

REPORTE TRIMESTRAL HECHOS DE TRÁNSITO

OCTUBRE-DICIEMBRE
2020



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

EN COLABORACIÓN CON FGJ • C5 • AXA • SSC

PRINCIPALES HALLAZGOS

1) Las cuatro fuentes de información registran una disminución de los hechos de tránsito, que en promedio alcanza un 22.4%. Esto puede deberse, en gran medida, a la reducción de la movilidad en la ciudad entre octubre y diciembre de 2020 (entre -60 y -40%, en promedio) en el contexto de la pandemia. En ese sentido, durante el cuarto trimestre de 2020, la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) registró una disminución en los hechos de tránsito de -9.5%, la Fiscalía General de Justicia (FGJ) de -19%, el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5) de -28.6% y AXA de -32.6% 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 incidentes de tránsito registrados tanto en el cuarto trimestre de 2019 como de 2020 sucedieron entre las 12:00 y las 18:59 h (entre 30 y 40%). No obstante, las tres fuentes coincidieron en que el mayor número de percances viales con víctimas mortales, ocurridos durante el cuarto trimestre de 2020, sucedieron de viernes a domingo alrededor de la media noche. El 26% de los registros de incidentes viales con fallecidos provinieron de la SSC, 21% del C5 y 20% de la FGJ.

3) Respecto a los incidentes viales por tipo de vía, a pesar de que se dieron de manera heterogénea en la ciudad, resalta una alta ocurrencia en tramos de Anillo Periférico, Circuito Interior, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Calzada de Tlalpan, Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa y Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez.

4) La alcaldía con la mayor cantidad de percances en el cuarto trimestre de 2020 fue Iztapalapa, para las cuatro fuentes. Sin embargo, con base en la SSC, Cuauhtémoc registró la tasa más alta de incidentes viales por kilómetro de vialidad, al igual que la tasa más alta de hechos de tránsito con personas lesionadas con este mismo criterio. No obstante, la tasa más alta de hechos de tránsito con personas fallecidas por kilómetro de vialidad lo registró la alcaldía Venustiano Carranza.

5) Con base en las cuatro fuentes de información, entre los cuartos trimestres de 2019 y 2020 se registró una reducción de 13.2%, en promedio, en el total de personas fallecidas por hechos de tránsito. En cuanto a las víctimas mortales por tipo de usuario de la vía, la SSC registró, en 2020, una disminución importante en la proporción de fallecimientos de peatones (de 43.2 a 26.4%) respecto del total de fallecimientos comparado con el mismo periodo de 2019, aunque, la proporción de las muertes de motociclistas aumentó de 29.7% a 38.2%, convirtiéndolos en el usuario de la vía con la mayor cantidad de fallecidos por incidentes viales.

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 por medio 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 cuarto trimestre de 2020 y las acumuladas de enero a diciembre** (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 **SSC**, el **C5**, la **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, misma que es comparada con los reportes realizados 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 (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

¹A partir del 1 de abril de 2020, la SSC tomó las medidas necesarias para evitar la propagación del SARS-CoV-2 (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 diciembre 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 el 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.

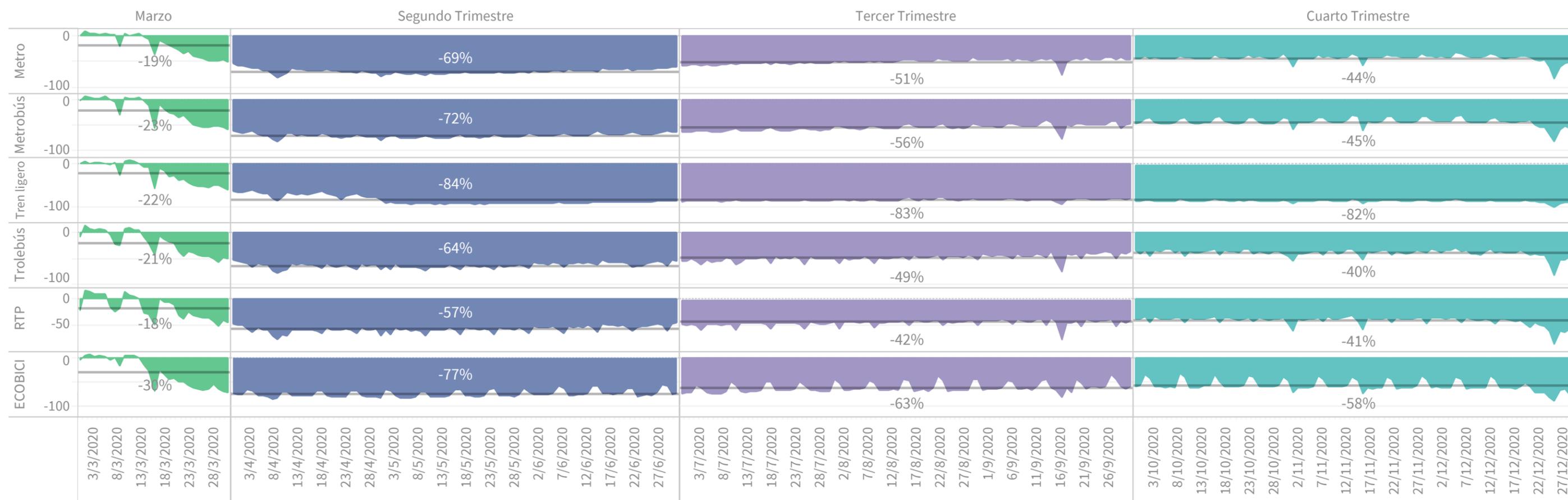
1. EL COVID-19 Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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, la nueva normalidad y el confinamiento redujeron en buena medida el tránsito vehicular, peatonal, ciclista y de transporte público (entre -60 y -40%, en promedio, durante el cuarto trimestre de 2020), lo que pudo influir de manera significativa en una menor cantidad de hechos de tránsito, pero en el aumento en la proporción de estos con personas fallecidas.

Como se observa en la gráfica 1, durante las semanas de octubre, noviembre (semáforo naranja) y diciembre (semáforo rojo, a partir del sábado 19), se registraron aumentos en la afluencia diaria de la Red de Movilidad Integrada (MI). En promedio, la afluencia en los organismos de transporte se recuperó (comparando con el 3er trimestre de 2020) hasta en 12 puntos porcentuales, teniendo una variación de -44% en Metro y Metrobús; de -40% en Trolebús; de -41% en RTP, y de -58% en Ecobici respecto a la operación normal o afluencia típica. Este comportamiento obedece a la dinámica general de la movilidad en la Ciudad durante la nueva normalidad.

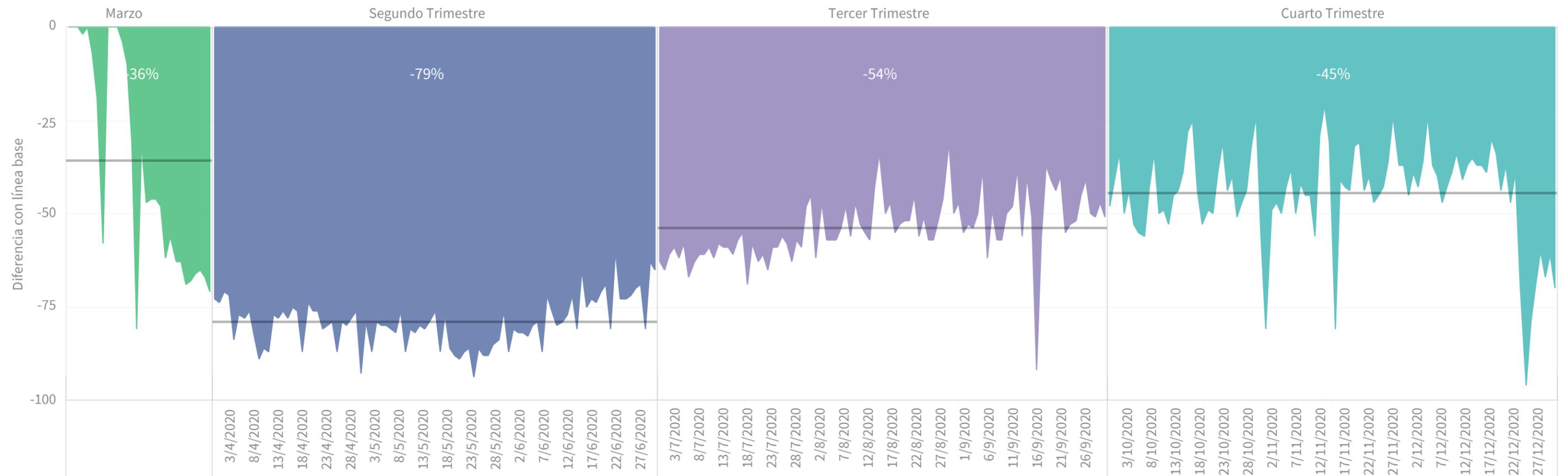
Al igual que la afluencia en el transporte público, de acuerdo con lo observado en la Gráfica 2, en octubre, noviembre (semáforo naranja) y diciembre (semáforo rojo, a partir del sábado 19), el cambio porcentual promedio diario del tránsito vehicular, respecto al comportamiento habitual, fue de -45%, en promedio.

Gráfica 1. Diferencia porcentual en la afluencia diaria de la Red de Movilidad Integrada (MI), de marzo a diciembre 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 COVID-19.

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



Nota: Desde principios de diciembre de 2020, Waze ha reportado que los datos generados a través de su aplicación han presentado volatilidad en distintas ciudades del mundo, por lo que no se mantiene la comparabilidad con otros días. Debido a lo anterior, para este reporte se han tomado los datos generados por TomTom⁵

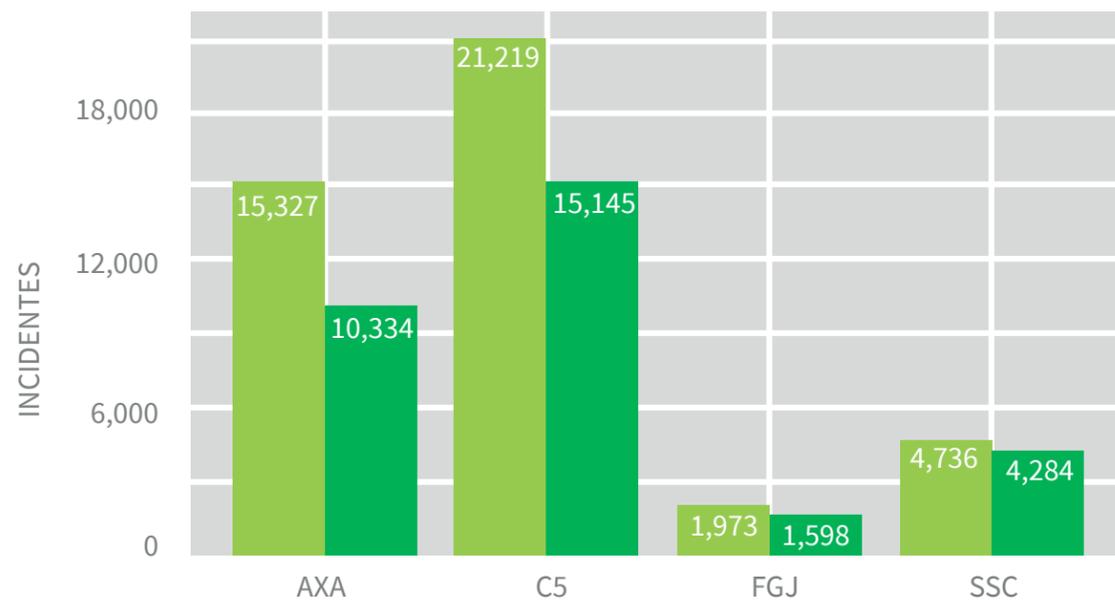
⁵ <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/diferencias-porcentuales-en-el-transito-vehicular-en-la-cdmx-tomtom/information/>

2. CIFRAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

2.A TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

La reducción de hechos de tránsito en las cifras registradas por las cuatro fuentes de información entre el cuarto trimestre de 2020 y el mismo periodo de 2019 (-22.4%, en promedio) se debe en gran medida a la reducción del tráfico vehicular (-45% en promedio) derivado de la Emergencia Sanitaria por COVID-19. La Gráfica 3 nos muestra que la SSC pasó de 4,736 registros de hechos de tránsito en el cuarto trimestre de 2019 a 4,284 en el mismo periodo de 2020 (-9.5%), el C5⁶ de 21,219 a 15,145 (-28.6%), la FGJ de 1,973 a 1,598 (-19%) y AXA de 15,327 a 10,334 (-32.6%).

Gráfica 3. Hechos de tránsito registrados, cuarto trimestre 2019 y 2020⁷



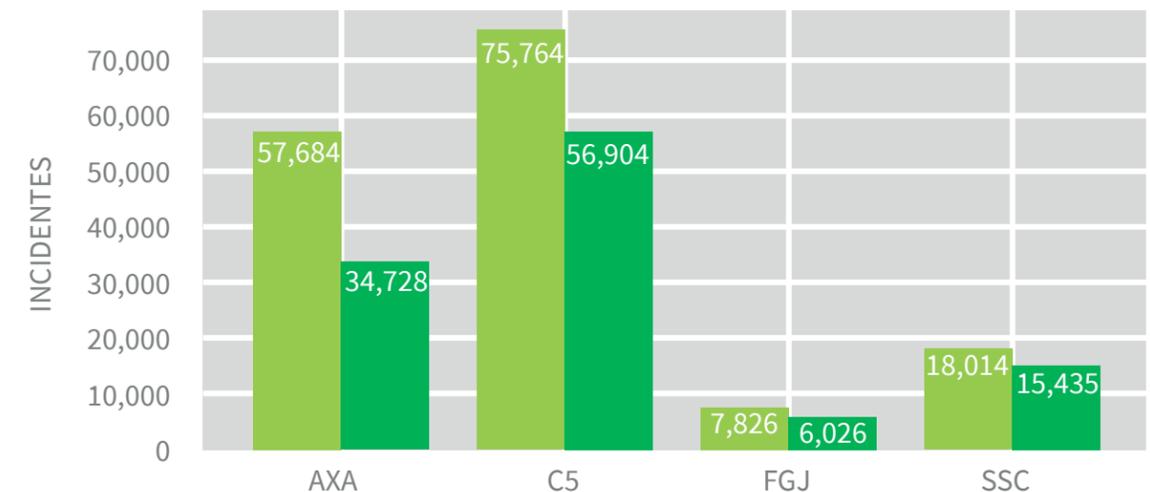
Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la nueva normalidad durante el cuarto trimestre de 2020.

⁶ Reportes por hechos de tránsito.

⁷ Respecto a las cifras de C5 y FGJ, es posible encontrar diferencias en comparación con el cuarto 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 cuarto 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 misma dependencia 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.

En cuanto a los registros acumulados de enero a diciembre de 2019, comparados con el mismo periodo de 2020 (Gráfica 4), la SSC pasó de 18,014 registros de incidentes de tránsito a 15,435 (-14.3%); el C5 de 75,764 a 56,904 (-24.9%); la FGJ de 7,826 a 6,026 (-23%) y AXA de 57,684 a 34,728 (-39.8%). De igual forma, la reducción anual en las cuatro fuentes de información (-25.5% en promedio) puede deberse significativamente a la reducción del tránsito vehicular provocado por la pandemia de COVID-19 durante el segundo, el tercero y el cuarto trimestre de 2020.

Gráfica 4. Acumulado de hechos de tránsito registrados, enero a diciembre 2019 y 2020



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

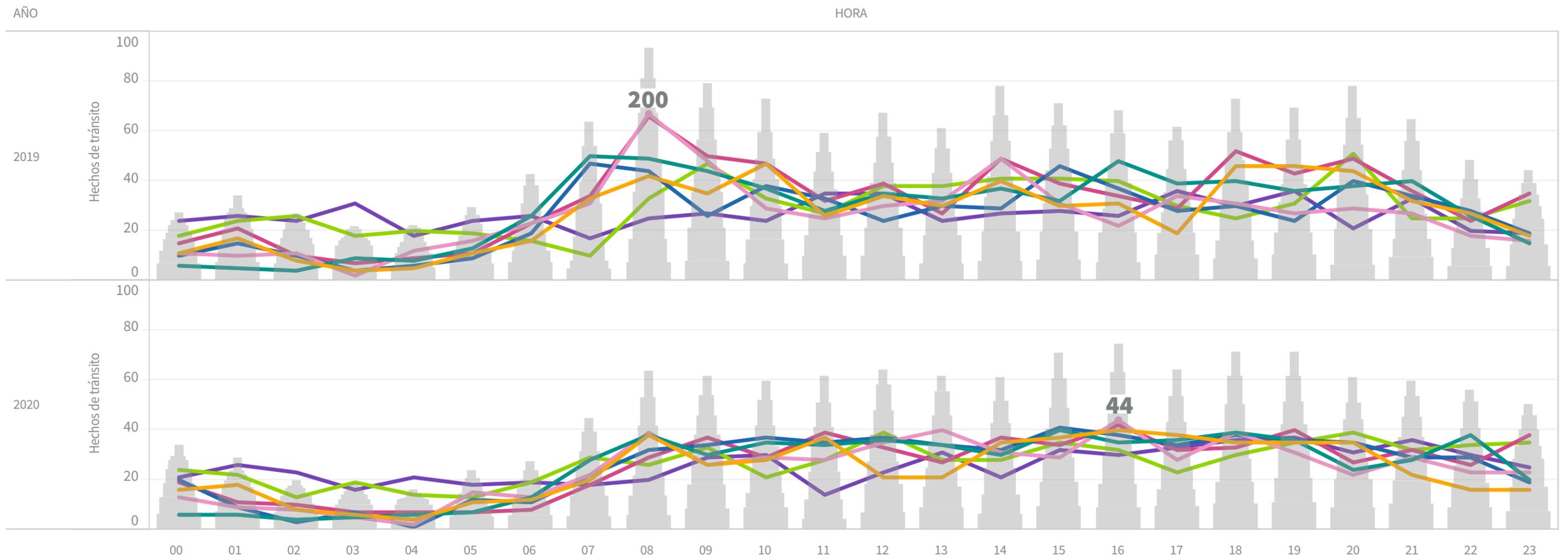
Nota: La suma de las cifras de 2020 presentadas en los reportes trimestrales anteriores varían con el acumulado, debido a reclasificaciones realizadas por la SSC.

2.B HECHOS DE TRÁNSITO POR DÍA Y HORA

De acuerdo con la SSC (Gráfica 5), para el cuarto trimestre de 2019 se registró el pico más alto de hechos de tránsito el miércoles entre las 08:00 y 08:59 h con 67 registros, mientras que para el mismo trimestre de 2020 fue el mismo día entre las 16:00 y 16:59 h con 44 registros. A partir de la gráfica es notorio que, de octubre a diciembre de 2019, la mayor cantidad de incidentes viales ocurrieron de 08:00 a 08:59 h, entre las 14:00 y 14:59 h y entre las 20:00 y 20:59 h, en comparación con el mismo periodo de 2020 en donde la incidencia fue más heterogénea, aunque sobresalió el rango comprendido entre las 16:00 y 16:59 h. En concordancia con el C5 y la FGJ, la mayor cantidad de siniestros viales ocurridos en sábado y domingo se suscitaron durante las madrugadas (casi 50% en ambos periodos).

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

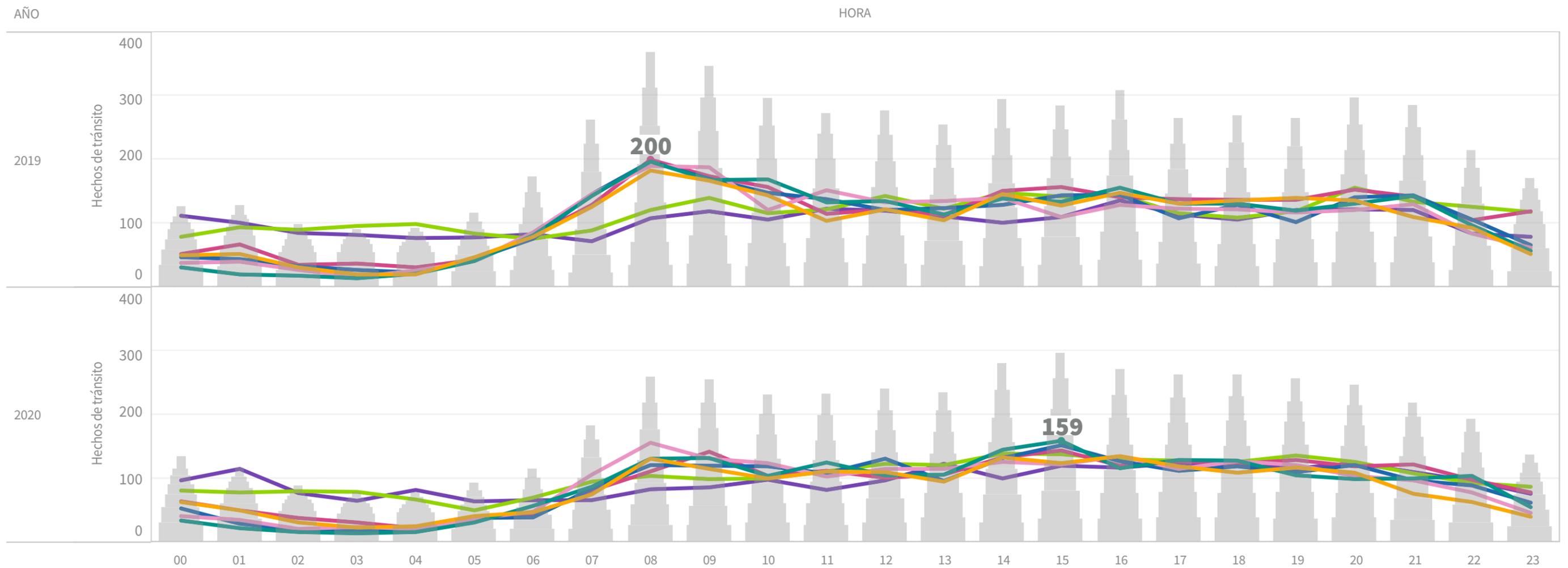
Gráfica 5. Hechos de tránsito por día y hora SSC, cuarto trimestre 2019 y 2020



Para 2019, la SSC reportó el viernes entre las 08:00 y 08:59 h como el día y la hora con mayor ocurrencia de hechos de tránsito con 200 registros, mientras que para 2020 éste cambió al martes entre las 15:00 y 15:59 h con 159 (Gráfica 6). En 2019, esta dependencia reportó tres picos de mayor incidencia de siniestros viales 08:00-09:59 h, de 16:00 a 16:59 h y de 20:00-21:59 h; mientras que en 2020 sobresalió el lapso comprendido entre las 14:00 y 15:59 h.

