸ A partir de febrero de 2020, SSC contó con más fuentes de información tras la incorporación del puesto de mando al C5. Anteriormente, solo contaba con los reportes de policía vía radio mientras que, actualmente, se toman reportes por llamadas al 911, radio, botones de auxilio, la app 911/redes sociales y cámaras. Aunado a lo anterior, a partir de la crisis sanitaria por COVID-19, la bicicleta ha sido una alternativa de movilidad para muchas más personas.

¹⁹ 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.E TENDENCIA DE PERSONAS LESIONADAS Y FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la SSC, de enero a septiembre de 2020, los motociclistas fueron los usuarios de la vía más propensos a sufrir lesiones por hechos de tránsito. En ese sentido, se observa en la Gráfica 30.1 un decremento de los motociclistas lesionados por hechos de tránsito de abril a junio (coincidente con la jornada nacional de sana distancia y el semáforo rojo por la emergencia sanitaria por COVID-19). Sin embargo, de julio a septiembre, se observa un incremento paulatino. En cuanto al resto de los usuarios de la vía, también se puede observar un decremento en los registros de personas lesionadas durante el segundo trimestre de 2020.

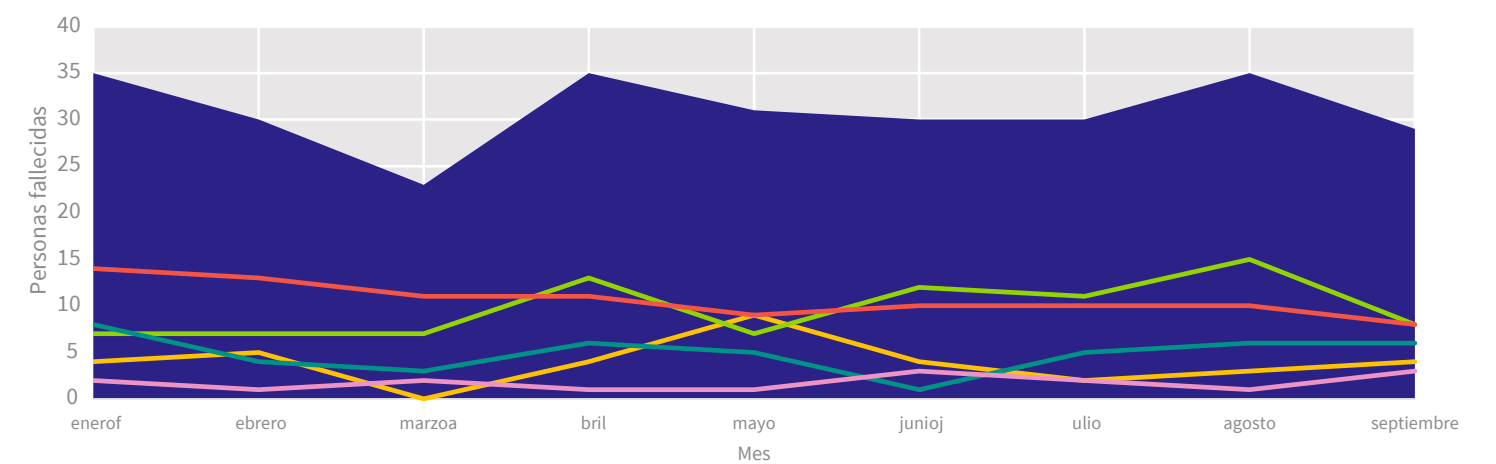
Gráfica 30.1 Tendencia de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía enero a septiembre 2020, SSC



■ TOTAL DE LESIONADOS ■ CONDUCTOR ■ MOTOCICLISTA ■ PASAJERO ■ CICLISTA ■ PEATÓN

En cuanto a las víctimas mortales por hechos de tránsito, en la gráfica 30.2 con los registros de la SSC, se observa un decremento progresivo en la cantidad de peatones fallecidos, pasando de 14 registros en enero a 8 en septiembre mientras que la cantidad de motociclistas ha ido en aumento, pasando de 7 registros en enero a 15 en agosto.

Gráfica 30.2 Tendencia de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía enero a septiembre 2020, SSC