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

Gráfica 6. Hechos de tránsito por día y hora SSC, 2019 y 2020

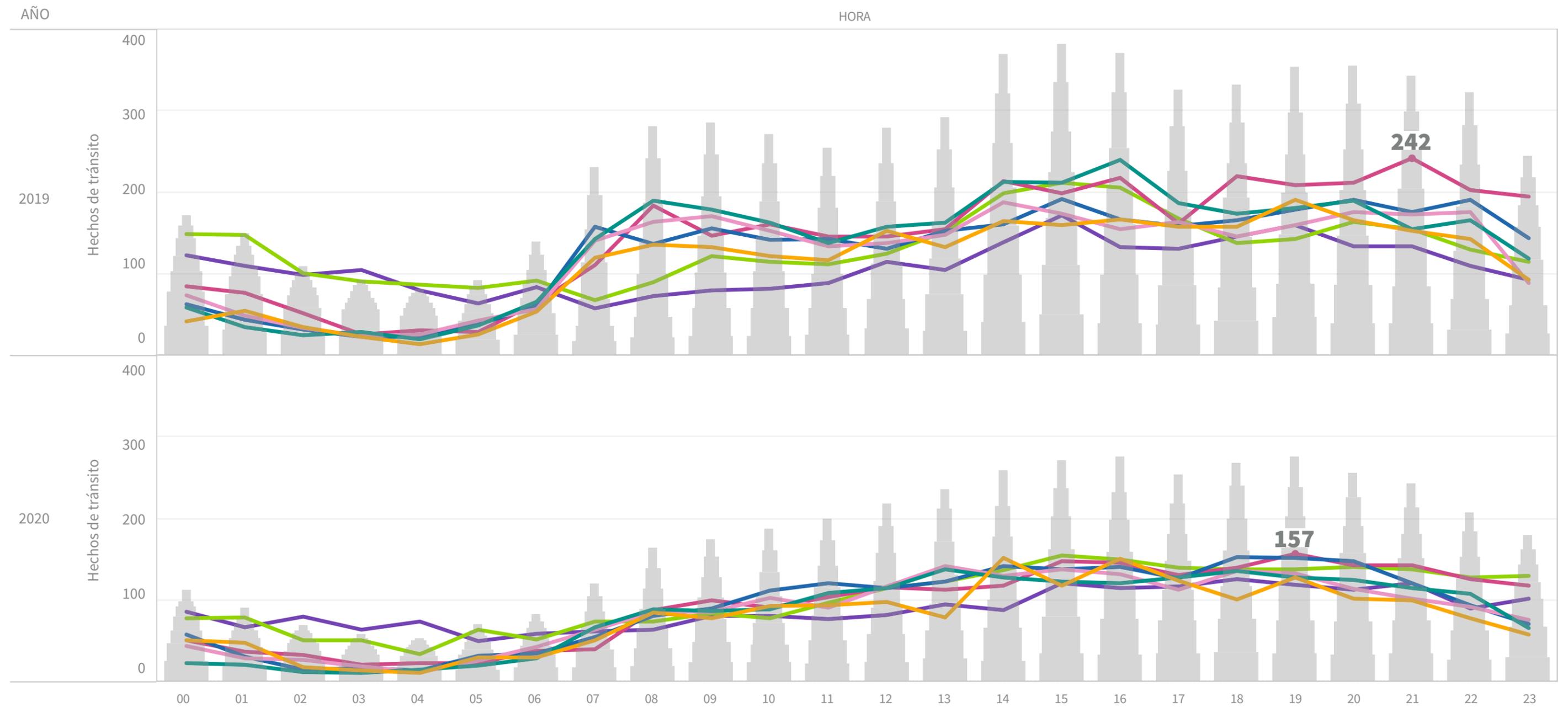


Nota: En 2020 se omite un registro del Lunes, debido a que se desconoce la hora del hecho de tránsito.

En el caso del C5, en el cuarto trimestre de 2019 y 2020 (Gráfica 7), el pico más alto de hechos de tránsito se registró el viernes entre las 21:00 y 21:59 h. para 2019, con 242 registros y el mismo día entre las 19:00 y 19:59 h para 2020 con 157 registros. De octubre a diciembre tanto de 2019 como de 2020, la mayoría de los hechos de tránsito se concentraron de 14:00 a 16:59 h, y de las 18:00 h hasta antes de las 20:00 h. La mayor ocurrencia de hechos de tránsito ocurridos durante las madrugadas (00:00 a 05:00 h), se mantiene en ambos períodos durante sábado y domingo (alrededor del 50%).

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

Gráfica 7. Hechos de tránsito por día y hora C5, cuarto trimestre 2019 y 2020

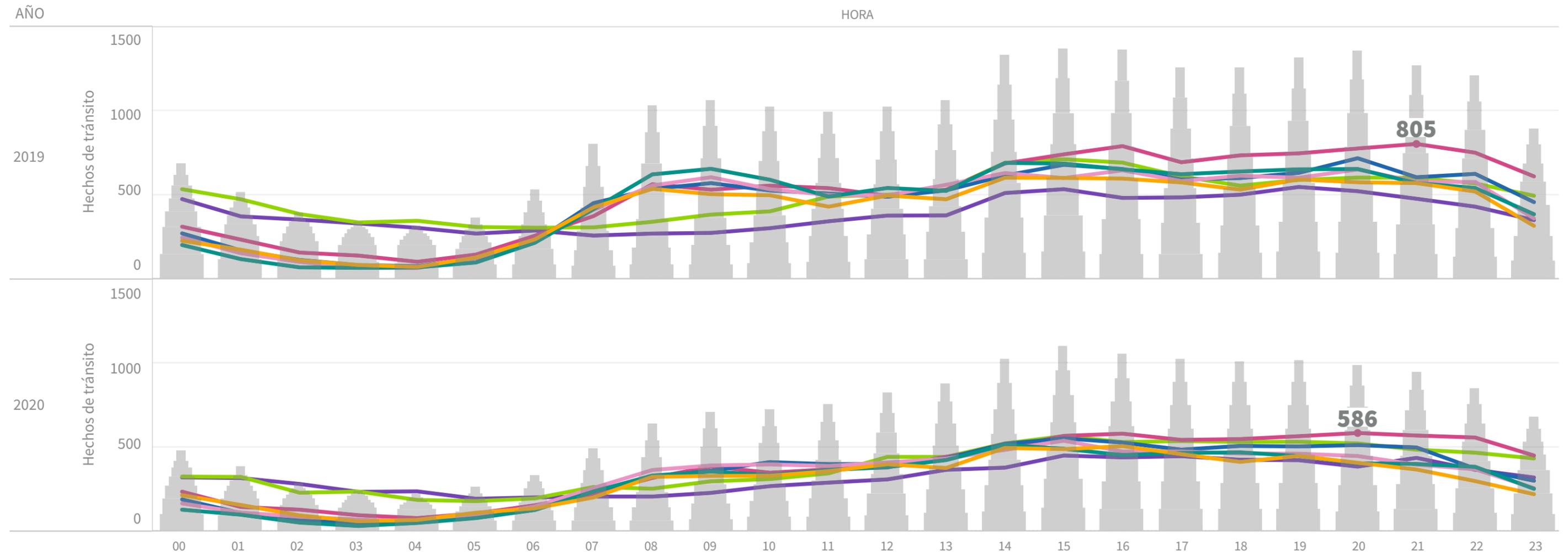


Nota: En el cuarto trimestre de 2020 se omiten 21 registros del Jueves y 157 del Viernes, debido a que se desconoce la hora de creación del reporte.

Durante el 2019, el C5 reportó el viernes de 21:00 a 21:59 h con 805 registros como el día y la hora con mayor cantidad de hechos de tránsito, mientras que para 2020 fue el mismo viernes de 20:00 a 20:59 h con 586 reportes (Gráfica 8). En 2019 se hicieron visibles dos picos principales: 14:00 a 16:59 y 19:00 a 21:59 h, mientras que en 2020 se mostró únicamente el lapso comprendido entre las 14:00 y 16:59 h. La mayor cantidad de hechos de tránsito ocurridos durante las madrugadas, en ambos años, sucedieron en sábados y domingos.

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

Gráfica 8. Hechos de tránsito por día y hora C5, 2019 y 2020

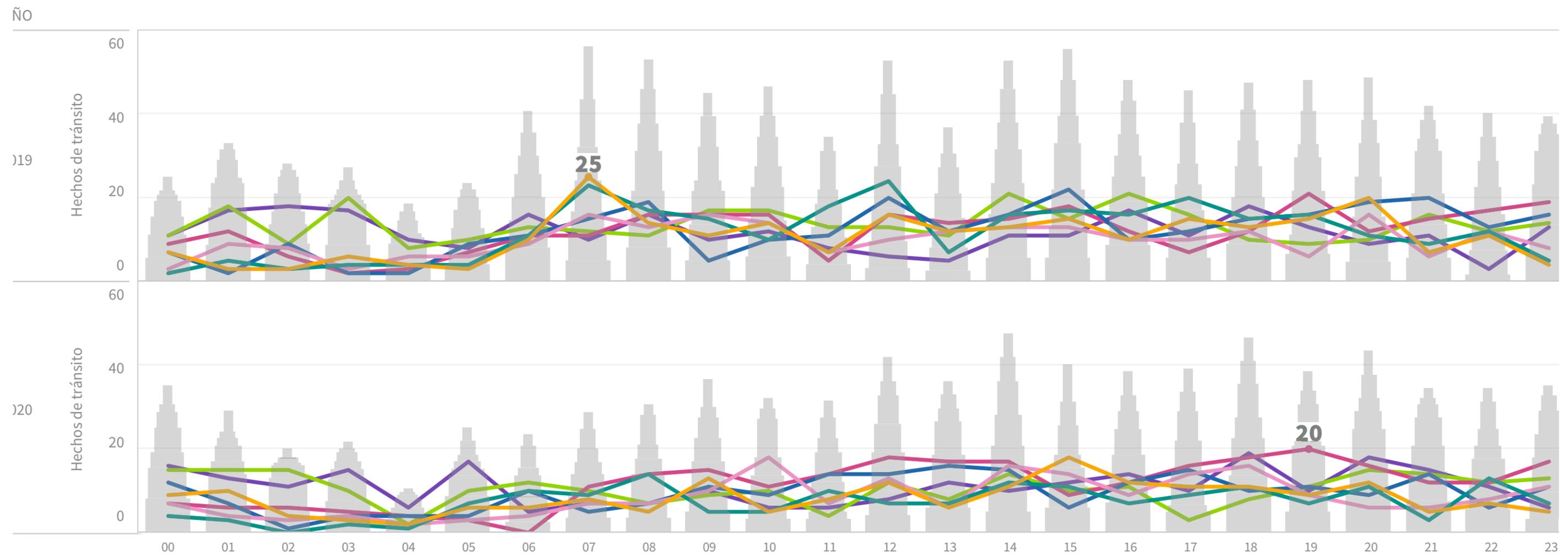


Nota: En 2020 se omiten 29 registros del día Lunes, 199 del día Martes, 21 del día Jueves, 157 del día Viernes, 32 del día Sábado y 130 del día Domingo, debido a que se desconoce la hora de creación del reporte.

En los registros de FGJ se mantiene la heterogeneidad en los días y horarios que más hechos de tránsito presentaron tanto en el cuarto trimestre de 2019 como en el de 2020 (Gráfica 9). De octubre a diciembre de 2019 el pico más alto de hechos de tránsito se presentó el lunes de las 07:00 hasta antes de las 08:00 h con 25 registros, mientras que en 2020 fue el viernes entre las 19:00 y 19:59 h con 20 registros. De octubre a diciembre 2019 destacan los lapsos de entre las 07:00 y 08:59 h y, entre las 15:00 y 15:59 h por ser los horarios con mayores registros de hechos de tránsito, mientras que para el mismo periodo de 2020 destacan entre las 14:00 y 14:59 h y, entre las 18:00 y 18:59 h. Al igual que la SSC y el C5, esta dependencia registró el mayor índice de ocurrencia de percances viales ocurridos en sábados y domingos durante las madrugadas (51% para ambos periodos).

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

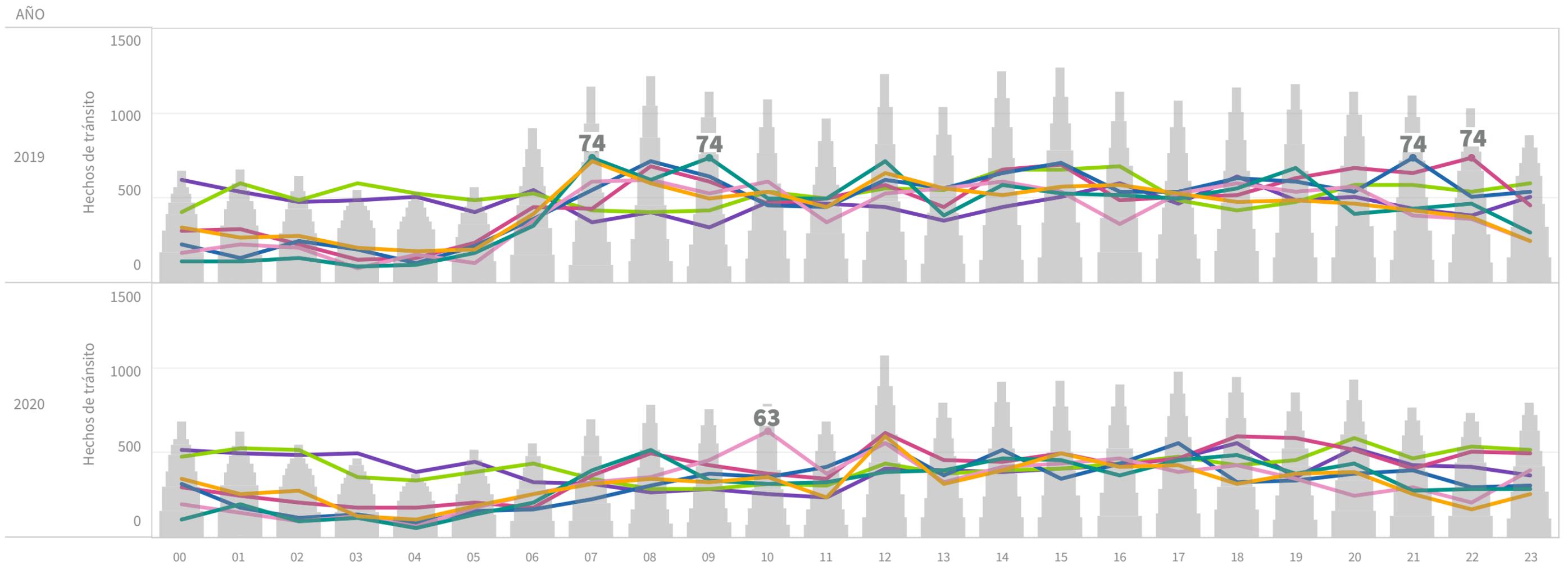
Gráfica 9. Hechos de tránsito por día y hora FGJ, cuarto trimestre 2019 y 2020



Durante 2019, la FGJ, reportó la mayor cantidad de hechos de tránsito los martes entre las 07:00 y 07:59 h y entre las 09:00 y 09:59 h; los jueves entre las 21:00 y 21:59 h y, los viernes, entre las 22:00 y 22:59 h; cada uno con 74 registros. Para 2020 se reportó la mayor cantidad el miércoles entre las 10:00 y 10:59 h con 63 registros. De las curvas más altas en 2019 (entre las 07:00 y 09:59 h, 12:00 a 12:59 h y, 14:00 a 15:59 h), prevaleció en 2020 la comprendida entre las 12:00 y 12:59 h. La mayor cantidad de incidentes viales ocurridos durante las madrugadas, sucedieron en sábado y domingo (Gráfica 10).

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

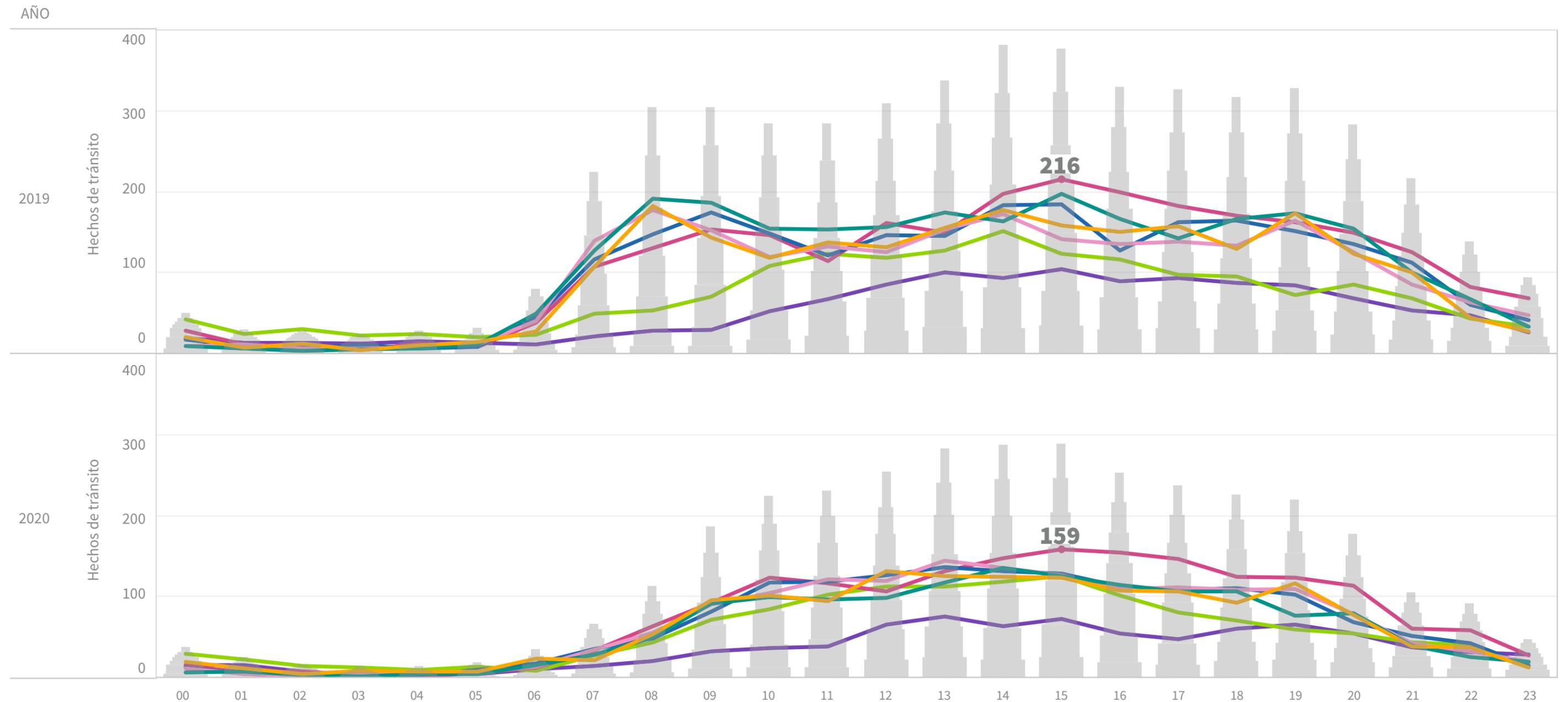
Gráfica 10. Hechos de tránsito por día y hora FGJ, 2019 y 2020



Finalmente, de acuerdo con los registros de AXA, durante el cuarto trimestre, tanto de 2019 como de 2020 (Gráfica 11), el día de la semana con más hechos de tránsito fue el viernes de 15:00 a 15:59 h con 216 y 159 registros, respectivamente. De igual forma, en ambos periodos, el domingo fue el día que menos hechos de tránsito presentó. En tanto, de octubre a diciembre de 2019 se mostraron tres picos principales 08:00-09:59 h, 14:00-15:59 h y 19:00-19:59 h; mientras que en el mismo periodo de 2020 solo se mantuvo el de 14:00 a 15:59 h.

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

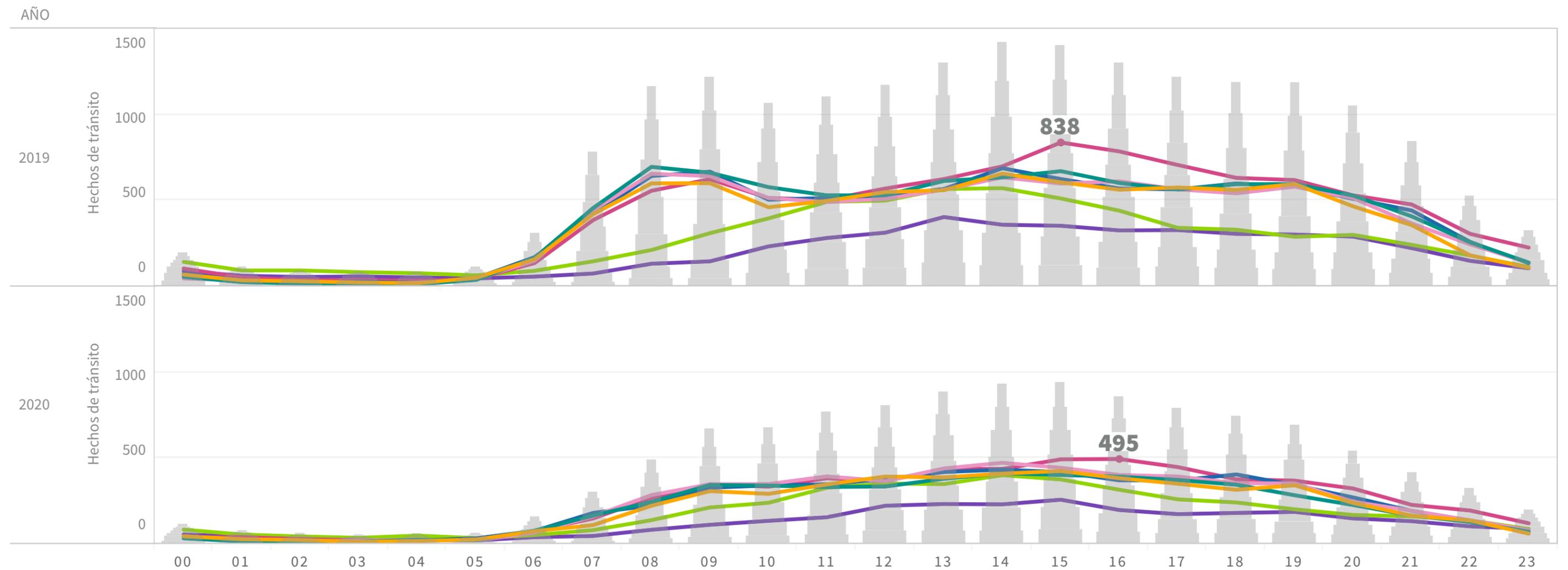
Gráfica 11. Hechos de tránsito por día y hora AXA, cuarto trimestre 2019 y 2020



En lo que al acumulado de 2019 y 2020 se refiere (Gráfica 12), AXA reportó la mayor cantidad de hechos de tránsito para 2019, fue el viernes entre las 15:00 y 15:59 h con 838 registros; para 2020 se registró también el viernes entre las 14:00 y 14:59 h. Al igual que en el cuarto trimestre de 2019 se tuvieron dos picos principales, entre las 08:00 y 09:59 h, y entre las 14:00 y 15:59 h, prevaleciendo este último durante 2020.