■ TOTAL DE FALLECIDOS ■ CONDUCTOR ■ MOTOCICLISTA ■ PASAJERO ■ CICLISTA ■ PEATÓN

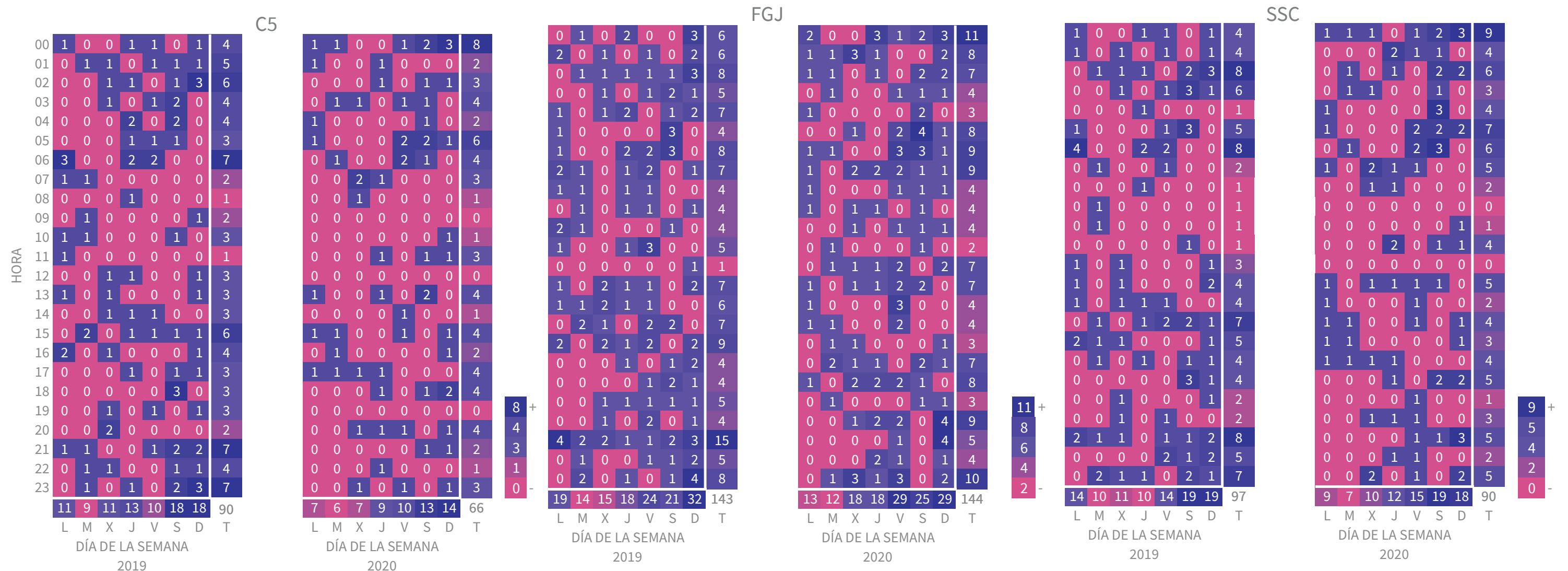
3.F HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS MORTALES POR DÍA Y HORA

De acuerdo con los registros proporcionados por la C5, **el día y la hora con mayor registro de incidentes viales con víctimas mortales para el tercer trimestre de 2020 fue el domingo a las 00:00 h con 3 registros**, mientras que, en el mismo periodo de 2019, los días y horas con mayor cantidad de registros fueron los lunes a las 06:00 h, los sábados a las 18:00 h y los domingos a las 02:00 y 23:00 h con 3 registros cada una (Gráfica 31). En términos generales resaltan, para ambos años, los fines de semana (viernes a domingo). No obstante, mientras en 2019 las concentraciones más altas se encontraron entre las 21:00 y las 06:00 h y, entre las 12:00 y las 19:00 h; para 2020 se encontraron a las 00:00 h, de 05:00 a 07:00 h y de 17:00 a 18:00 h.

Con base en la información proporcionada por la FGJ (Gráfica 31), en el tercer trimestre de 2020, se registraron tres picos con 4 registros cada uno: los sábados a las 05:00 h, y los domingos a las 20:00 h y 21:00 h, mientras que, en 2019, se registraron dos picos con 4 registros: los lunes a las 21:00 h y los domingos a las 23:00 h. De manera general, ambos años, concentraron las cifras más altas de viernes a domingo de 23:00 a 04:00 h, de 06:00 a 07:00 h, de 13:00 a 16:00 h y a las 21:00 h en 2019, mientras que, en 2020, se concentraron de 23:00 a 02:00 h, de 05:00 a 07:00 h, de 12:00 a 13:00 h, de 17:00 a 18:00 h y a las 20:00 h.

En lo que a SSC se refiere (Gráfica 31), el sábado a las 04:00 h y a las 06:00 h y el domingo a las 00:00 h y a las 21:00 h se registró la mayor cantidad de hechos de tránsito con víctimas mortales para 2020 con 3 registros, mientras que, en 2019, fue el lunes a las 06:00 h con 4 registros. En términos generales, en ambos años, ocurrió la mayor cantidad de hechos de tránsito con víctimas mortales durante sábados y domingos, entre las 21:00 y 03:00 h, las 05:00 y 06:00 h y, las 13:00 y las 18:00 h para 2019 y; entre las 23:00 y las 07:00 h, las 15:00 y las 18:00 para 2020.