- Lunes
- Martes
- Miércoles
- Jueves
- Viernes
- Sábado
- Domingo

Gráfica 12. Hechos de tránsito por día y hora AXA, 2019 y 2020



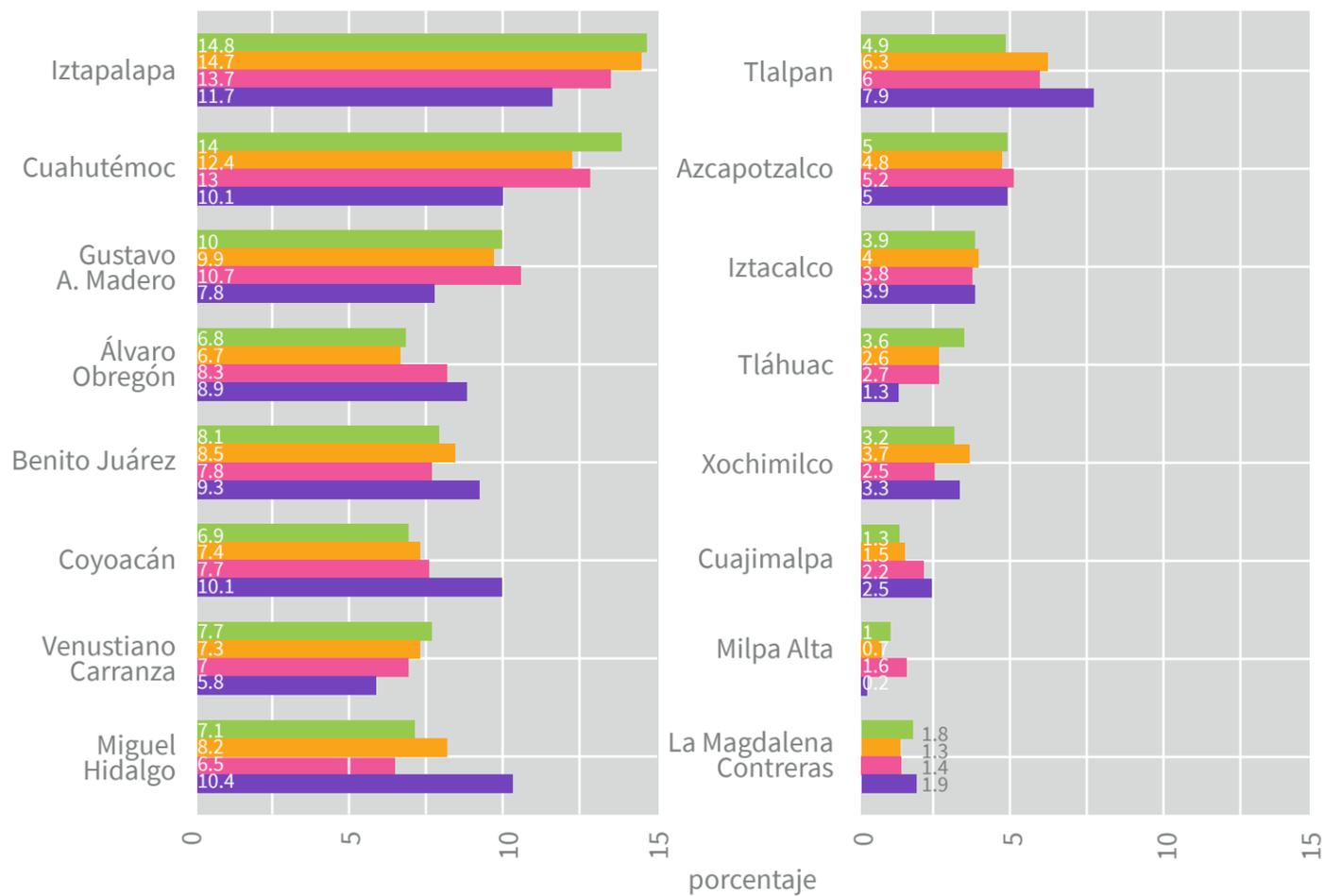
2.C HECHOS DE TRÁNSITO POR ALCALDÍA

Con base en la SSC, el C5 y la FGJ, tanto para el cuarto trimestre de 2019 (Gráfica 13.1), como para el mismo periodo de 2020 (Gráfica 13.2), las alcaldías con mayor cantidad de incidentes viales fueron Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero (GAM).

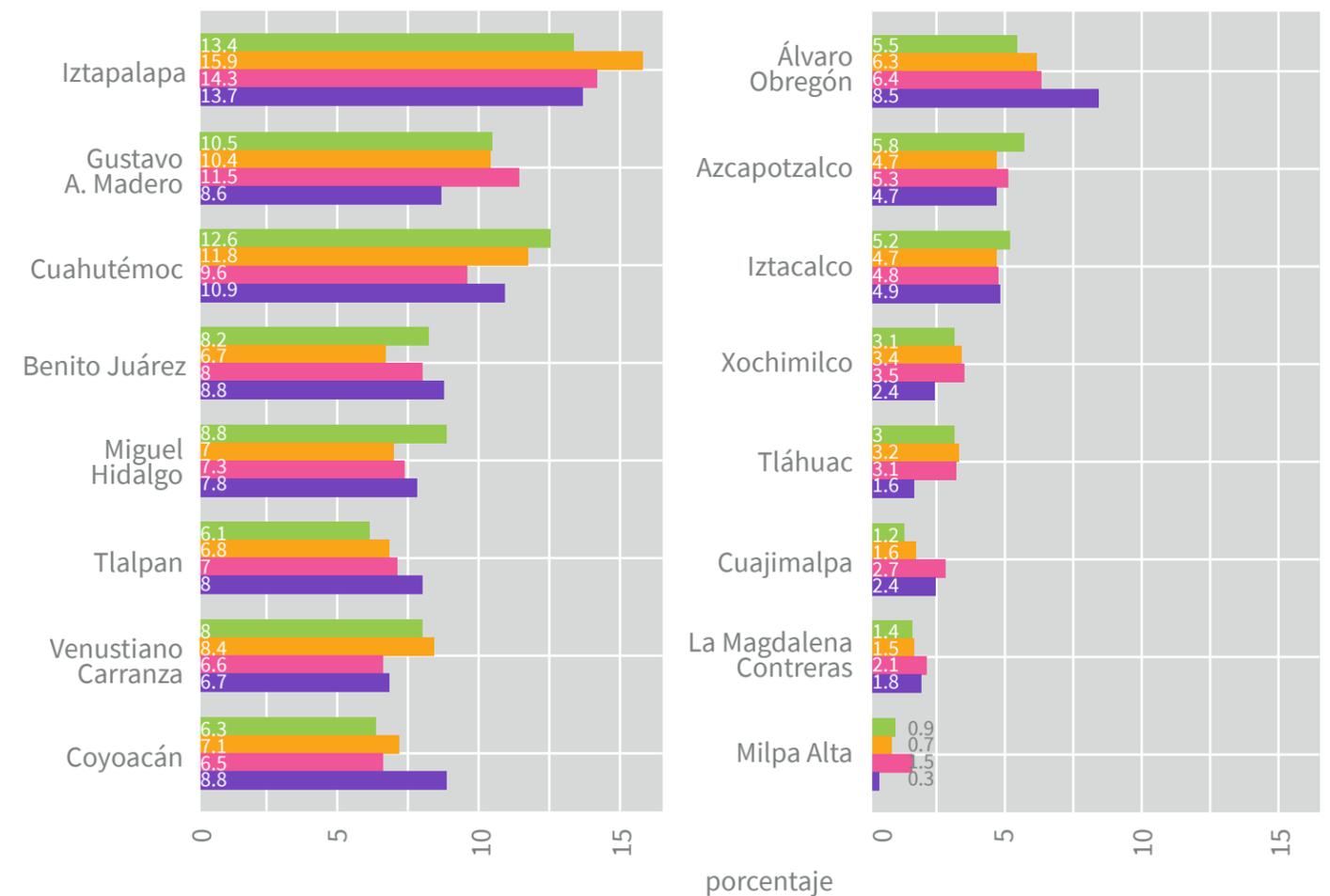
En lo referente a AXA, de octubre a diciembre de 2019, la mayor cantidad de hechos de tránsito ocurrieron en Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc, mientras que para el mismo lapso de 2020, Iztapalapa permaneció en primer lugar, seguida de Cuauhtémoc y Coyoacán.

Si bien las cuatro fuentes de información reportan la mayor cantidad de hechos de tránsito en Iztapalapa, de acuerdo con la SSC, en el cuarto trimestre de 2019 y de 2020 (Gráfica 13.3), destacó Cuauhtémoc como la demarcación con más hechos de tránsito por kilómetro de vialidad, seguida de Benito Juárez y Venustiano Carranza.

Gráfica 13.1 Hechos de tránsito por alcaldía, cuarto trimestre 2019

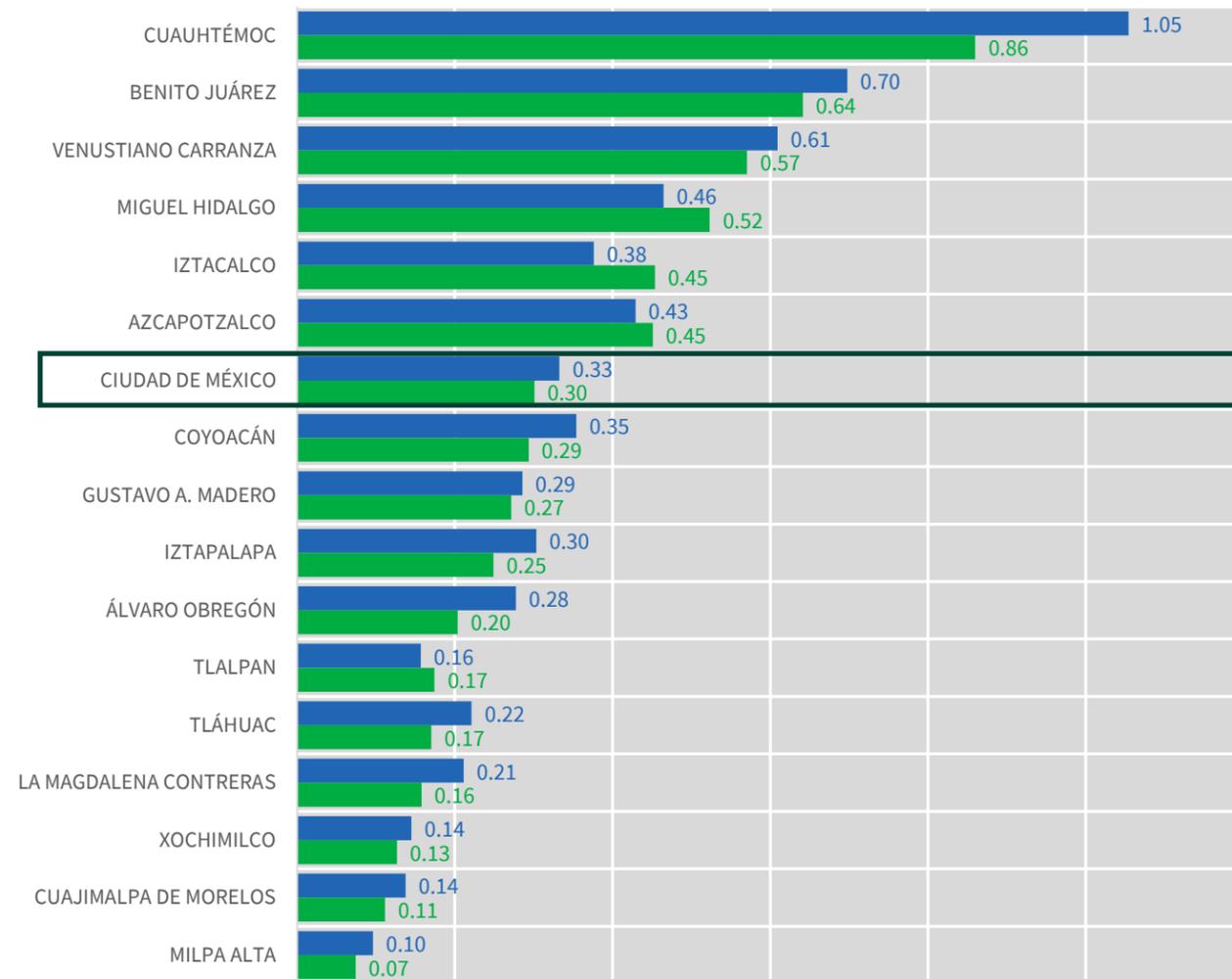


Gráfica 13.2 Hechos de tránsito por alcaldía, cuarto trimestre 2020

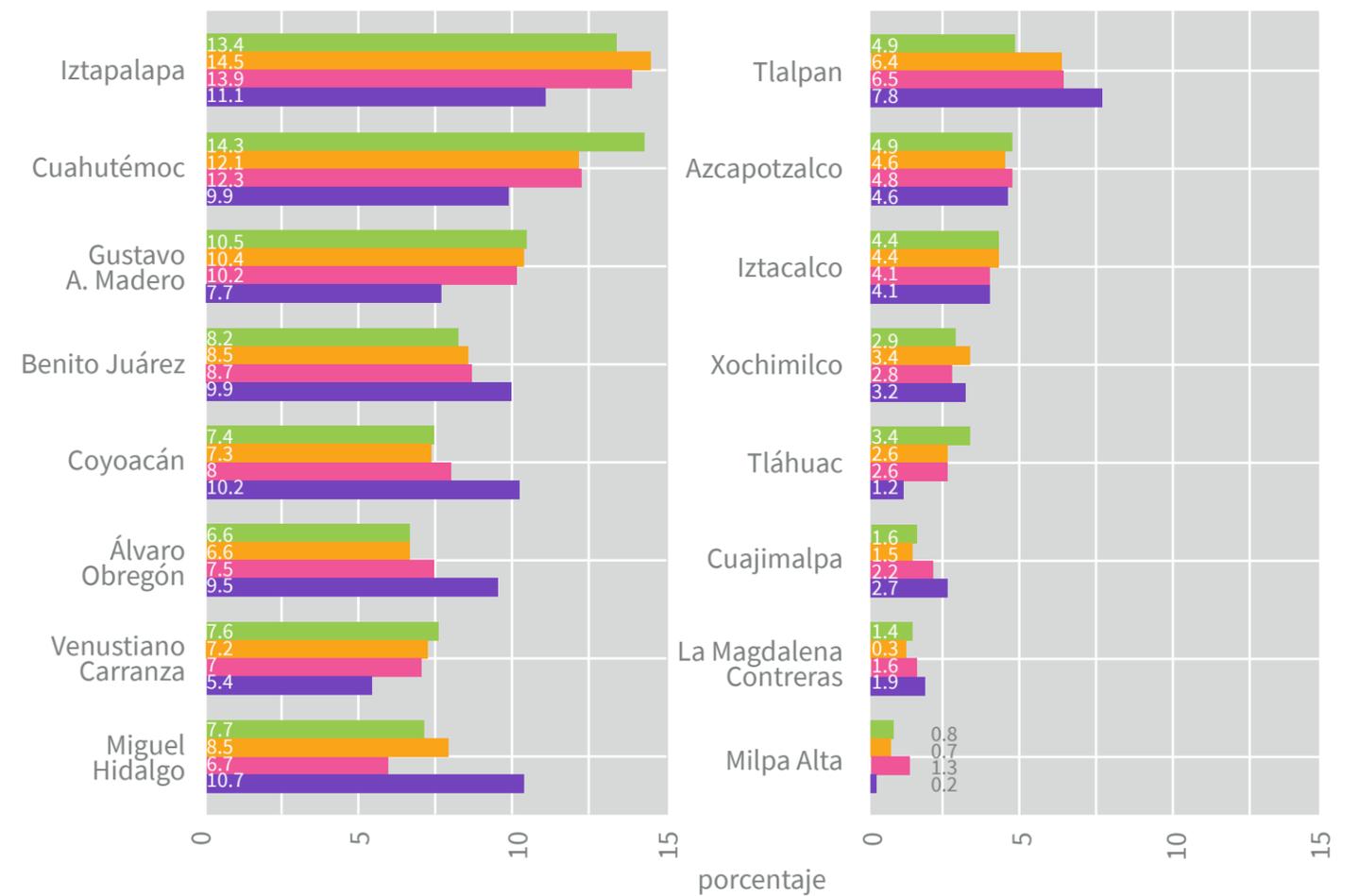


En lo referente a AXA, en 2019, las alcaldías con mayor cantidad de hechos de tránsito fueron Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Coyoacán, mientras que para el mismo lapso de 2020, Iztapalapa permaneció en primer lugar, seguida de Cuauhtémoc y Coyoacán.

Gráfica 13.3 Total de hechos de tránsito por km de vialidad, cuarto trimestre 2019 y 2020, SSC



Gráfica 14.1 Hechos de tránsito por alcaldía, 2019

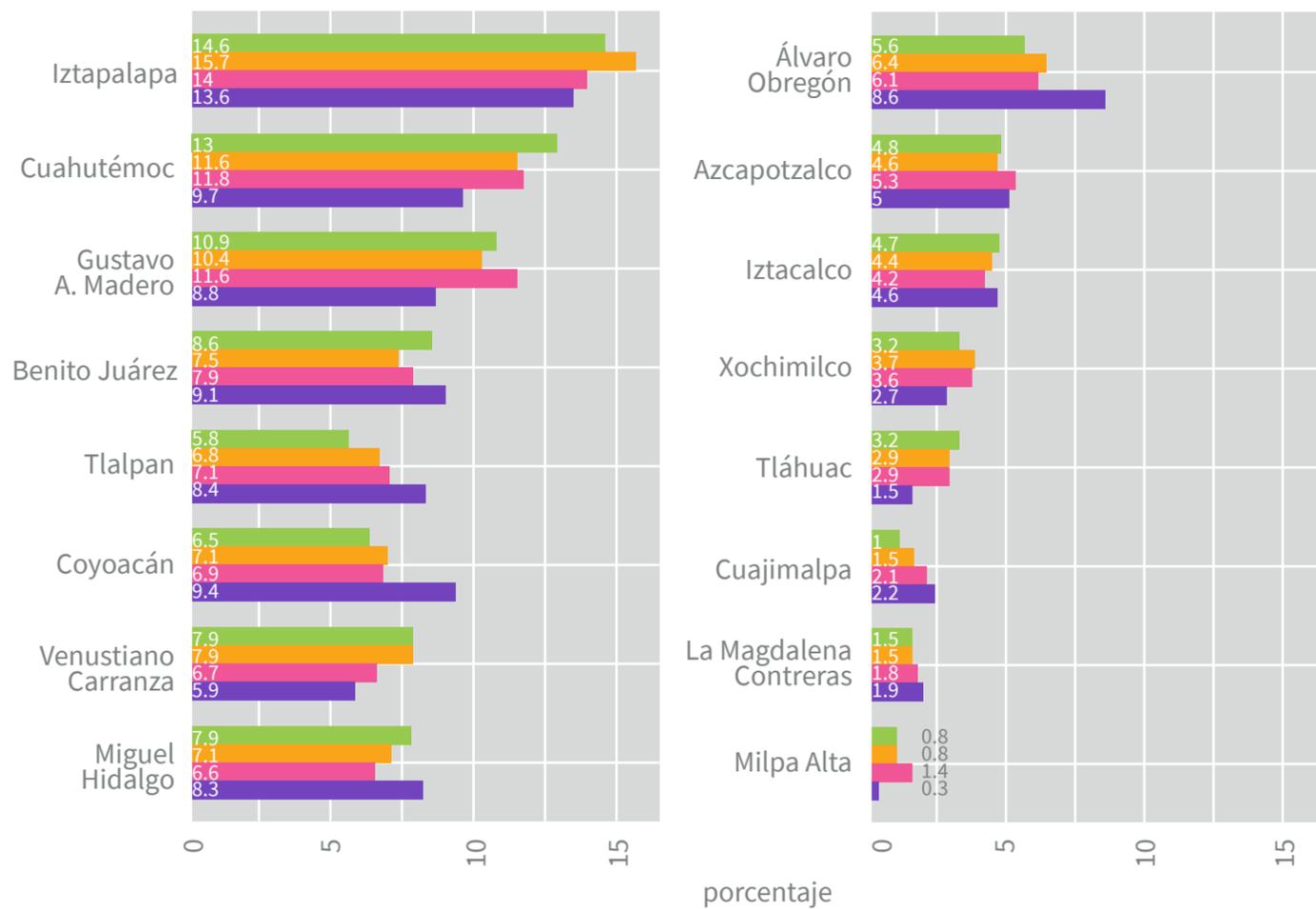


Con base en la SSC, el C5 y la FGJ, tanto para 2019 (Gráfica 14.1), como para 2020 (Gráfica 14.2), las alcaldías con mayor cantidad de incidentes de tránsito fueron Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero (GAM).

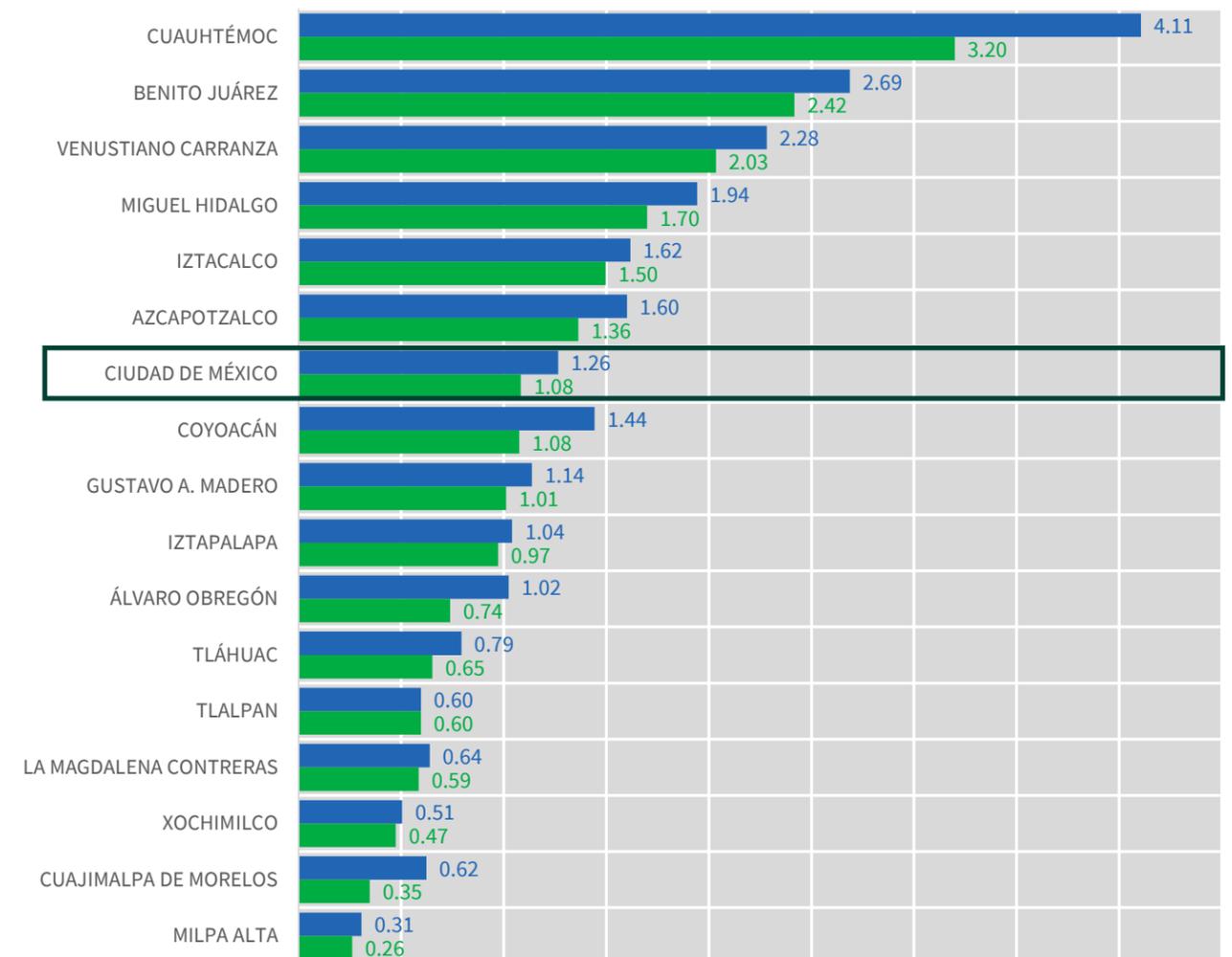
De acuerdo con la SSC, durante 2019 y 2020 (Gráfica 14.3) y al igual que en el cuarto trimestre de ambos años, destacó Cuauhtémoc como la demarcación con más hechos de tránsito por km de vialidad, seguida de Benito Juárez y Venustiano Carranza.

■ AXA ■ FGJ ■ C5 ■ SSC

Gráfica 14.2 Hechos de tránsito por alcaldía, 2020



Gráfica 14.3 Total de hechos de tránsito por kilómetro de vialidad, 2019 y 2020, SSC

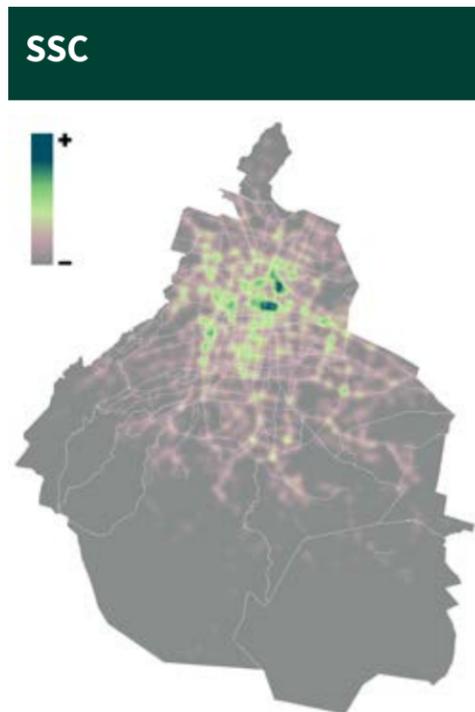


2.D HECHOS DE TRÁNSITO POR DENSIDAD Y TIPO DE VIALIDAD

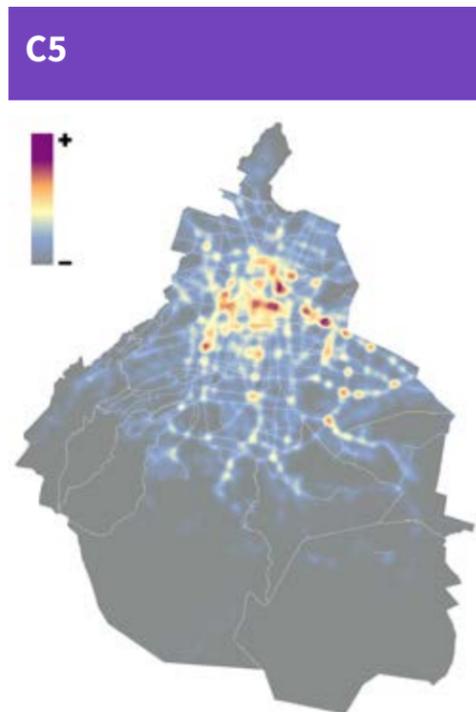
De acuerdo con lo reportado por las cuatro fuentes de información: SSC (Mapa 1), C5 (Mapa 2), FGJ (Mapa 3) y AXA (Mapa 4), la distribución de hechos de tránsito durante el periodo comprendido entre octubre y diciembre de 2020 se presentó de manera dispersa en la Ciudad, debido a la reducción del tránsito (-45% en promedio) por la Emergencia Sanitaria y a una menor densidad de tránsito en zonas focalizadas como el centro de la capital. Todas las fuentes coinciden en concentraciones sobre Anillo Periférico, Circuito Interior, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier y Calzada de Tlalpan. Mientras que la SSC, el C5 y la FGJ coinciden también en conglomerados en tramos de Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa y Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez.

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, la FGJ y AXA, al menos 51.4% de los incidentes ocurridos entre octubre y diciembre de 2020 (Gráfica 15) y el 50.7% de los percances ocurridos durante todo el 2020 (Gráfica 16), 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, inducen los límites de velocidad más altos (50 km/h y 80 km/h) y son las vías más transitadas.

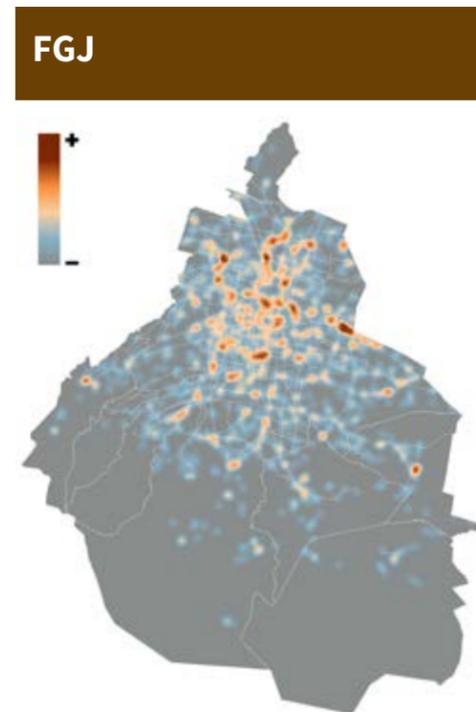
Mapa 1.
Concentración de hechos de tránsito SSC, cuarto trimestre 2020



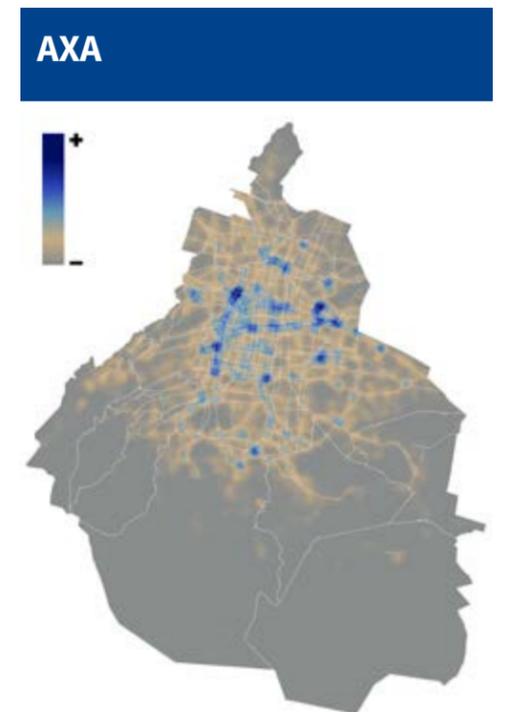
Mapa 2.
Concentración de hechos de tránsito C5, cuarto trimestre 2020



Mapa 3.
Concentración de hechos de tránsito FGJ, cuarto trimestre 2020



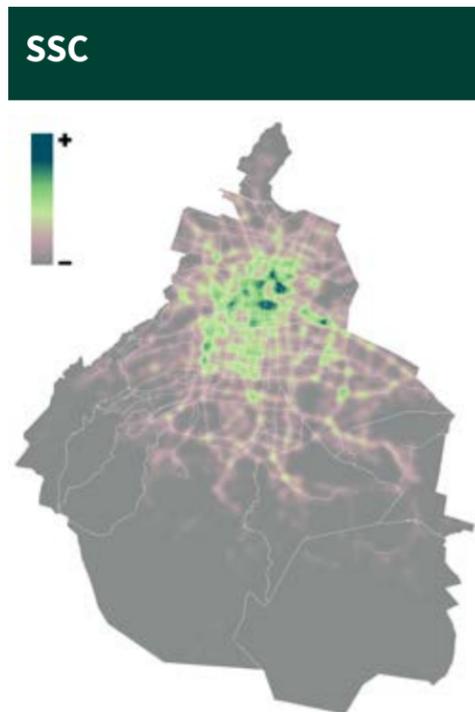
Mapa 4.
Concentración de hechos de tránsito AXA, cuarto trimestre 2020



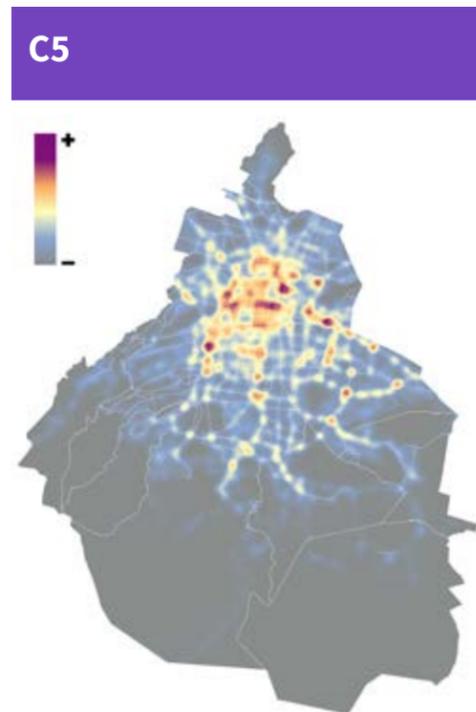
Respecto a la concentración de hechos de tránsito ocurridos durante todo el 2020, la SSC (Mapa 5) coincidió con el C5 (Mapa 6), la FGJ (Mapa 7) y AXA (Mapa 8) en concentraciones sobre tramos de Circuito Bicentenario, Anillo Periférico, Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza y Calzada de Tlalpan.

Por su parte, tanto la SSC como el C5 y la FGJ registraron diversos tramos de Avenida Tláhuac, Calzada San Antonio Abad y su continuación Calzada de Tlalpan, Prolongación División del Norte y Camino a Nativitas.

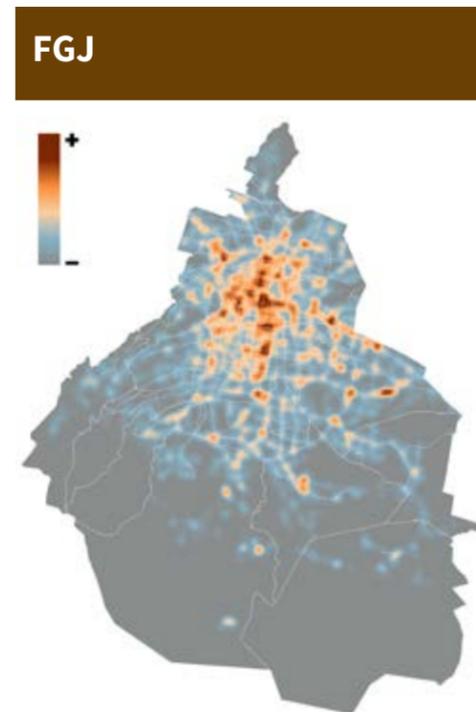
Mapa 5.
Concentración de hechos de tránsito
SSC, 2020



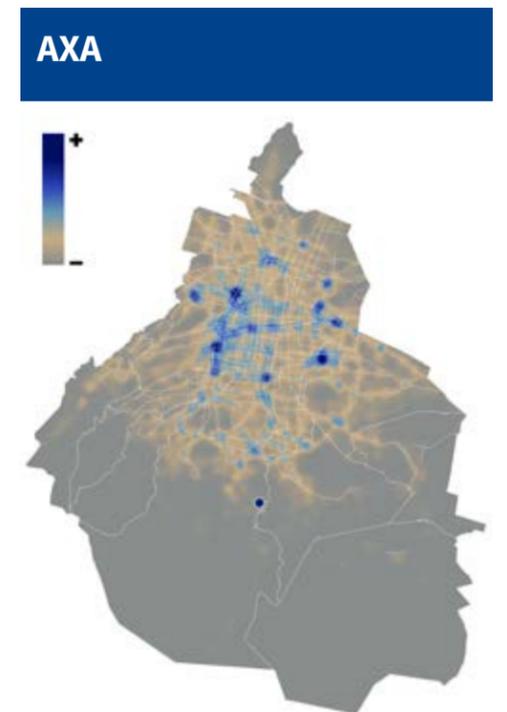
Mapa 6.
Concentración de hechos de tránsito
C5, 2020



Mapa 7.
Concentración de hechos de tránsito
FGJ, 2020



Mapa 8.
Concentración de hechos de tránsito
AXA, 2020

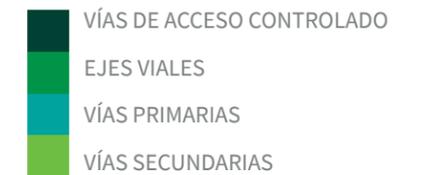


2.E HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VIALIDAD

Como se observa en la Gráfica 15, 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 adelante vías principales), en conjunto es, por mucho, menor al de vías secundarias, es dentro de las tres primeras que en el periodo comprendido entre octubre y diciembre de 2020 ocurrieron 75.2% de los hechos de tránsito para la SSC, 71% para el C5, 58.3% para la FGJ y 51.4% para AXA.

En lo que a los hechos de tránsito derivados en fallecimientos se refiere, la SSC registró que el 86% ocurrieron en vías principales, mientras que, para el C5 y la FGJ fue de 93% y 63.4%, respectivamente. Asimismo, la SSC contabilizó 65% de los hechos de tránsito con atropellamientos en dichas vías, mientras que el C5 reportó 64.5%; la FGJ 58%; y AXA, 47.4%.

En cuanto a los incidentes con lesionados, la SSC registró que el 75% ocurrió en vías principales; el C5, 73%; la FGJ, 59.4%; y AXA 68%.



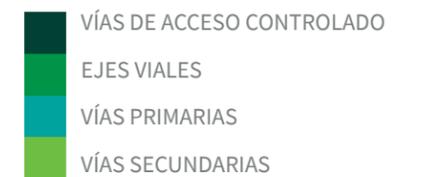
Gráfica 15. Distribución hechos de tránsito por tipo de vía cuarto trimestre 2020



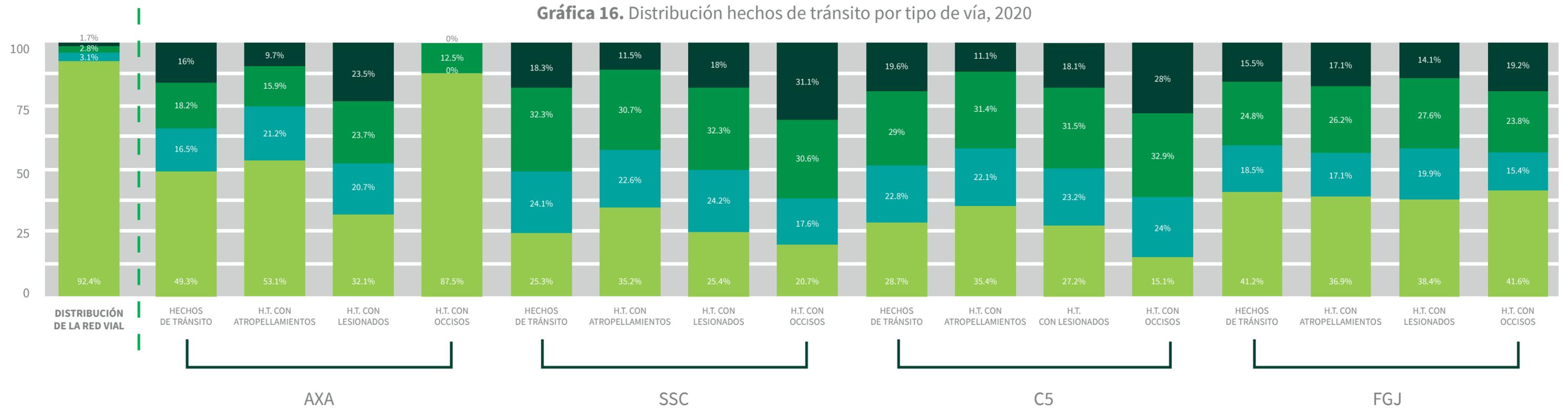
Respecto a la distribución de los hechos de tránsito ocurridos durante todo el 2020 (Gráfica 16), se tiene que en ejes viales, vías de acceso controlado y vías primarias ocurrió el 75% de los hechos de tránsito para la SSC, el 71% para el C5, el 59% para la FGJ y, el 50.7% para AXA,

En cuanto a los incidentes viales ocurridos en vías principales (ejes viales, vías primarias y vías de acceso controlado) y derivados en fallecimientos, la SSC registró 79%; el C5, 85%; la FGJ, 58% y; AXA, 12.5%. Asimismo, la SSC contabilizó 65% de tales percances con atropellamientos en dichas vías, mientras que el C5 reportó 64.6%; la FGJ, 60.4% y; AXA, 47%.

Con respecto a los incidentes con lesionados, la SSC registró que el 75% ocurrió en vías principales; el C5, 73%; la FGJ, 62% y; AXA 68%.



Gráfica 16. Distribución hechos de tránsito por tipo de vía, 2020



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

En la Gráfica 17⁸, se muestran los tipos de vehículos involucrados en los hechos de tránsito reportados por la SSC; cabe aclarar que en un incidente vial pueden participar uno o más vehículos, por lo que la información proporcionada por la SSC permite conocer la participación de todos los involucrados.

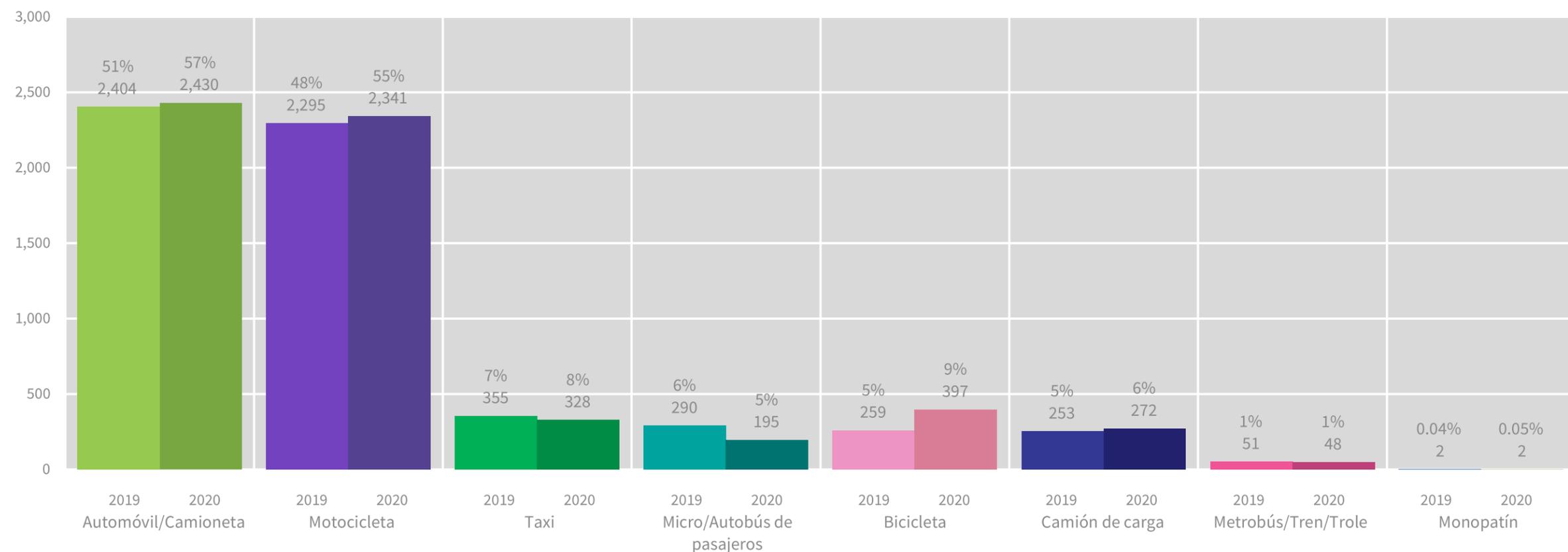
Es importante mencionar que el hecho de que un vehículo esté involucrado en un incidente de tránsito no implica que la o las personas usuarias de este hayan sufrido alguna lesión. La Gráfica 17 únicamente representa los automóviles involucrados en estos sucesos de acuerdo con la SSC, más no el número de víctimas vinculadas a ellos.

Así, se observa que, comparando el cuarto trimestre de 2019 y 2020, la participación del automóvil aumentó de 51 a 57%, al igual que el de la motocicleta de 48 a 55%, la de taxi de 7 a 8%, la de bicicleta de 5 a 9% y la de camión de carga de 5 a 6%. Por su parte, la participación de Microbús o

Autobús de pasajeros disminuyó de 6 a 5%, mientras que la del Metrobús, Tren o Trole se mantuvo entre los periodos comparados.

Respecto al aumento en la participación de bicicletas es fundamental precisar 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; 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 asequible para las personas.

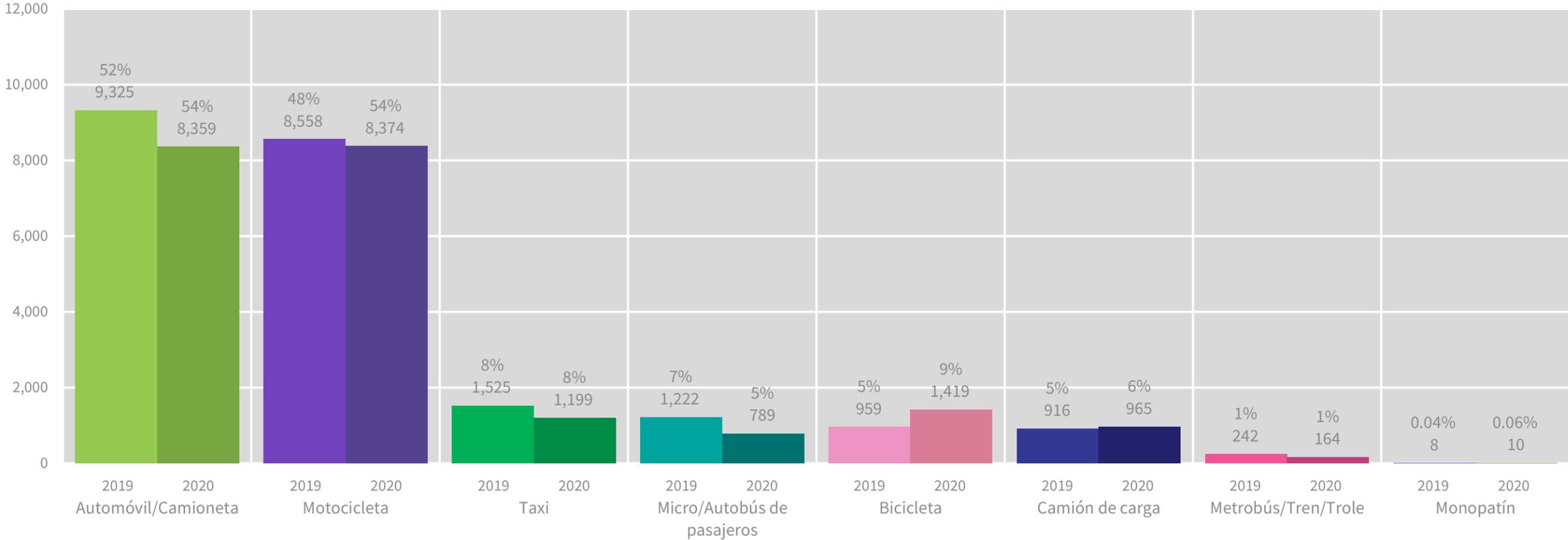
Gráfica 17. Tipos de vehículos involucrados en hechos de tránsito SSC, cuarto trimestre 2019 y 2020



⁸El total de la suma de los valores absolutos o la suma de porcentajes no corresponde con el total de hechos de tránsito dado que en un percance vial pueden participar uno o más vehículos del mismo o distinto tipo. Los porcentajes mostrados en la gráfica están calculados en función de la proporción de incidentes viales en los que participaron los diferentes tipos de vehículos.