Gráfica 31. Hechos de tránsito con víctimas mortales por día y hora, 3er trimestre 2019 y 2020

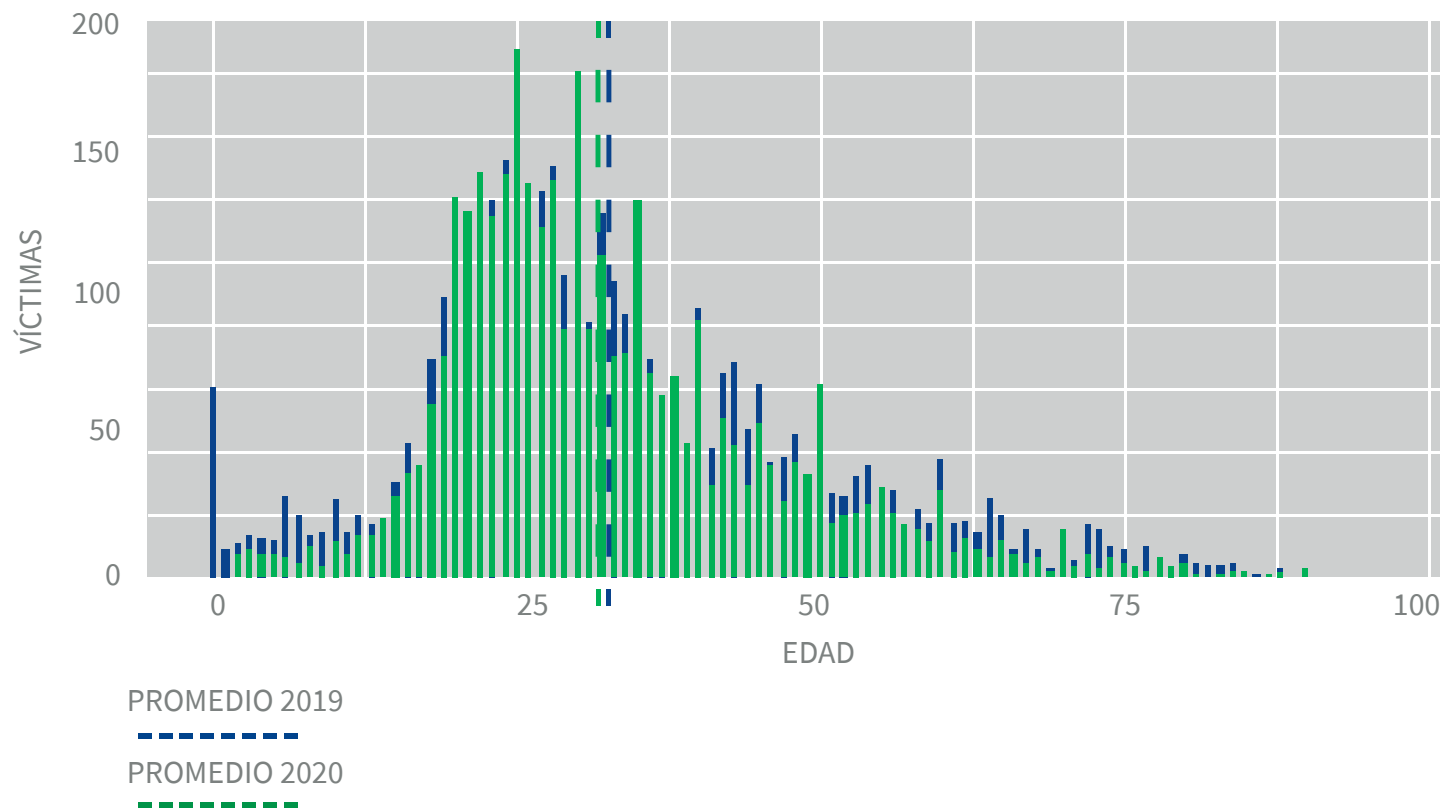


3.G INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

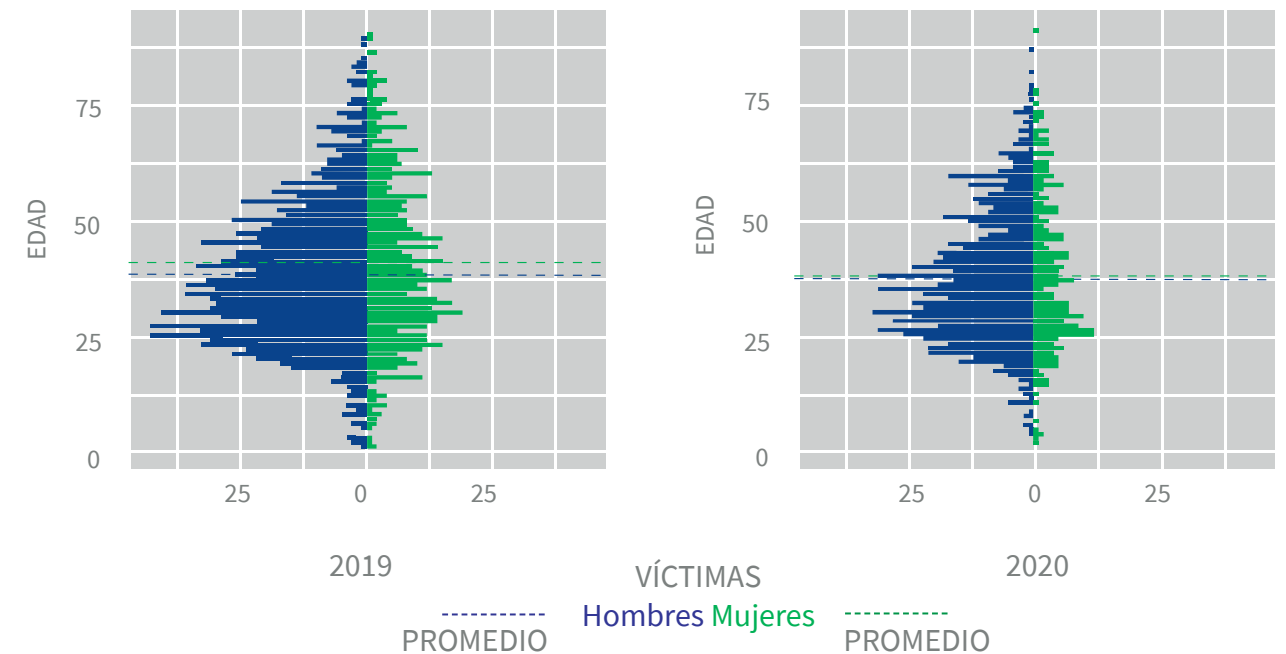
Respecto a las edades de las víctimas por hechos de tránsito, de acuerdo con datos de la SSC (Gráfica 32), hubo una reducción en la edad promedio de personas lesionadas y fallecidas. Mientras que en el tercer trimestre de 2019 la edad media de hombres y mujeres fue de 33 años; para el tercer trimestre de 2020, la edad promedio fue de alrededor de 32 años.

Con base en los datos de la FGJ (Gráfica 33), también se presentó una reducción en la edad promedio de las personas lesionadas y fallecidas. Mientras que, en el tercer trimestre de 2019, la edad promedio fue de 41 años en mujeres y 38 años en hombres, en el mismo periodo de 2020 fue de 38 años en mujeres y 37 años en hombres (mayor a la registrada por la SSC). En cuanto a la distribución de las víctimas por sexo, las mujeres representaron el 32% del total de víctimas de hechos de tránsito en 2019 y 25% en 2020, lo que muestra que en ambos periodos, aproximadamente, el 70% de las víctimas por incidentes viales fueron hombres.

Gráfica 32. Distribución por edad de lesionados y muertos, SSC 3er trimestre 2019 y 2020

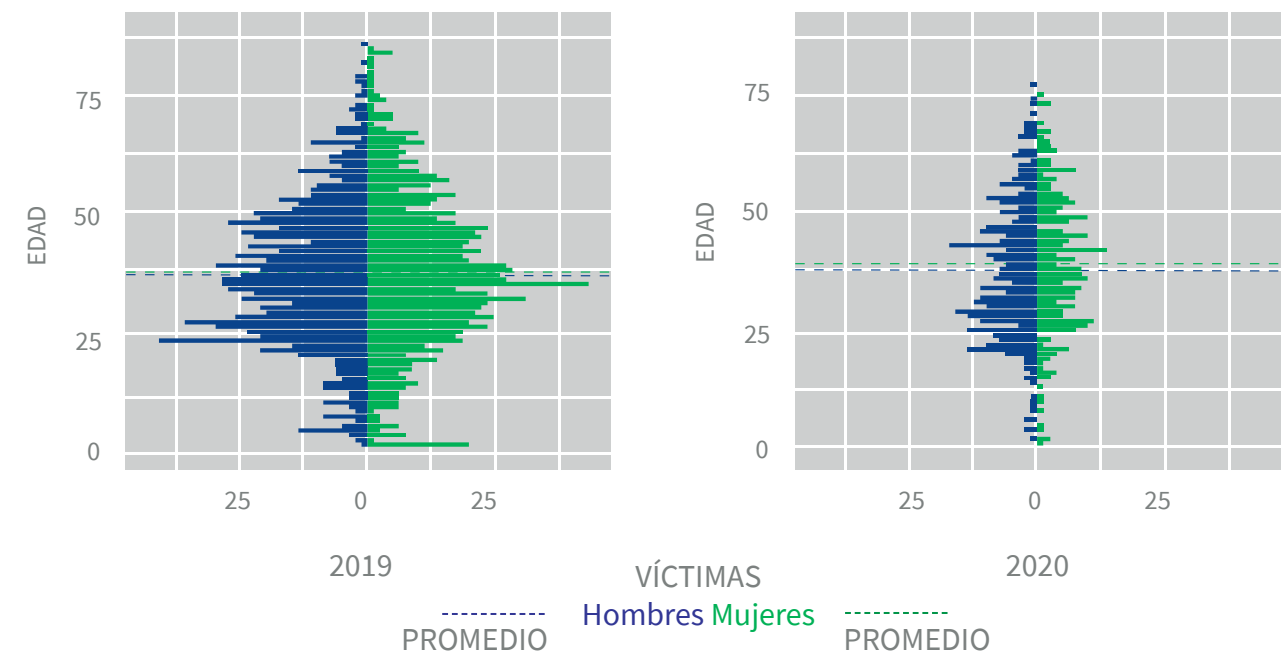


Gráfica 33. Pirámides de población de las víctimas de los siniestros registrados por FGJ, 3er trimestre 2019 y 2020



En el caso de AXA (Gráfica 34), 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 37 a los 39 años, en promedio. Respecto al sexo de las víctimas, para el tercer trimestre de 2019, las mujeres representaron aproximadamente el 50%, mientras que para el tercer trimestre de 2020, representaron el 42%.

Gráfica 34. Pirámides de población de las víctimas de los siniestros registrados por AXA, 3er trimestre 2019 y 2020