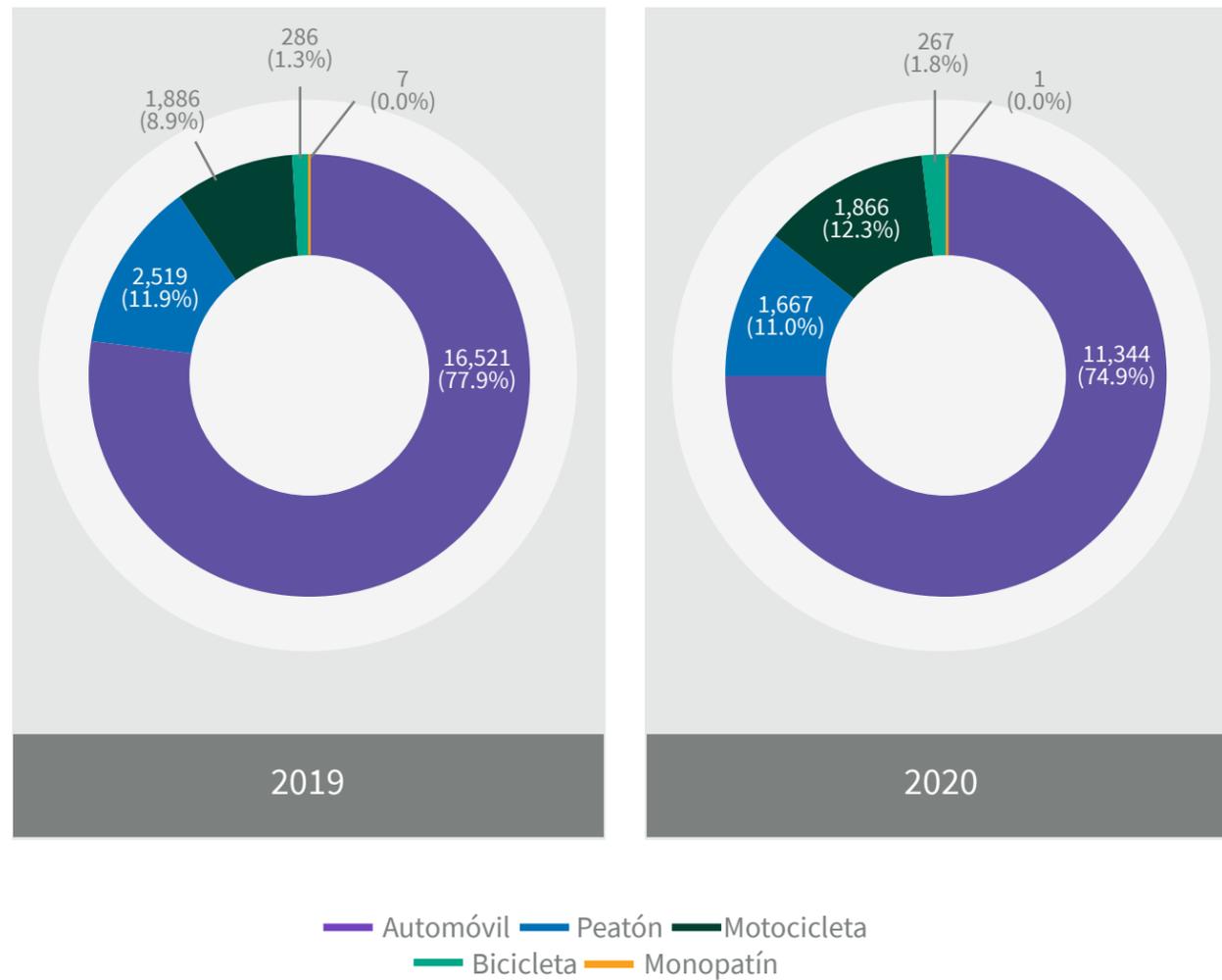
Al igual que en el cuarto trimestre, en el acumulado de enero a diciembre de 2019 y 2020 (Gráfica 17.1), la participación del automóvil pasó de 52% a 54%, mientras que la motocicleta de 48% a 54%, la bicicleta de 5% a 9%⁹ y el camión de carga de 5% a 6%. Por su parte, la participación de los microbuses y autobuses de pasajeros disminuyó de 7% a 5%. En cuanto a los taxis y los sistemas de transporte público masivo (Metrobús, Trolebús y Tren Ligero) su participación se mantuvo constante entre 2019 y 2020, con 8% y 1%, respectivamente.

Gráfica 17.1 Tipos de vehículos involucrados en hechos de tránsito SSC, enero a diciembre 2019 y 2020



⁹Respecto al aumento en la participación de bicicletas es fundamental precisar 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; 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 asequible para las personas.

Gráfica 18. Tipos de de vehículos involucrados C5, cuarto trimestre 2019 y 2020

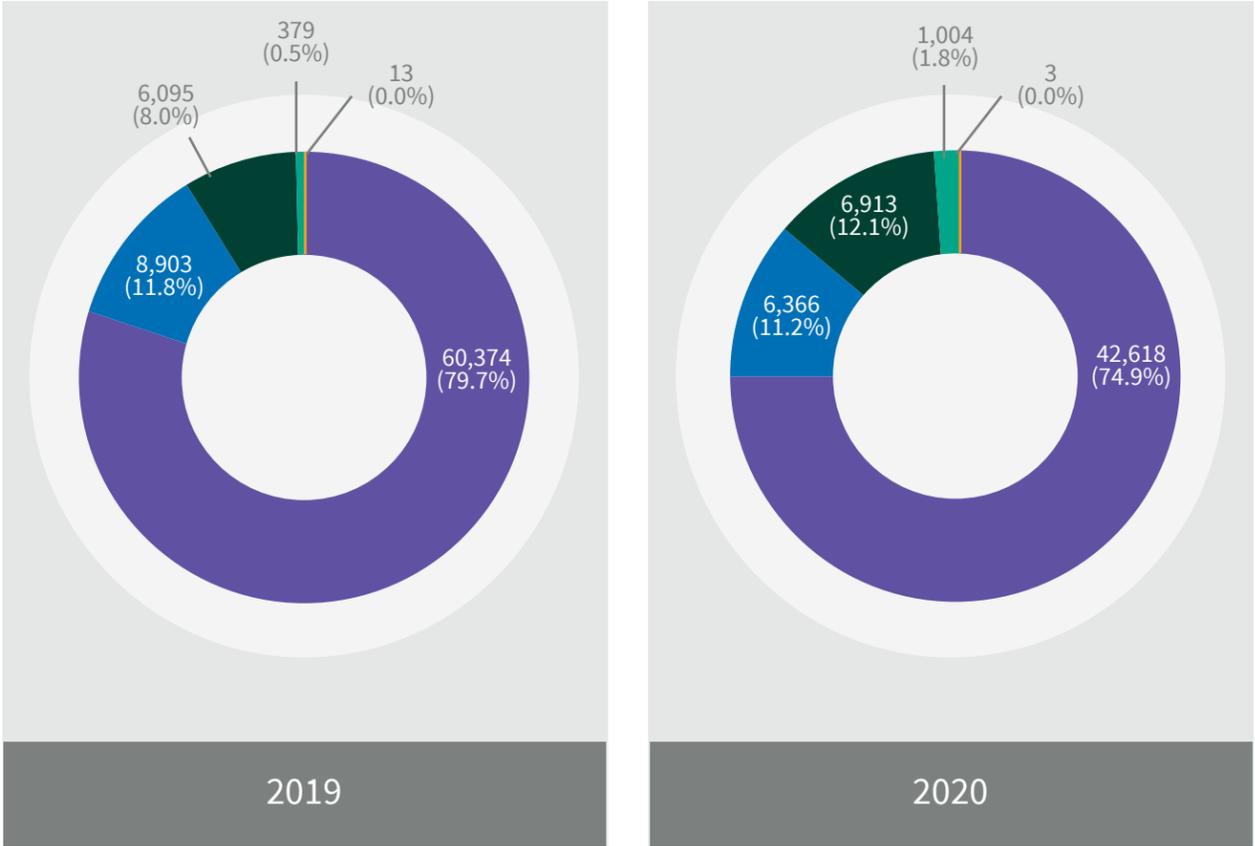


En los reportes levantados por el C5 (Gráfica 18), el porcentaje de hechos de tránsito con motocicletas involucradas durante el cuarto trimestre de 2019 fue de 8.9%, mientras que, en 2020, fue de 12.3%. En cuanto al porcentaje de hechos de tránsito con peatones involucrados, en 2019 fue de 11.9%, frente a 11% en 2020. De octubre a diciembre de 2019, las bicicletas participaron en 1.3% del total de hechos de tránsito, mientras que, en el mismo periodo de 2020, se ubicó en 1.8% del total de siniestros. Este aumento puede deberse al incremento en el número de ciclistas en las calles por la Emergencia Sanitaria. En el caso de los automóviles, participaron en 77.9% del total de los percances viales en 2019 y en 74.9% del total en 2020.

En cuanto al acumulado de 2019 y 2020 (Gráfica 19), las cifras del C5 reportan que el porcentaje de hechos de tránsito con automóviles y peatones involucrados disminuyó de 79.7% a 74.9% y de 11.8% a 11.2%, respectivamente, mientras que la de los incidentes con motocicletas involucradas aumentó de 8% a 12.1%.

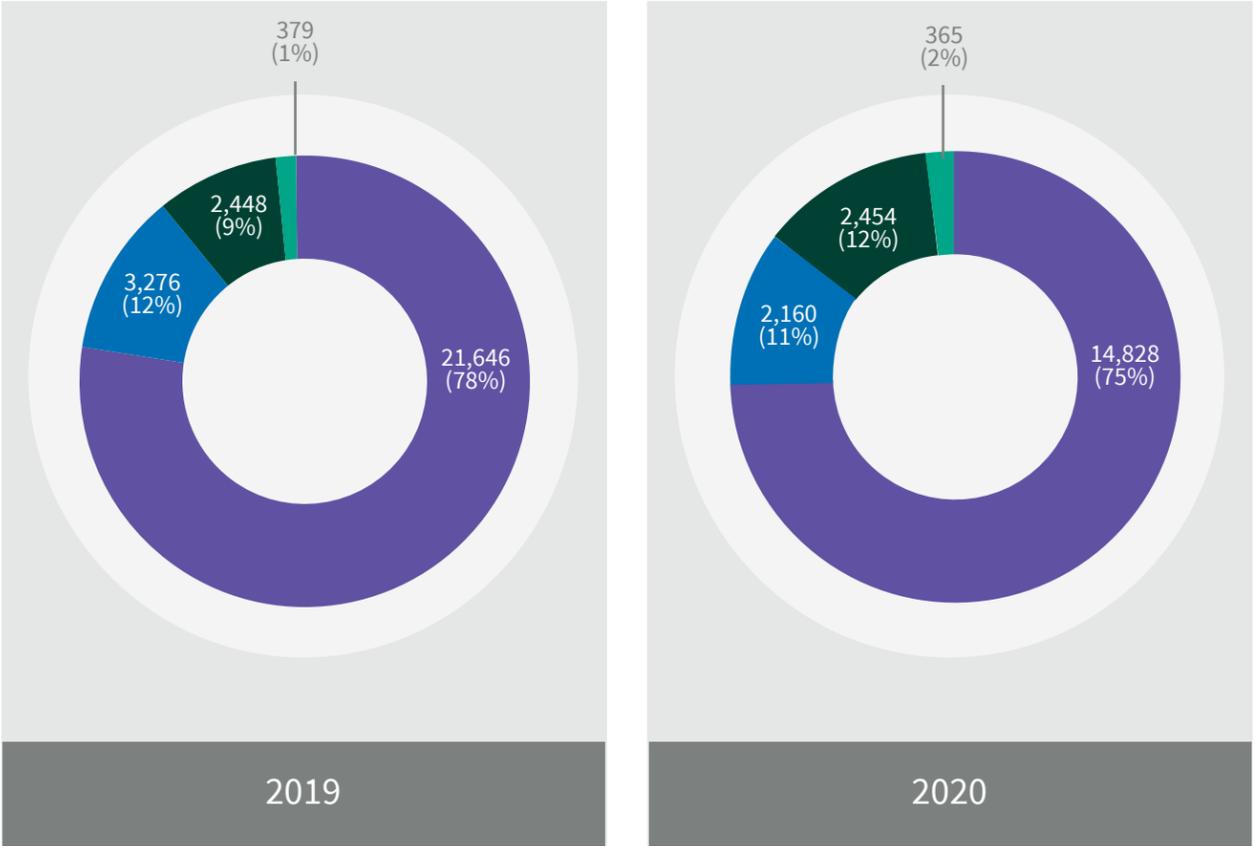
Por su parte, los hechos de tránsito con bicicletas involucradas conllevan un periodo de análisis específico, debido a que las bicicletas en el C5 contaron con una clasificación particular a partir de septiembre de 2019, por lo tanto, contemplando los percances viales ocurridos de septiembre a diciembre de ambos años, el porcentaje de dichos incidentes con bicicletas involucradas pasó de 1% en 2019 a 2% en 2020 (Gráfica 19.1).

Gráfica 19. Tipos de de vehículos involucrados C5 2019 y 2020



Automóvil Peatón Motocicleta
Bicicleta Monopatín

Gráfica 19.1 Tipos de de vehículos involucrados C5 septiembre a diciembre de 2019 y 2020

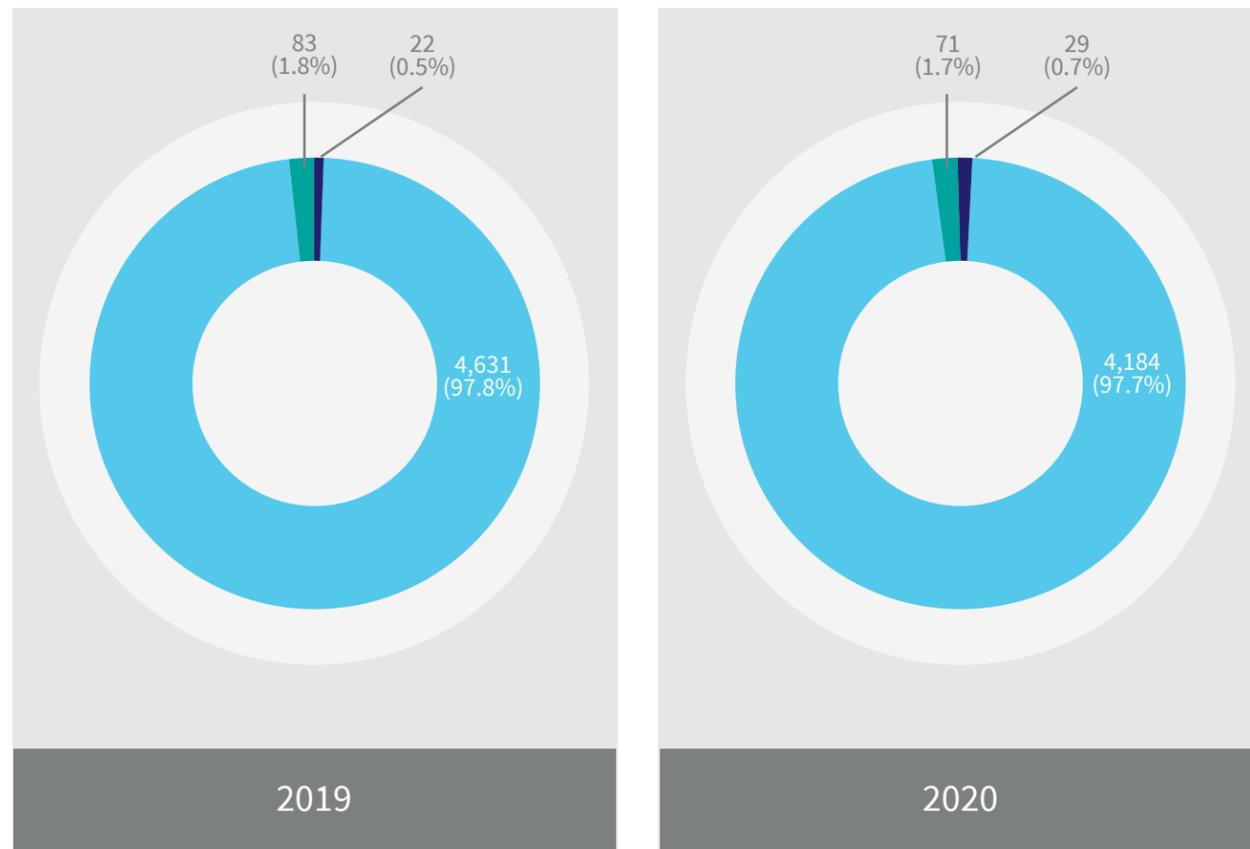


Automóvil Peatón Motocicleta Bicicleta

2.G HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VÍCTIMA

Respecto a los hechos de tránsito por tipo de víctima reportados por la SSC (Gráfica 20) la proporción de hechos de tránsito con fallecidos disminuyó de 1.8% a 1.7% del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2020, mientras que la de incidentes con lesionados se redujo de 97.8% a 97.7%. No obstante, la proporción de hechos de tránsito con víctimas lesionadas y mortales pasó de 0.5% a 0.7%.

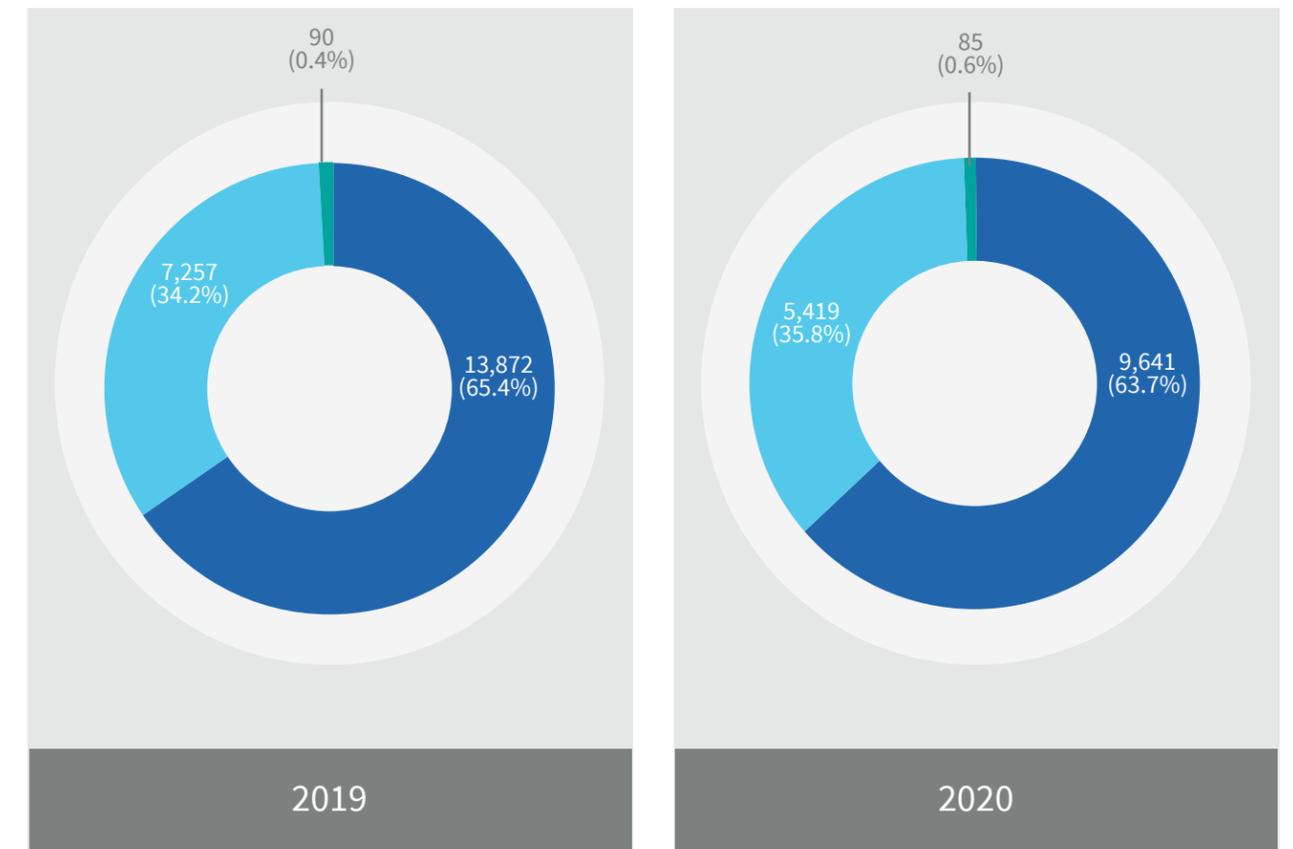
Gráfica 20. Hechos de tránsito por tipo de víctima SSC, cuarto trimestre 2019 y 2020



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

En el caso del C5, la proporción de hechos de tránsito con lesionados (Gráfica 21) aumentó de 34.2% a 35.8% y la proporción de incidentes viales con fallecidos aumentó de 0.4% a 0.6% del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2020, mientras que la proporción de hechos de tránsito sin lesionados y fallecidos disminuyó de 65.4% a 63.7%