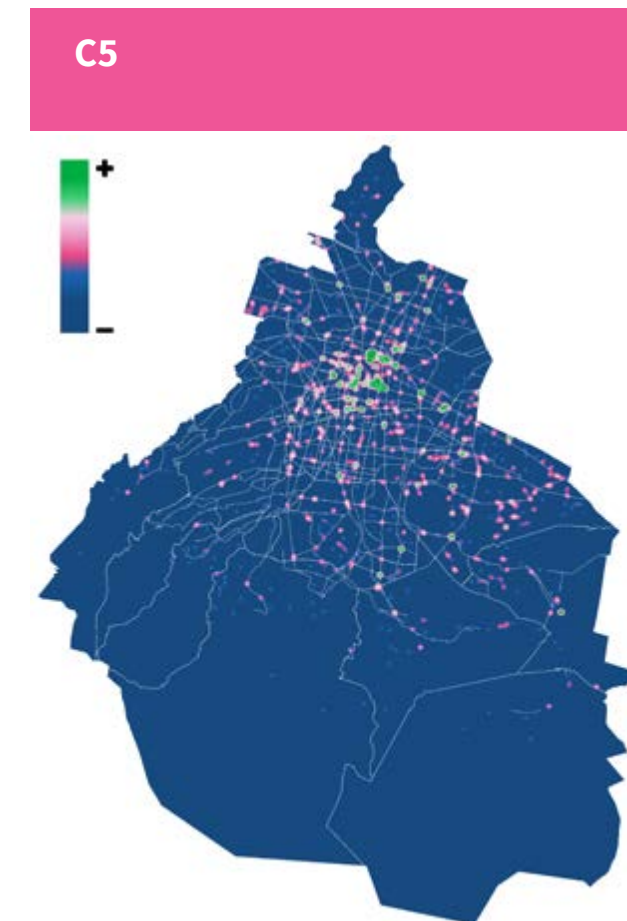


ANEXOS

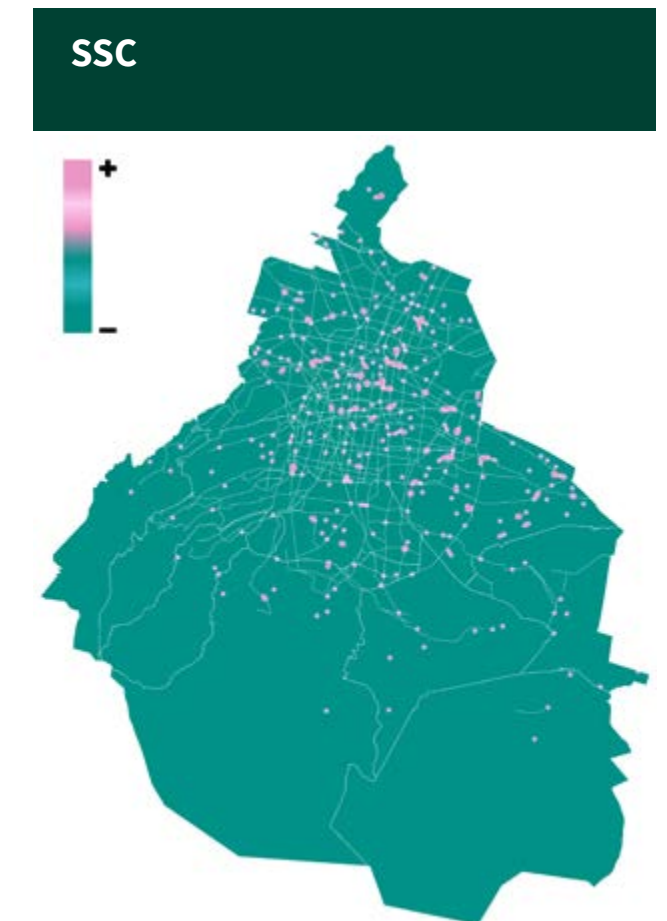
1. DENSIDAD DE PERSONAS ATROPELLADAS

Referente a la cantidad de atropellamientos ocurridos durante el tercer trimestre de 2020, el C5 (Mapa 5) y la SSC (Mapa 6) coincidieron en que **se reportaron más del 50% eventos en Iztapalapa, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza**. 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 1 Sur Fray Servando teresa de Mier, Eje Central Lázaro Cárdenas, Eje 3 Sur, 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,
3^{er} trimestre 2020



Mapa 6.
Concentración
de atropellamientos SSC,
3^{er} trimestre 2020

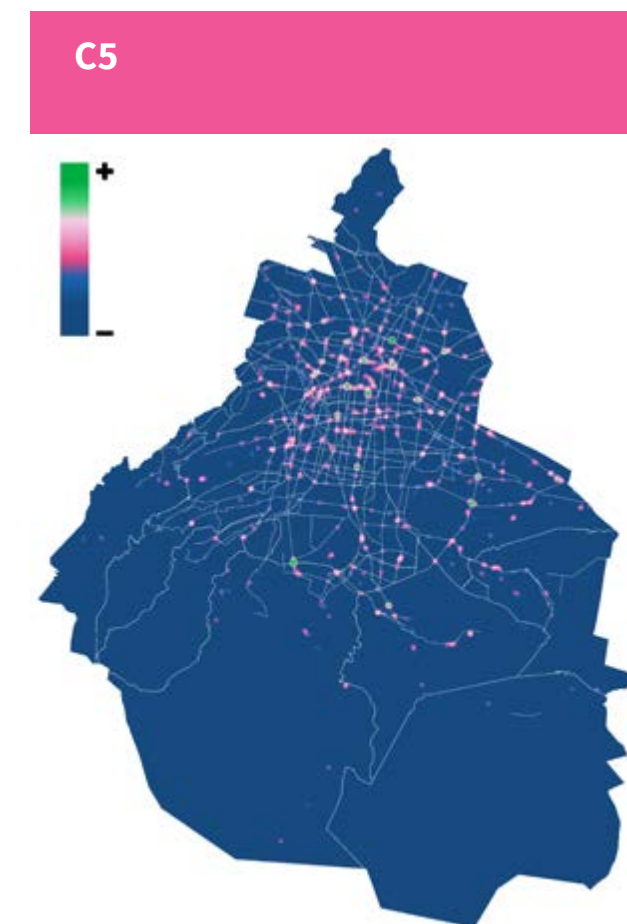


2. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO CON MOTOCICLISTAS

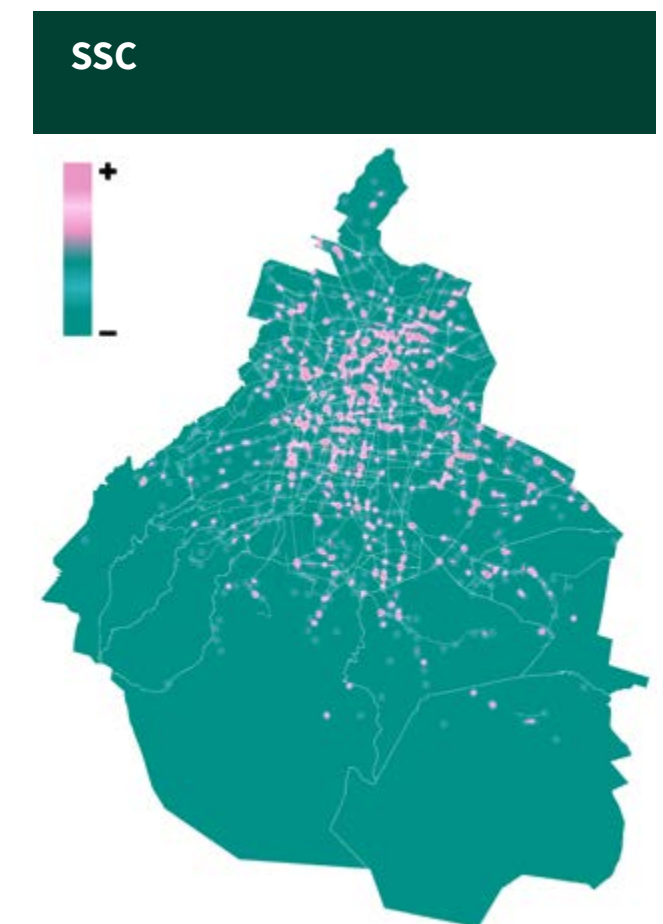
En cuanto a la cantidad de reportes por hechos de tránsito con motocicletas involucradas, iniciados durante el tercer trimestre de 2020 ante el C5 (Mapa 7), dicha dependencia reportó que en Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero sucedieron cerca del 40% de los hechos de tránsito con motocicletas involucradas. No obstante, a partir de lo observado en el Mapa 7, vale la pena resaltar conglomerados sobre Calzada de Tlalpan, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 1 Poniente, Eje 1 Sur, Circuito Bicentenario y las intersecciones de Anillo Periférico con Avenida de los Insurgentes, Avenida Tláhuac, Eje 8 Sur y Eje 6 Sur.