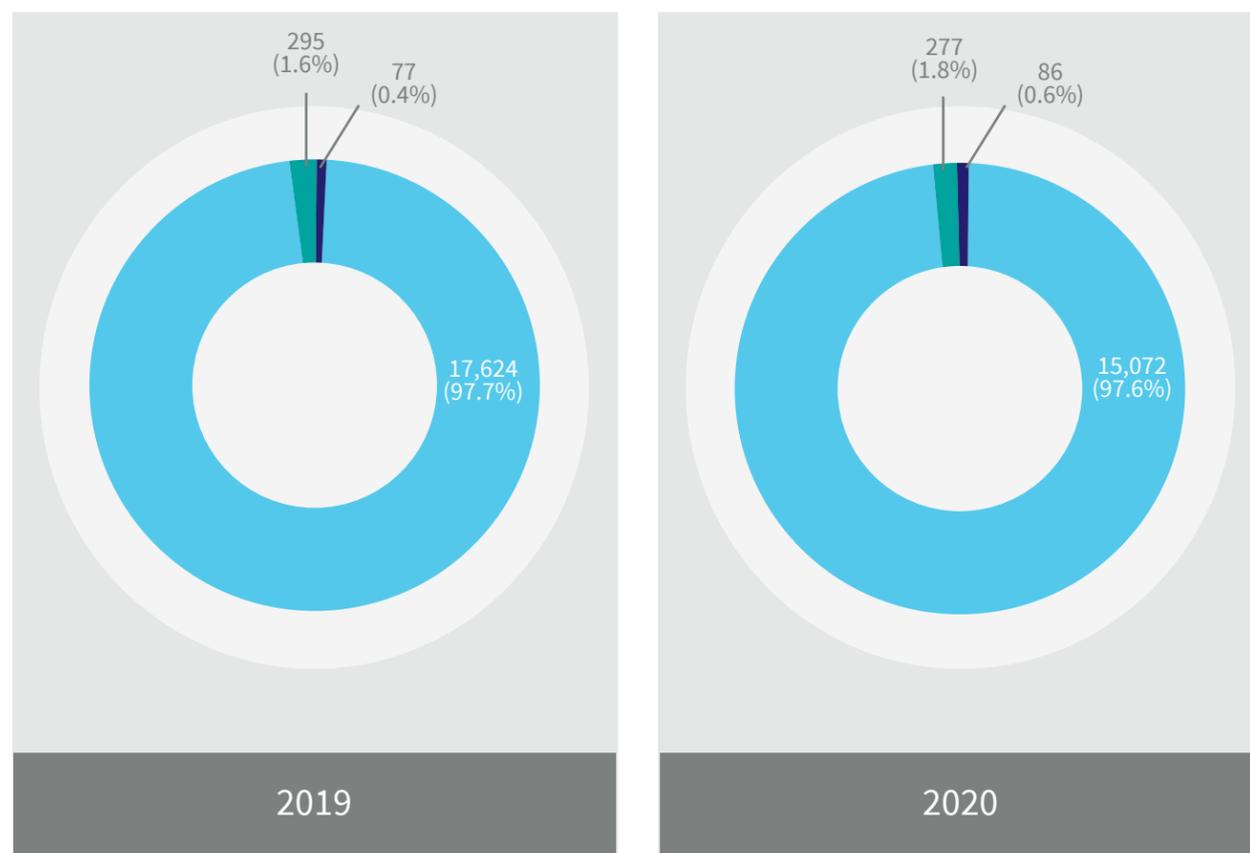
Gráfica 21. Hechos de tránsito por tipo de víctima C5, cuarto trimestre 2019 y 2020



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

En el acumulado de enero a diciembre reportado por la SSC (Gráfica 22), la proporción de hechos de tránsito con víctimas mortales pasó de 1.6% en 2019 a 1.8% en 2020, mientras que los hechos de tránsito con lesionados y fallecidos aumentó de 0.4% a 0.6% en los mismos periodos. Finalmente, la proporción de hechos de tránsito con lesionados disminuyó de 97.9% a 97.6%

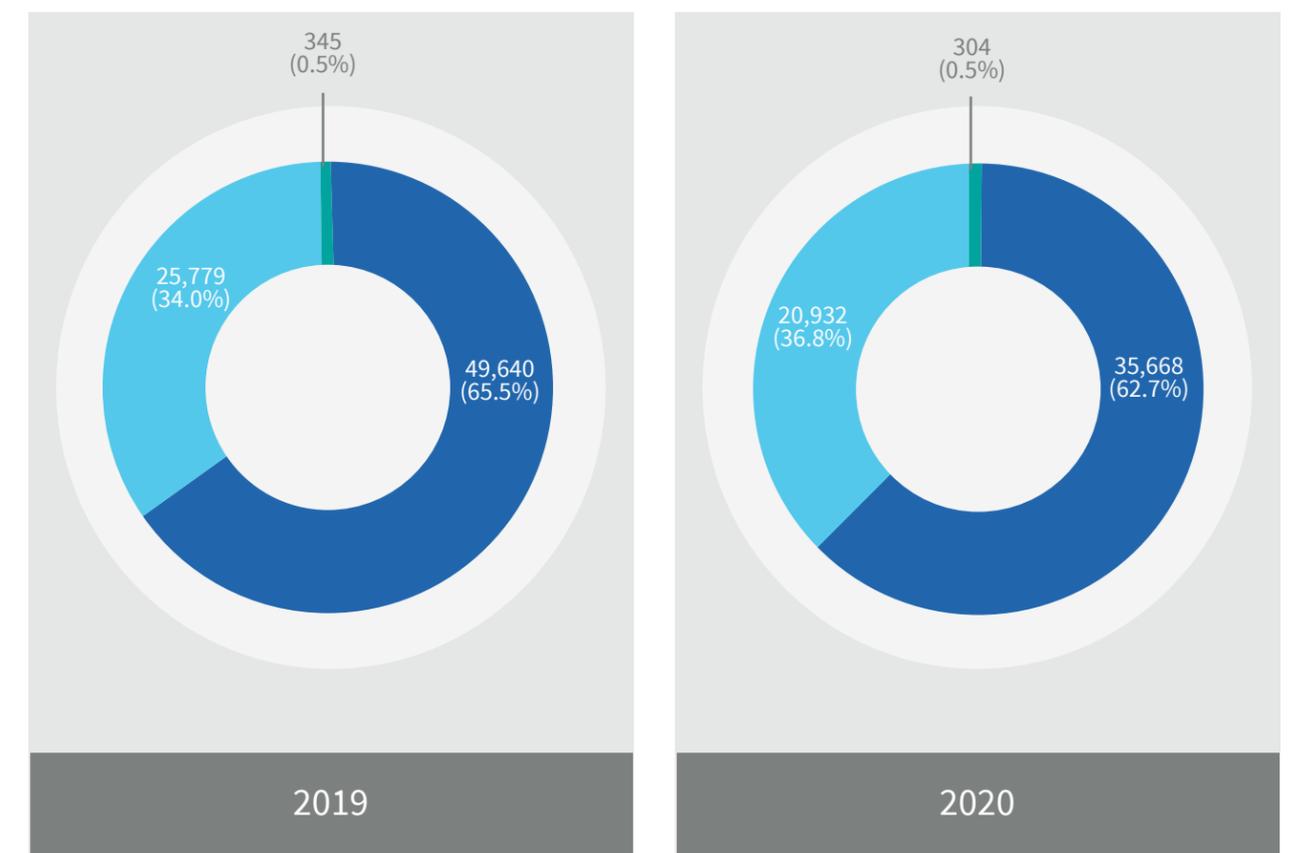
Gráfica 22. Hechos de tránsito por tipo de víctima SSC, enero a diciembre 2019 y 2020



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

En el acumulado de enero a diciembre, de acuerdo al C5 (Gráfica 23), los hechos de tránsito con fallecidos se mantuvieron constantes representando el 0.5% del total de 2019 a 2020, mientras que la proporción de incidentes con lesionados pasó de 34% a 36.8%. Por su parte la proporción de hechos de tránsito sin lesionados y fallecidos disminuyó de 65.5% a 62.7%

Gráfica 23. Hechos de tránsito por tipo de víctima C5, enero a diciembre 2019 y 2020



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

3. VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

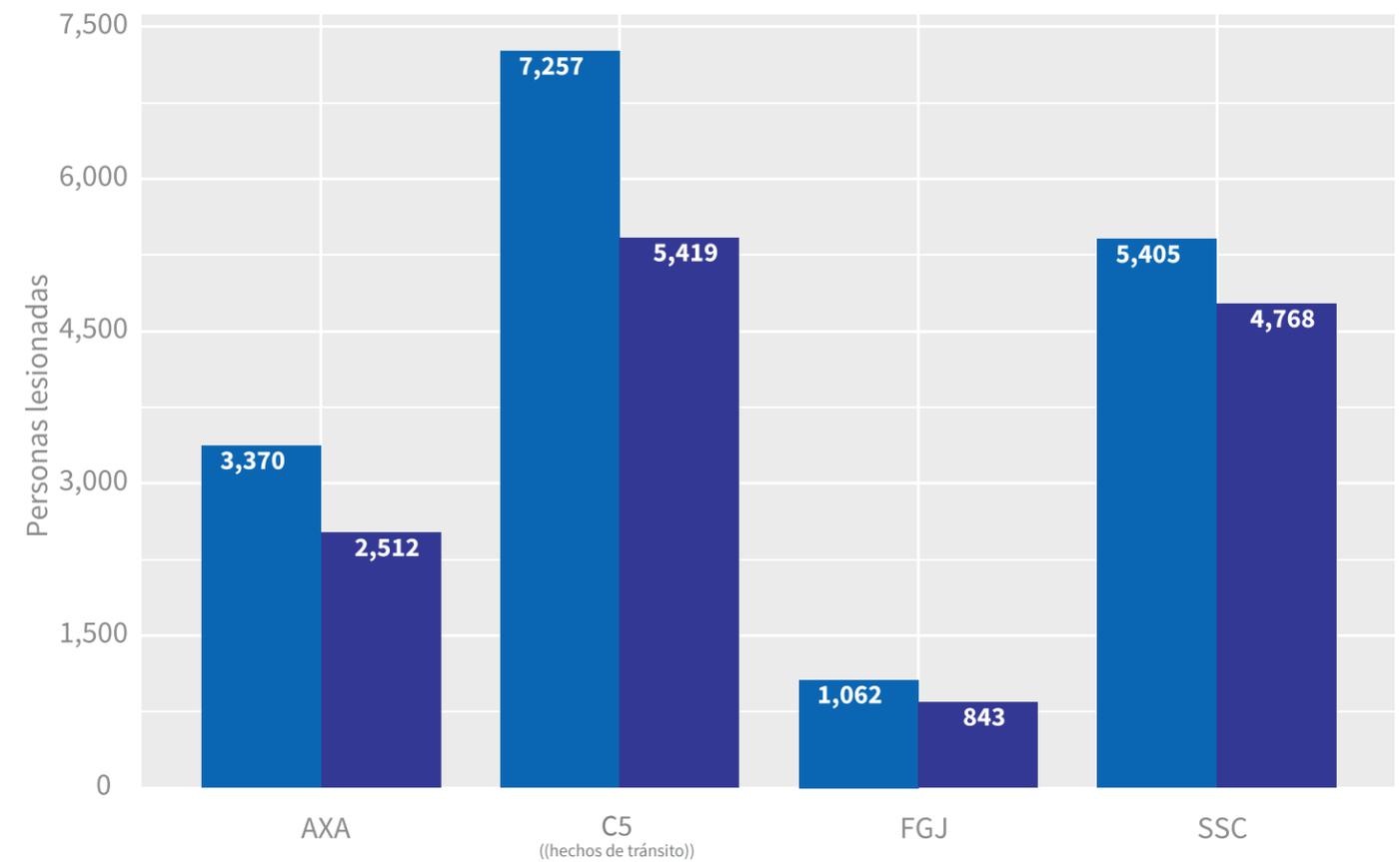
Cuando hablamos de víctimas por hechos de tránsito, nos referimos a personas que sufrieron una lesión física o fallecieron a causa de un incidente vial. Las cuatro fuentes de información (SSC, C5, FGJ y AXA) presentaron una reducción en la cantidad de personas lesionadas y fallecidas del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2020, debido en parte a la reducción de la movilidad durante la etapa de confinamiento, nueva normalidad y nuevo confinamiento por COVID-19. En cuanto a las víctimas mortales por tipo de usuario de la vía, la SSC registró un aumento en la proporción de muertes de ciclistas, motociclistas, conductores y pasajeros tanto de transporte público como privado; mientras que la de los peatones registró una disminución. Los fines de semana y las madrugadas fueron los días y el horario con más registros de incidentes viales con personas fallecidas para ambos años según la SSC, el C5 y la FGJ.

3.A. LESIONADOS

3.A.1. TOTAL DE PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

La Gráfica 24 muestra la cantidad de personas lesionadas por hechos de tránsito que reportó cada una de las fuentes de información en el cuarto trimestre de 2019 y 2020. En ese sentido, entre octubre y diciembre de 2019, la SSC registró 5,405 personas lesionadas y 4,768 en 2020, el C5 7,257 en 2019 y 5,419 en 2020, la FGJ, 1,062 en 2019 y 843 en 2020 y, finalmente, AXA 3,370 en 2019 y 2,512 en 2020, lo que **representa una disminución de -11.8%, -25.3, -20.6% y -25.5%**, respectivamente. Cabe mencionar que la reducción en las cifras registradas por las cuatro fuentes de información entre los periodos de análisis se debe, de cierta forma, a la reducción del tránsito vehicular (-45% en promedio) durante el semáforo naranja y semáforo rojo por la emergencia sanitaria por COVID-19.

Gráfica 24. Personas lesionadas por hechos de tránsito, cuarto trimestre 2019 y 2020

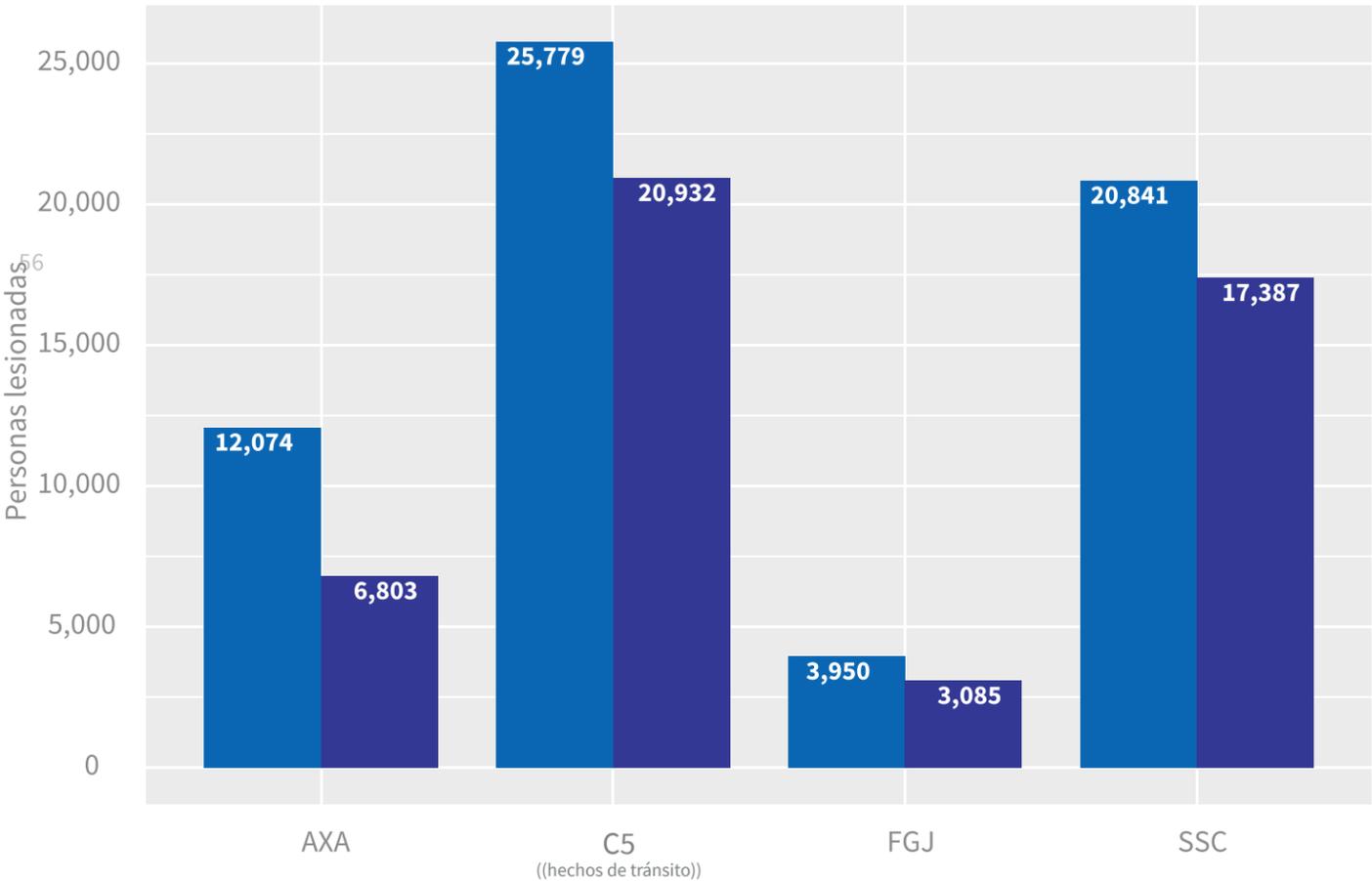


*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre número de víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

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

En la gráfica 25, se analiza la cantidad de personas lesionadas por hechos de tránsito durante el periodo comprendido entre enero y diciembre de 2019 y 2020. El acumulado de SSC para 2019 fue de 20,841 personas lesionadas, para el C5 de 25,779, para la FGJ de 3,950 y para AXA de 12,074. Por su parte, de enero a diciembre de 2020, la SSC registró 17,387 personas lesionadas, mientras que el C5, la FGJ y AXA 20,932, 3,085 y 6,803, respectivamente; representando una reducción de -16.6, -18.8, -21.9% y -43.7% comparando ambos periodos de análisis.

Gráfica 25. Personas lesionadas por hechos de tránsito, enero a diciembre de 2019 y 2020



Nota: La suma de las cifras de 2020 presentadas en los reportes trimestrales anteriores varían con el acumulado, debido a reclasificaciones realizadas por la SSC.

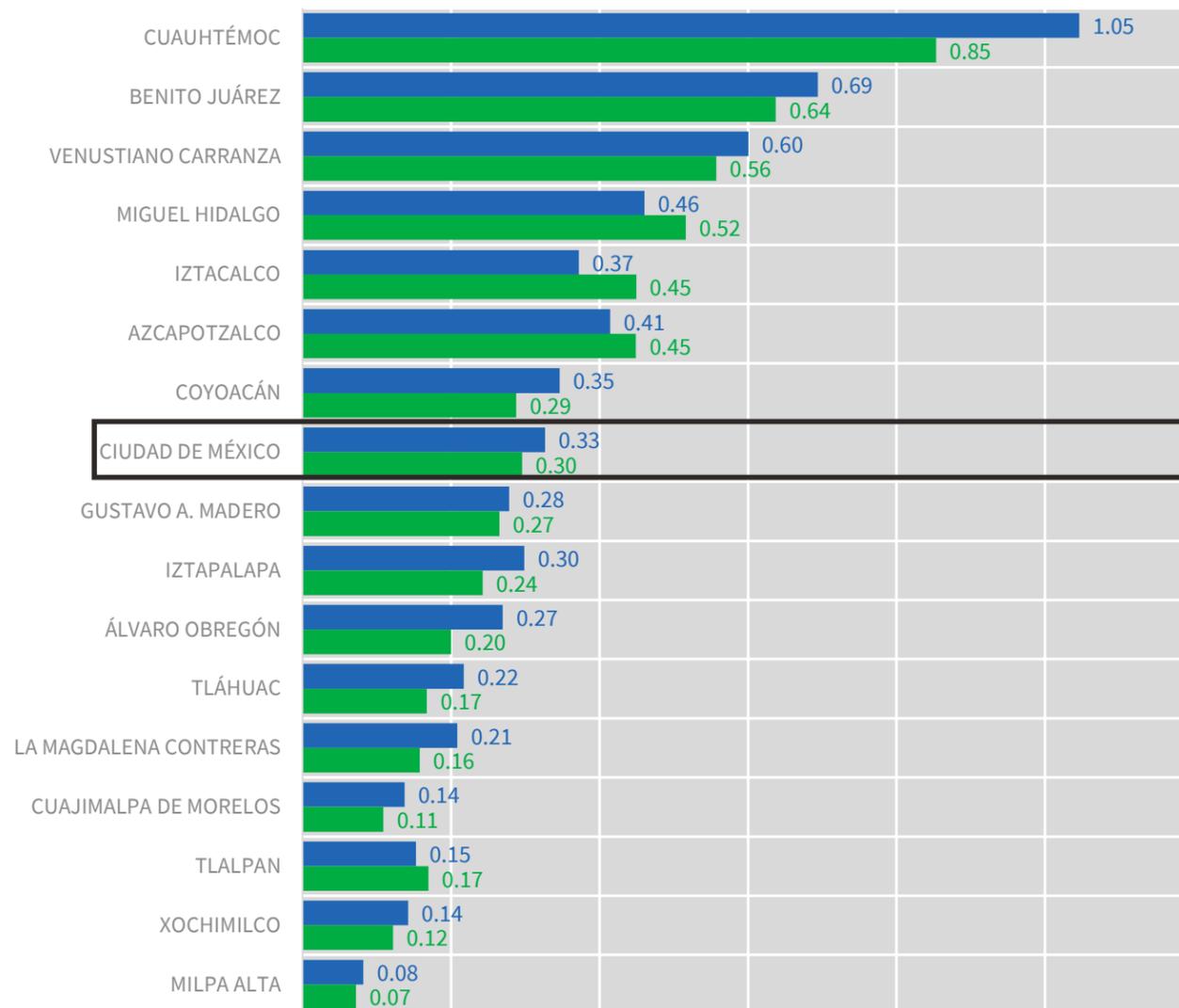
*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre número de víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

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

3.A.2. TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO CON PERSONAS LESIONADAS POR KM DE VIALIDAD

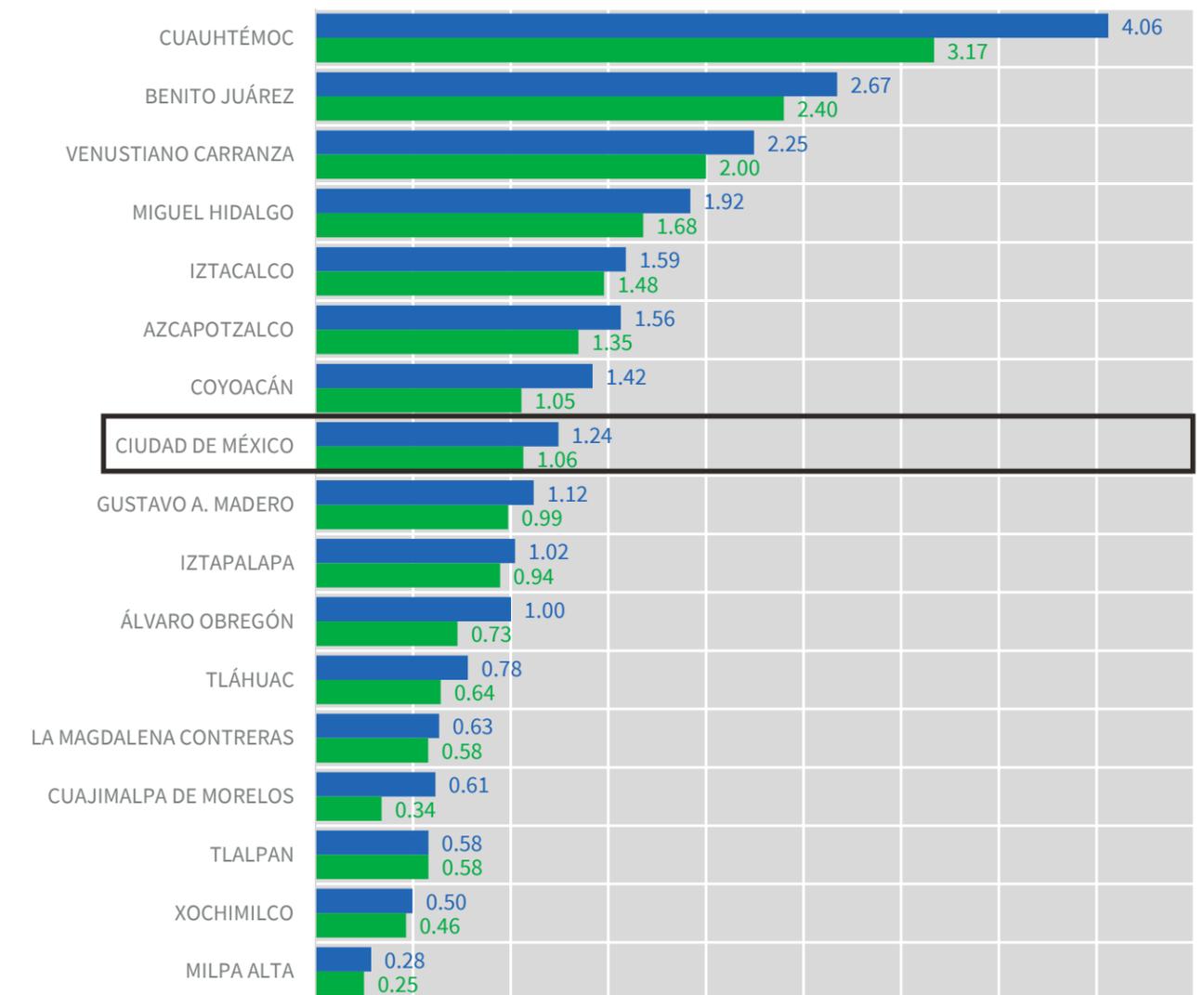
Mediante la Gráfica 26 es posible observar que, de acuerdo con la SSC, tanto para el cuarto trimestre de 2019 como de 2020, Cuauhtémoc fue la alcaldía con mayor concentración de hechos de tránsito con personas lesionadas por kilómetro de vialidad, seguida de Benito Juárez y Venustiano Carranza.

Gráfica 26. Total de hechos de tránsito con personas lesionadas por km de vialidad, cuarto trimestre 2019 y 2020, SSC



Mediante la Gráfica 27 es posible observar que, de acuerdo con la SSC, tanto para 2019 como para 2020, Cuauhtémoc fue la alcaldía con mayor concentración de hechos de tránsito con personas lesionadas por km de vialidad, seguida de Benito Juárez y Venustiano Carranza.

Gráfica 27. Total de hechos de tránsito con personas lesionadas por km de vialidad 2019 y 2020, SSC

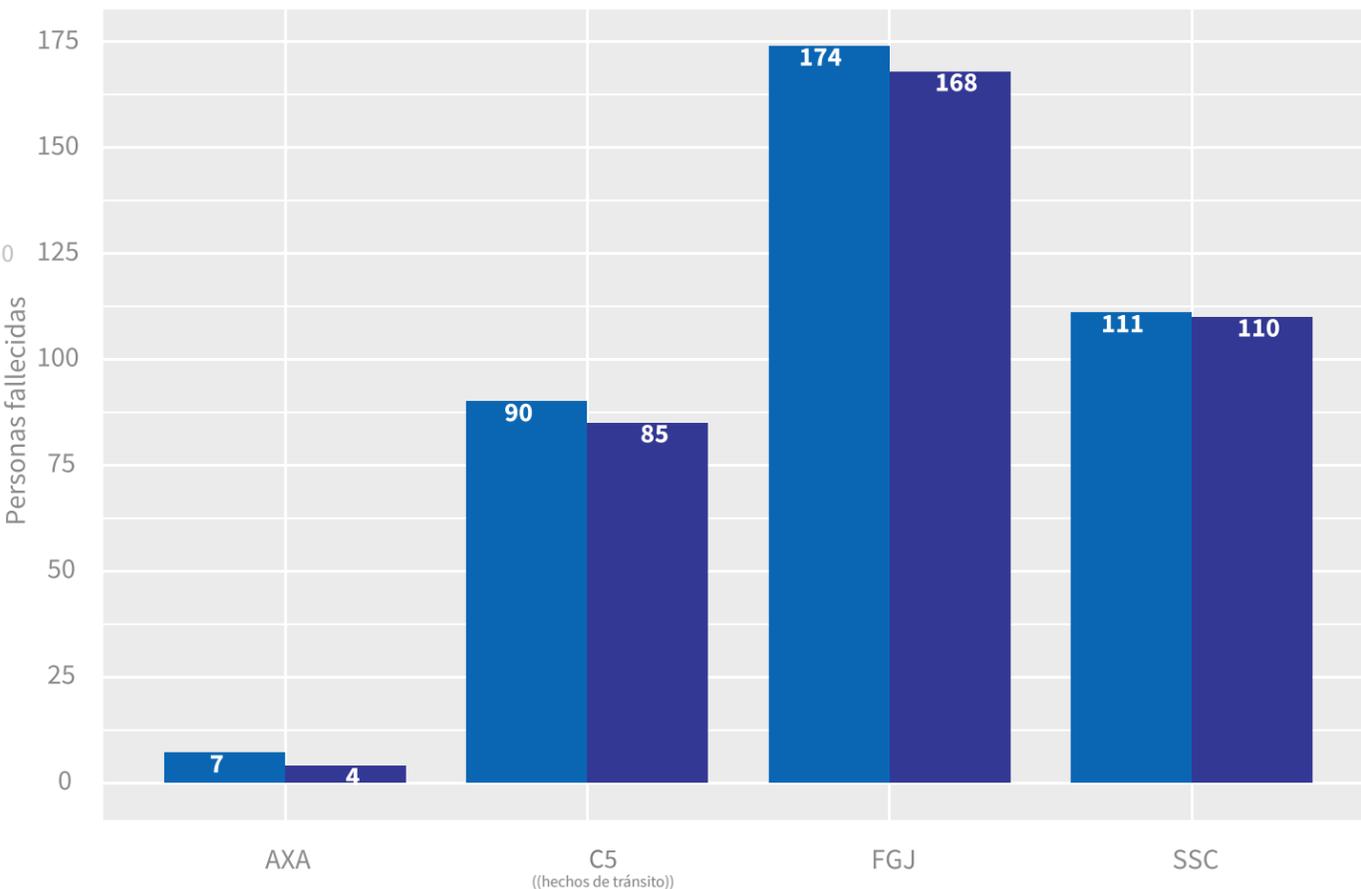


3.B MUERTES (VÍCTIMAS FALLECIDAS)

3.B.1 TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS

En cuanto a las víctimas por hechos de tránsito, la Gráfica 28 muestra los registros de personas que perdieron la vida a causa de un incidente vial de octubre a diciembre de 2019 y 2020. En ese sentido, la SSC reportó 111 personas fallecidas en el cuarto trimestre de 2019, mientras que, en el mismo periodo de 2020 registró 110 (-0.9%). El C5 pasó de 90 en 2019 a 85 en 2020 (-5.6%), la FGJ de 174 a 168 (-3.4%) y AXA pasó de 7 a 4 (-42.9%). Es importante resaltar que las reducciones en el total de personas fallecidas por incidentes viales entre los periodos de análisis pueden determinarse significativamente por la reducción del tránsito vehicular (-45% en promedio) durante la nueva normalidad (semáforo naranja) y el nuevo confinamiento (semáforo rojo) por la emergencia sanitaria por COVID-19.

Gráfica 28. Personas fallecidas por hechos de tránsito, cuarto trimestre de 2019 y 2020

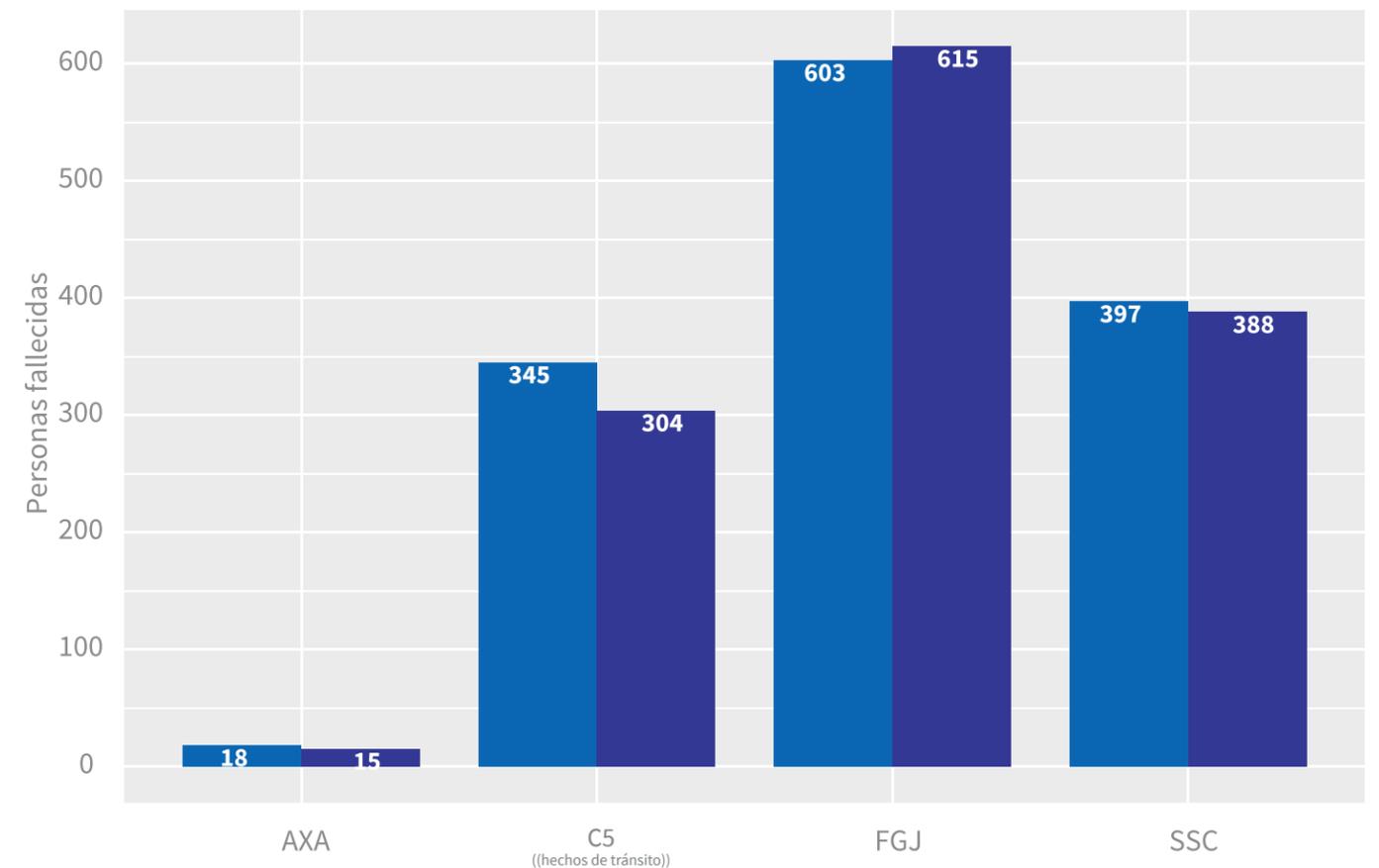


*La información del C5 corresponde a reportes sobre hechos de tránsito con víctimas y no sobre número de víctimas. En un mismo hecho puede haber más de una víctima.

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

Al analizar el acumulado de enero a diciembre de 2019 y 2020 (Gráfica 29), los datos de la SSC muestran el deceso de 397 personas por percances viales, mientras que el C5 reportó 345 personas fallecidas. Por su parte, la FGJ y AXA reportaron 603 y 18 fallecimientos por hechos de tránsito, respectivamente. En cuanto al mismo periodo de 2020, la SSC presentó 388 decesos el C5 304, la FGJ 615 y AXA 15¹⁰. **Representando así una disminución de -2.3% para SSC, de -11.9% para el C5, y de -16.7% para AXA, en tanto que FGJ registró un aumento de 2%.** 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, nueva normalidad y nuevo confinamiento por COVID-19.

Gráfica 29. Personas fallecidas por hechos de tránsito, enero a diciembre 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.

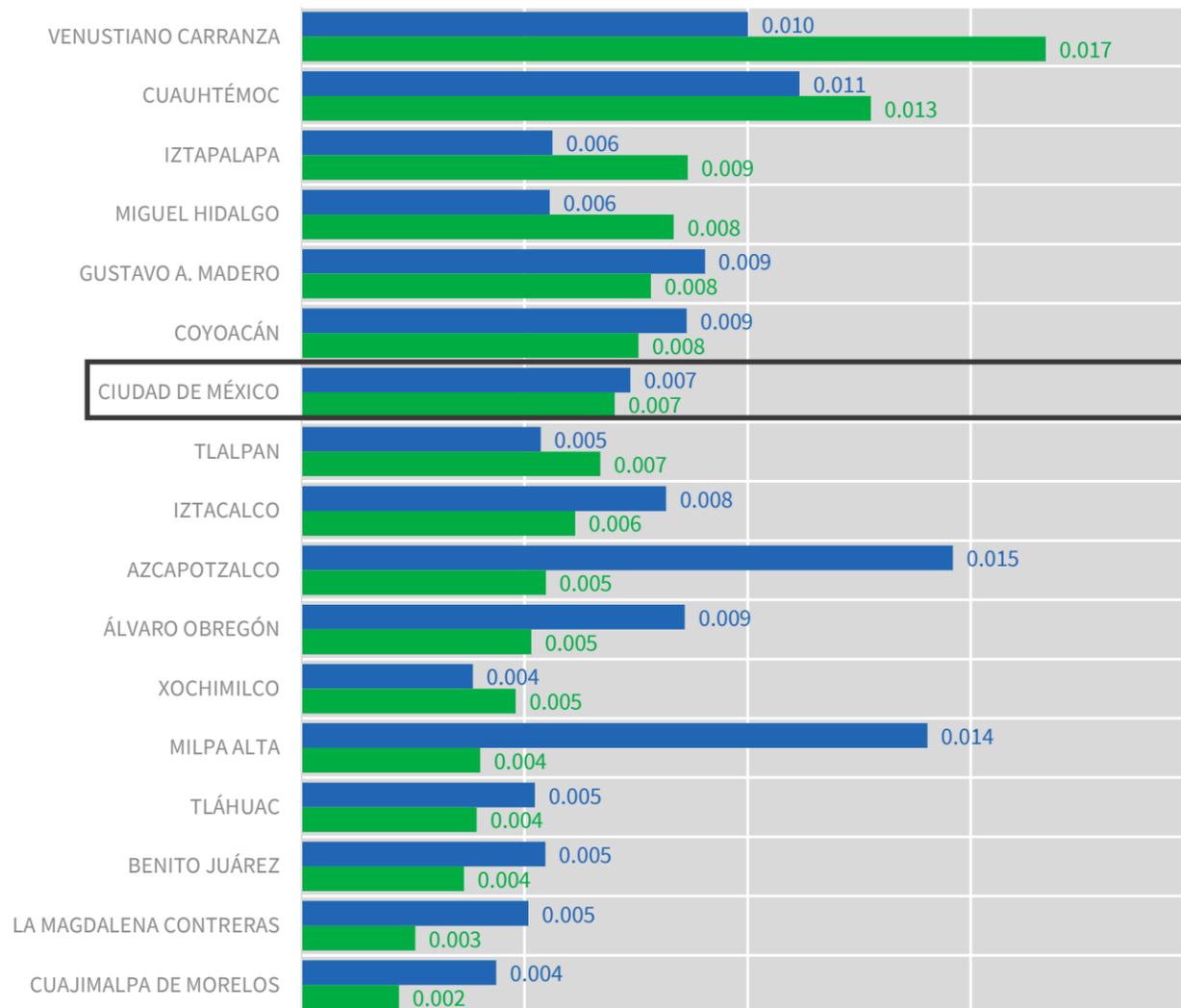
**Las cifras de 2019 y 2020 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la nueva normalidad durante el cuarto trimestre de 2020.

¹⁰Ambos periodos no son estrictamente comparables debido a la reducción de la movilidad durante la etapa de confinamiento y la nueva normalidad por COVID-19.

3.B.2 TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO CON PERSONAS FALLECIDAS POR KM DE VIALIDAD

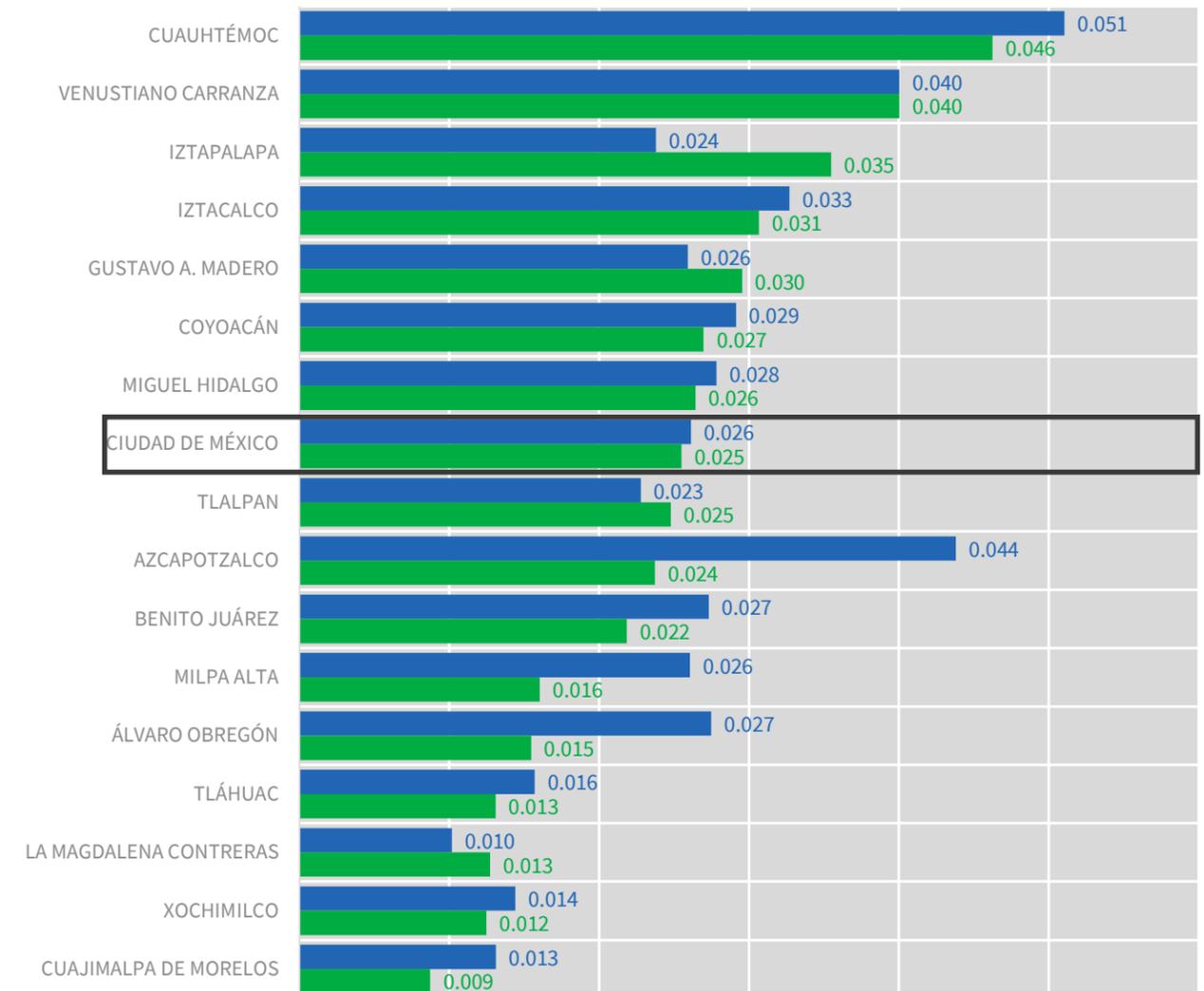
A través de las Gráfica 30, es posible observar que, en el cuarto trimestre de 2019 Azcapotzalco es la alcaldía con la mayor concentración de hechos de tránsito con personas fallecidas por km de vialidad, de acuerdo con la SSC, seguido de Milpa Alta y Cuauhtémoc, mientras que para el cuarto trimestre de 2020 fue Venustiano Carranza, seguida de Cuauhtémoc e Iztapalapa.

Gráfica 30. Total de hechos de tránsito con personas fallecidas por km de vialidad, cuarto trimestre 2019 y 2020, SSC



A través de las Gráfica 31 es posible observar que, en 2019 destacó Cuauhtémoc como la alcaldía con la mayor concentración de hechos de tránsito con personas fallecidas por kilómetro de vialidad, de acuerdo con la SSC, seguida de Azcapotzalco y Venustiano Carranza. Para 2020 Cuauhtémoc se mantuvo en primer lugar, seguido de Venustiano Carranza e Iztapalapa.

Gráfica 31. Total de hechos de tránsito con personas fallecidas por km de vialidad 2019 y 2020, SSC



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

Respecto a las muertes por tipo de usuario de la vía (Gráfica 32), para el cuarto trimestre de 2020 de acuerdo con al mismo periodo de 2019, la SSC registró un aumento en la proporción de las muertes de ciclistas, motociclistas, conductores y pasajeros tanto de transporte público como privado, pasando de 3.6% a 5.5%, de 29.7% a 38.2%, de 9.9% a 14.5%, y de 13.5% a 15.5%, respectivamente. En lo que respecta a la proporción de incidentes viales derivados en el fallecimiento de peatones se reportó una notable disminución de 2019 a 2020, pasando de 43.2% a 26.4%.

Es importante mencionar que, **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 asequible para muchas más personas.**

Por su parte, el **C5 y la FGJ reportaron una reducción en la proporción de las muertes por atropellamientos¹¹, las cuales pasaron de 57.8% a 35.3% y de 50.6% a 40%, respectivamente.** Mientras, la proporción de las fatalidades por choque aumentaron de 42.2% y 39.1%, en 2019, a 64.7% y 44%, en 2020.