En lo que respecta a los hechos de tránsito con motociclistas lesionados y/o fallecidos, ocurridos durante el tercer trimestre de 2020, la SSC (Mapa 8) reportó, al igual que el C5, que en Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero sucedieron cerca del 40% de los hechos de tránsito que derivaron en motociclistas lesionados y/o fallecidos. Sin embargo, a partir de lo observado en el Mapa 8, resaltan conglomerados sobre Calzada de Tlalpan, Eje 8 Sur, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 5 Oriente, Circuito Bicentenario, Paseo de la Reforma y las intersecciones de Anillo Periférico con Avenida de los Insurgentes, Avenida Guadalupe I. Ramírez, Avenida Tláhuac, Eje 8 Sur y Eje 6 Sur.

Mapa 7.
Concentración de hechos de tránsito con motociclistas C5, 3^{er} trimestre 2020



Mapa 8.
Concentración de hechos de tránsito con motociclistas lesionados y/o fallecidos SSC, 3^{er} trimestre 2020

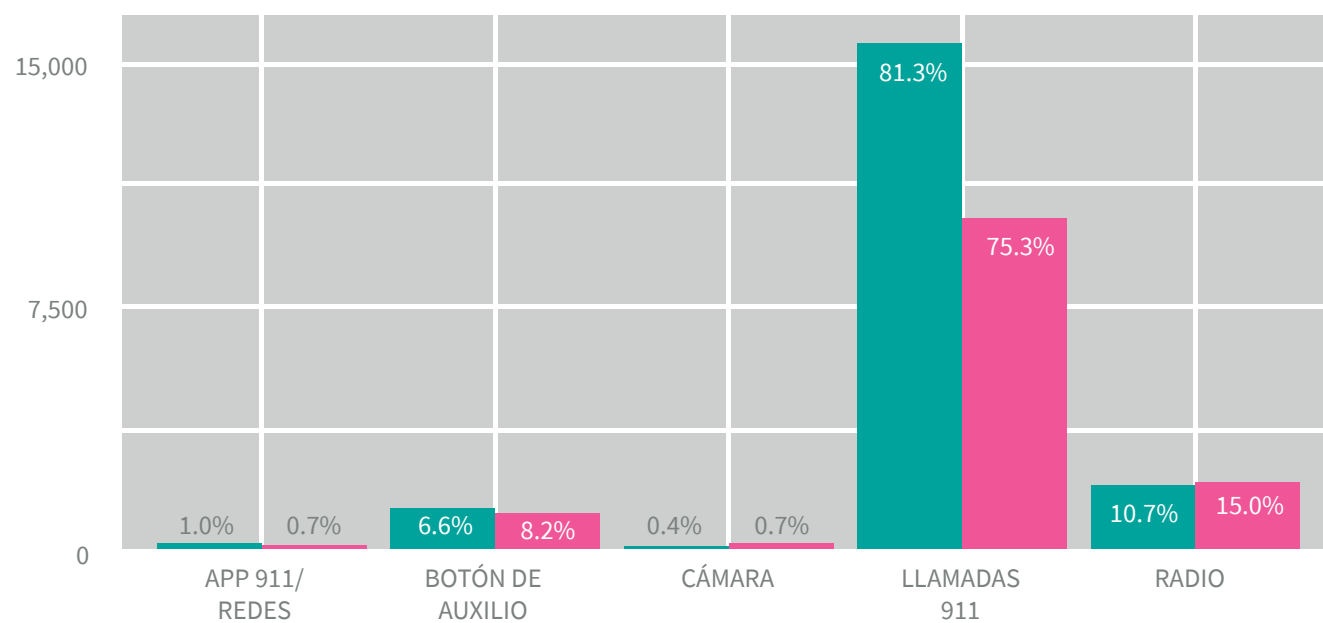


3. ATENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO A TRAVÉS DE CANALES DE EMERGENCIA

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 35 se observa que la llamada al 911 fue el canal más utilizado para reportar hechos de tránsito, tanto en el tercer trimestre de 2019, como en el de 2020, con 81.3% de los registros en 2019 y 75.3% en 2020. El segundo canal más recurrente fue vía radio, por parte de los policías de la SSC, el cual se registró en 10.7% de las veces en 2019 y 15.0% en 2020, mientras que el tercero fue el botón de auxilio que se registró 6.6% de las veces para 2019 y 8.2% para 2020.