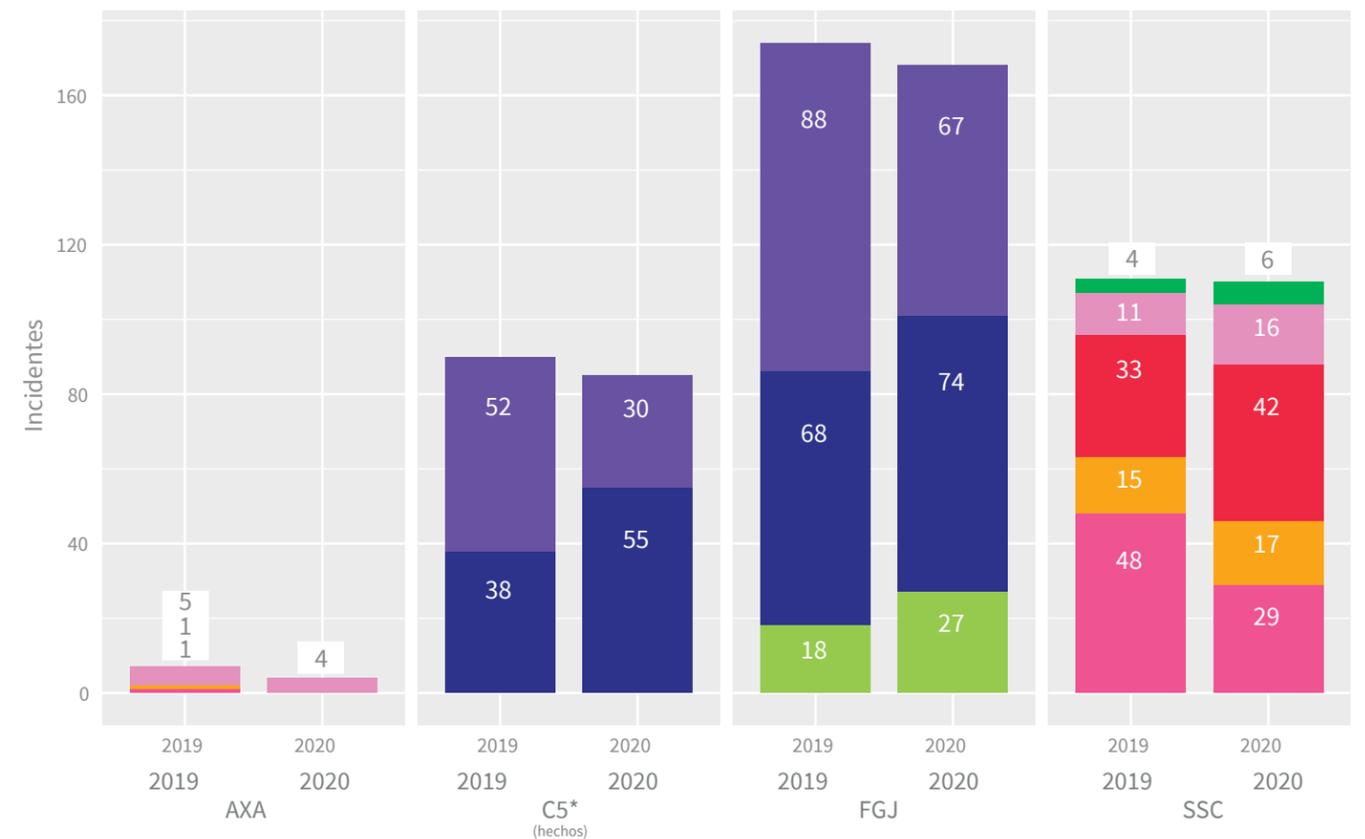
En el caso de AXA, se registró un fallecimiento de pasajero, uno de peatón y cinco de conductores en el cuarto trimestre de 2019 mientras que, en el mismo periodo de 2020, únicamente se registraron cuatro conductores fallecidos por hechos de tránsito.

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

Año	Ciclistas ¹²	Conductores	Motociclistas	Pasajeros	Peatones	Total
2019	4	11	33	15	48	111
2020	6	16	42	17	29	110



Gráfica 32. Muertes por usuario de la vía, cuarto trimestre 2019 y 2020¹³



Nota: La suma de las cifras de 2020 presentadas en los reportes trimestrales anteriores varían con el acumulado, debido a reclasificaciones realizadas por la SSC.

¹³OTROS, corresponde a la suma de las muertes derivadas de los delitos "HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR" y "HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR (CAÍDA)"

¹¹ La categoría "ATROPELLAMIENTO", incluye atropellamiento de peatones y ciclistas.

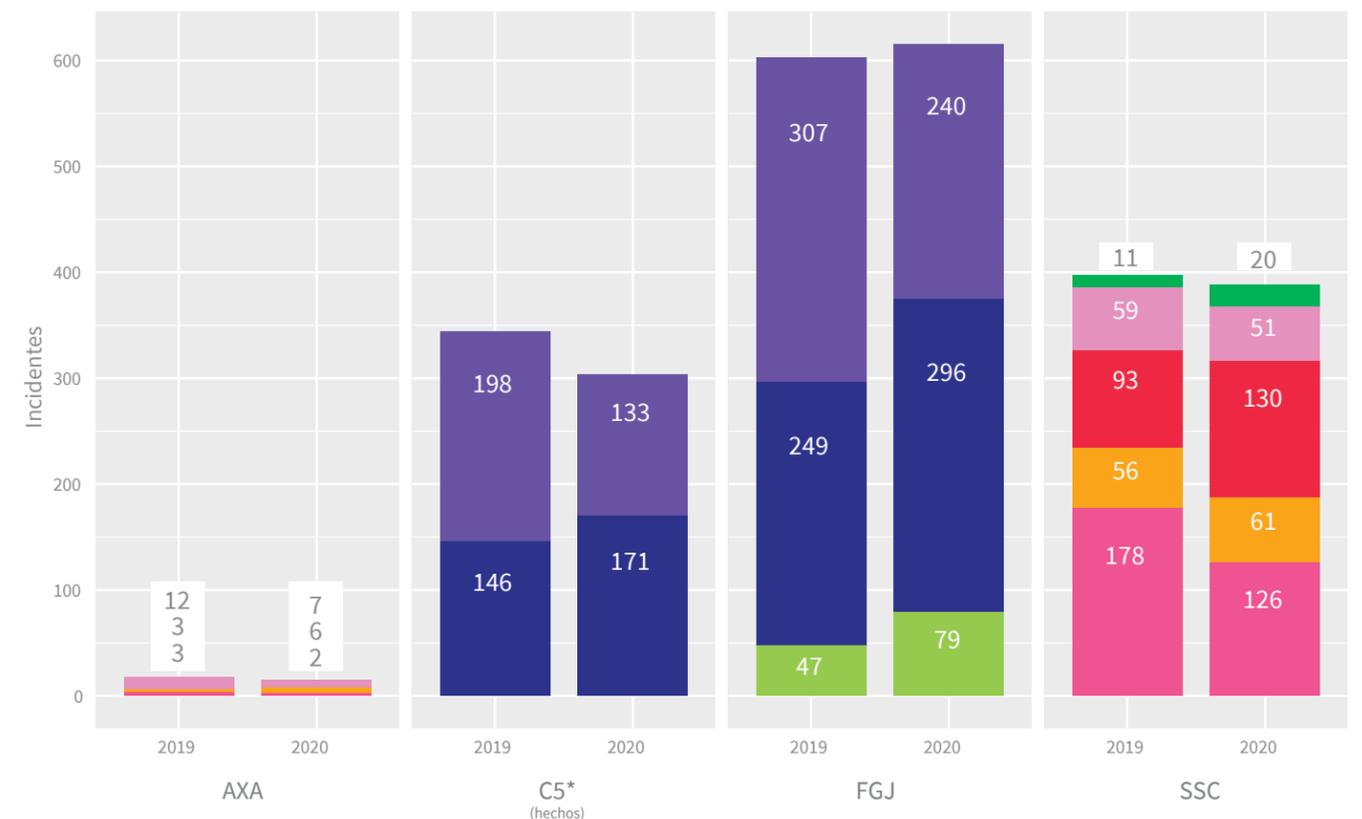
¹² A partir de febrero de 2020, SSC contó con más fuentes de información tras la incorporación del puesto de mando al C5. Anteriormente, solo contaba con los reportes de policía vía radio mientras que, actualmente, se toman reportes por llamadas al 911, radio, botones de auxilio, la app 911/redes sociales 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 33 realiza el mismo análisis de enero a diciembre tanto de 2019 como de 2020, en donde se muestra que en los registros de la SSC, la proporción de fallecimientos de peatones y conductores disminuyó de 44.8% a 32.5% y de 14.9% a 13.1%, respectivamente, mientras que la proporción de ciclistas¹⁴, pasajeros y motociclistas aumentó de 2.8% a 5.2%, de 14.1% a 15.7%, y de 23.4% a 33.5%, respectivamente.

En el caso del C5, la proporción de fatalidades por choque aumentó de 42.4% a 56.3% , mientras que los atropellamientos disminuyeron de 57.6% a 43.8%; lo cual coincide con los registros de la FGJ en donde las víctimas fallecidas por atropellamientos disminuyeron de 51% a 39%. No obstante, los fallecimientos por choque registrados por la FGJ (al igual que en el C5) aumentaron de 41.3% a 48.1%. Finalmente, en los registros de AXA disminuyó la proporción de fallecimientos de conductores y peatones, pasando de 66.7% a 46.7% y de 16.7% a 13.3%, respectivamente; mientras que en el caso de los pasajeros aumentó de 16.7% a 40%-



Gráfica 33. Muertes por usuario de la vía, de enero a diciembre 2019 y 2020¹⁵



Nota: La suma de las cifras de 2020 presentadas en los reportes trimestrales anteriores varían con el acumulado, debido a reclasificaciones realizadas por la SSC.

Tabla 2. Muertes por usuario de la vía SSC, de enero a diciembre 2018, 2019 y 2020

Año	Ciclistas	Conductores	Motociclistas	Pasajeros	Peatones	Total
2018	24	29	68	96	177	394
2019	11	59	93	56	178	397
2020	20	51	130	61	126	388

¹⁴ 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.

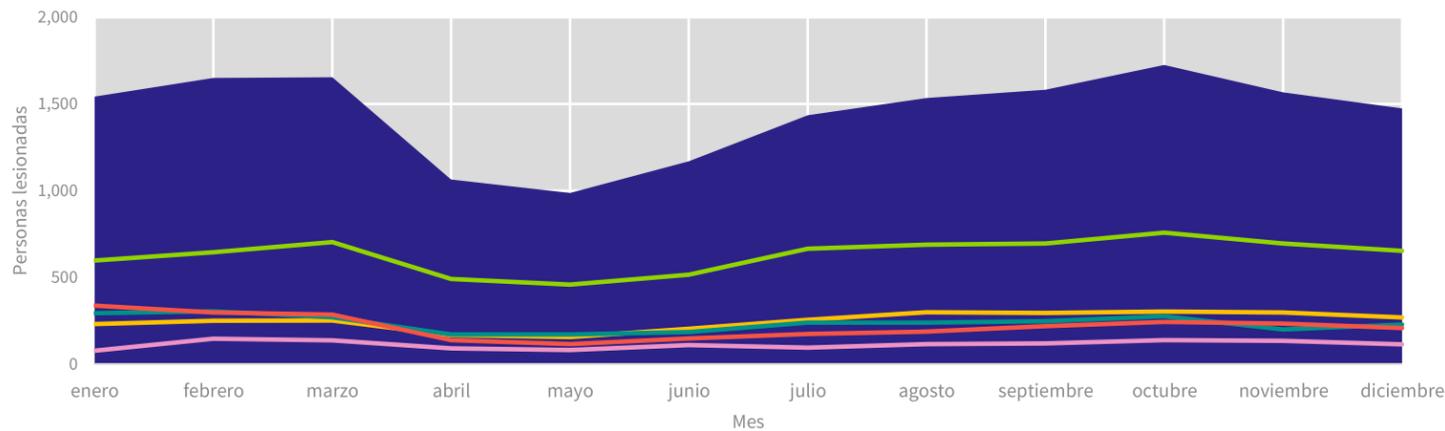
¹⁵ OTROS, corresponde a la suma de las muertes derivadas de los delitos “HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR” y “HOMICIDIO CULPOSO POR TRÁNSITO VEHICULAR (CAÍDA)”

3.D TENDENCIA DE PERSONAS LESIONADAS Y FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la SSC, de enero a diciembre 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 34 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 agosto a diciembre se observa una tendencia relativamente constante. 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.

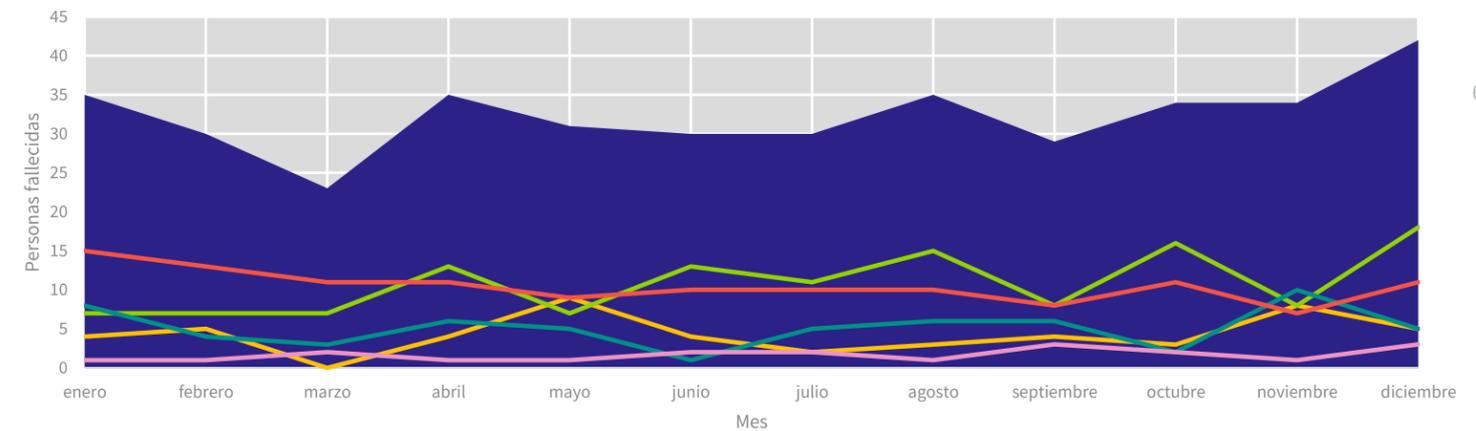
En cuanto a las víctimas mortales por hechos de tránsito, en la gráfica 35, con los registros de la SSC, se observa un decremento progresivo en la cantidad de peatones fallecidos, pasando de 14 registros en enero a 8 en diciembre mientras que la cantidad de motociclistas ha ido en aumento, pasando de 7 registros en enero a 18 en diciembre.

Gráfica 34. Tendencia de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía enero a diciembre 2020, SSC



TOTAL DE LESIONADOS CONDUCTOR MOTOCICLISTA PASAJERO CICLISTA PEATÓN

Gráfica 35. Tendencia de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía enero a diciembre 2020, SSC



TOTAL DE FALLECIDOS CONDUCTOR MOTOCICLISTA PASAJERO CICLISTA PEATÓN

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

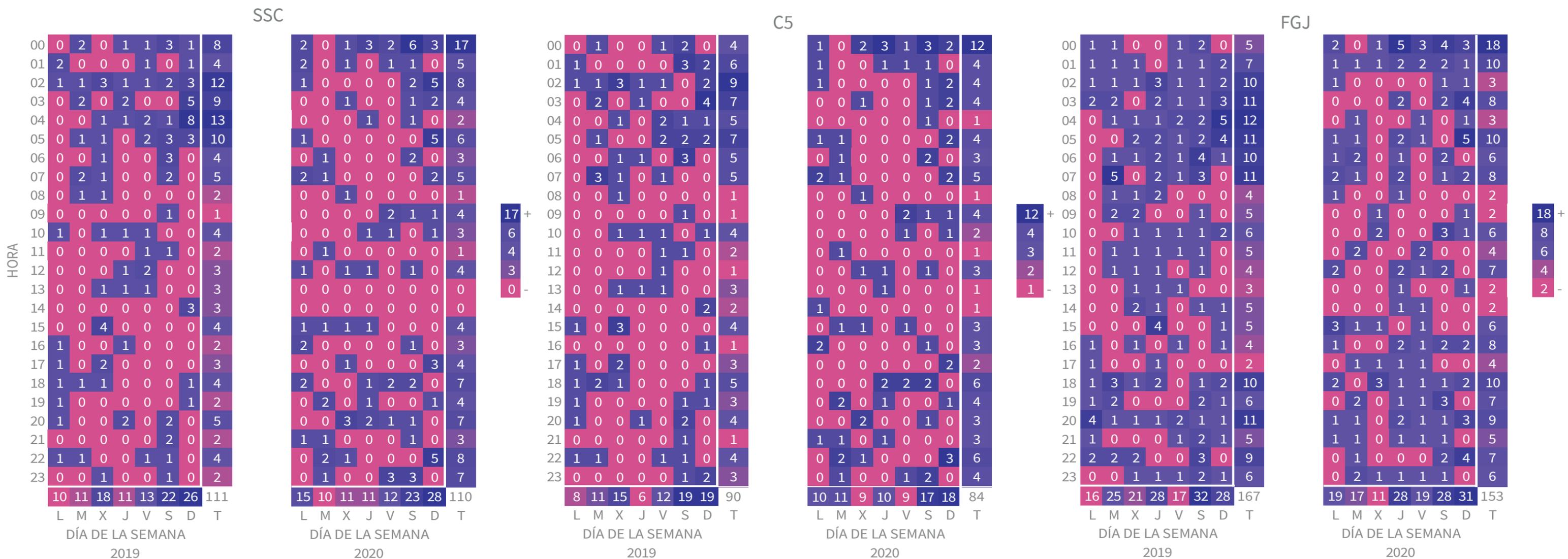
De acuerdo con los registros proporcionados por la SSC (Gráfica 36), **destacó el sábado a las 00:00 como el día y la hora con más registros de hechos de tránsito mortales en el cuarto trimestre de 2020** con 6 registros, mientras que para el mismo periodo de 2019 destaca el domingo a las 04:00 con 8. En consonancia con las dos fuentes anteriores, los fines de semana y las madrugadas (00:00 a 05:59) fueron los días y el horario con más registros de incidentes viales con personas fallecidas para ambos años.

Por su parte de acuerdo al C5 (Gráfica 36), **los días y horas con mayor registros de incidentes viales con víctimas mortales para el cuarto trimestre de 2020 fueron el viernes y sábado a las 00:00h y el domingo a las 22:00 h con 3 cada uno**, mientras que, en el mismo periodo de 2019, fue el domingo a las 03:00 h con 4 registros. En términos generales resaltan los sábados y domingos y las madrugadas (00:00 a 05:59) en ambos periodos al ser los días y el horario con más registros de hechos de tránsito. En el cuarto

trimestre de 2020 destacan las 00:00 h por ser la hora con más registros de hechos de tránsito con fallecidos, mientras que en 2019 destacan las 02:00 h con 9 registros.

En lo que a la **FGJ se refiere (Gráfica 36), se registraron dos picos con 5 hechos de tránsito cada uno durante el cuarto trimestre de 2020: el jueves a las 00:00 h y el domingo a las 05:00 h**, mientras que en 2019 aparecen dos picos: el domingo a las 04:00 h y el martes a las 07:00. Al igual que los registros del C5, destacan los fines de semana (sábados y domingos) y las madrugadas (00:00 a 05:59) como los días y el horario con más registros de hechos de tránsito mortales en ambos años. En el cuarto trimestre de 2020, las 00:00 h fueron la hora con más registros de incidentes con víctimas fallecidas, mientras que para el mismo periodo de 2019 fueron las 04:00 h.

Gráfica 36. Hechos de tránsito con víctimas mortales por día y hora, cuarto trimestre 2019 y 2020



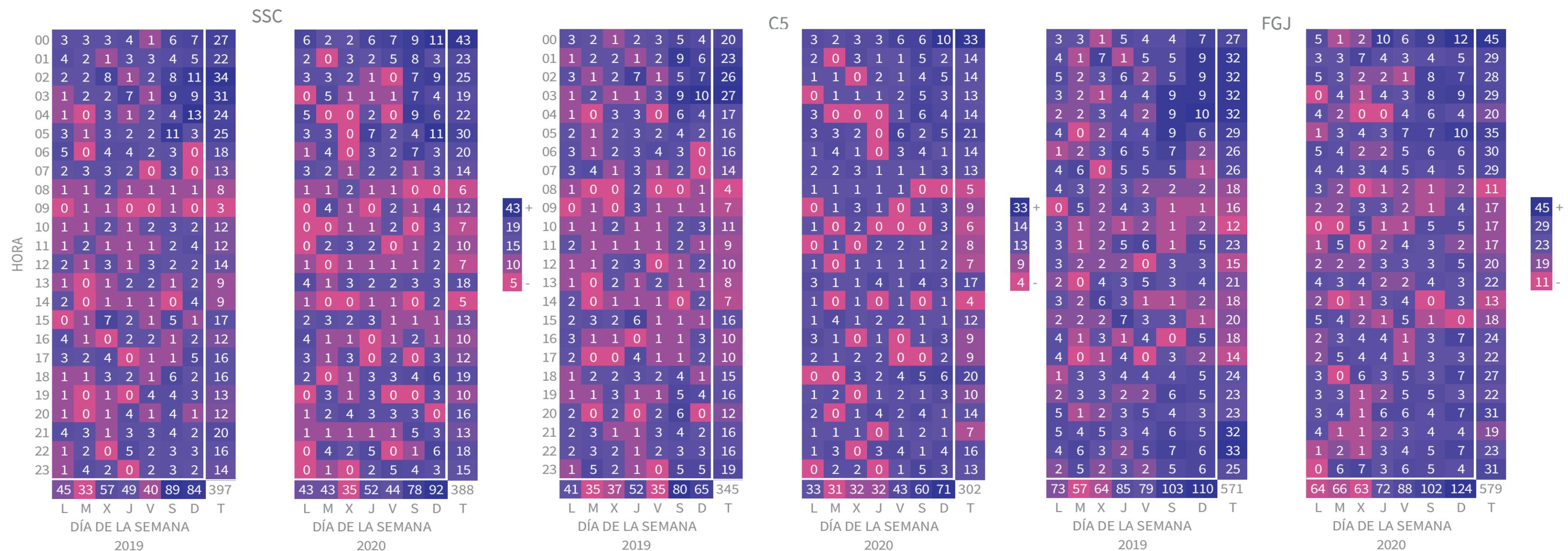
En cuanto al acumulado de **enero a diciembre de 2020 (Gráfica 37), la SSC destaca el domingo a las 00:00 h y a las 05:00 h** por ser el día y los horas con más incidentes viales con víctimas mortales con 11 registros cada uno, mientras que en 2019 fue el domingo a las 04:00 horas fue el día y la hora con más hechos de tránsito con fallecidos, con 13 registros. Los sábados y domingos fueron los días más letales concentrando entre 20% y 24% del total de hechos de tránsito tanto en 2019 como en 2020, mientras que la madrugada fue el horario más letal al concentrar 42% del total de hechos de tránsito para ambos periodos.

Por su parte el **C5 (Gráfica 37) reportó en 2020 el domingo a las 00:00 h como el día y la hora con más hechos de tránsito con víctimas mortales** con 10 registros, mientras que en 2019 fue el domingo a las 03:00 h con la misma cantidad de registros. En términos generales, el sábado y domingo fueron los

días con más hechos de tránsito con víctimas mortales para ambos periodos, concentrando alrededor del 43% del total de registros, mientras que las madrugadas (00:00 a 05:59) fueron el horario con más registros al concentrar casi el 37% del total de registros en ambos periodos.

Para los registros de la **FGJ (Gráfica 37), de enero a diciembre de 2020 destacó el domingo a las 00:00 h** como el día y la hora con más hechos de tránsito con víctimas mortales con 12 registros, mientras que en 2019 fue el domingo a las 04:00 con 10 registros. Al igual que la SSC y el C5, los sábados y domingos fueron los días más letales concentrando 37% del total de los hechos de tránsito en 2019 y 39% en 2020, mientras que la madrugada fue el horario más letal al concentrar 32% del total de hechos de tránsito para ambos periodos.

Gráfica 37. Hechos de tránsito con víctimas mortales por día y hora, 2019 y 2020