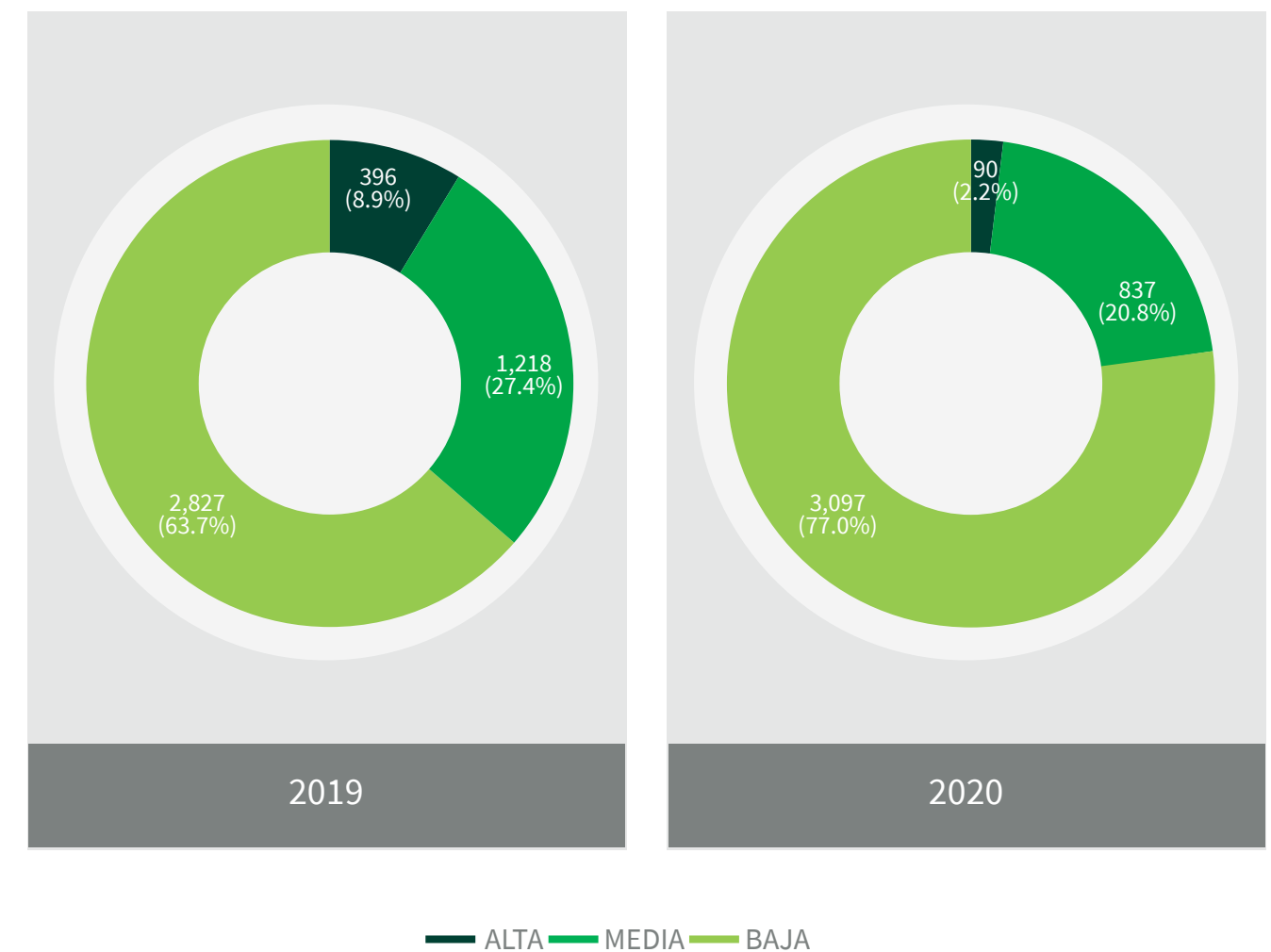
Gráfica 35. Tipo de entrada C5, 3er trimestre 2019 y 2020



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 tercer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2020, los **incidentes de prioridad baja aumentaron en proporción, pasando de 63.7% del total de incidentes a 77.0%**, mientras que los incidentes de prioridad media bajaron de 27.4% a 20.8%. **Por último, los incidentes de prioridad alta bajaron de 8.9% a 2.2%** (Gráfica 36).

Gráfica 36. Prioridad de incidentes SSC, 3er trimestre 2019 y 2020





GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO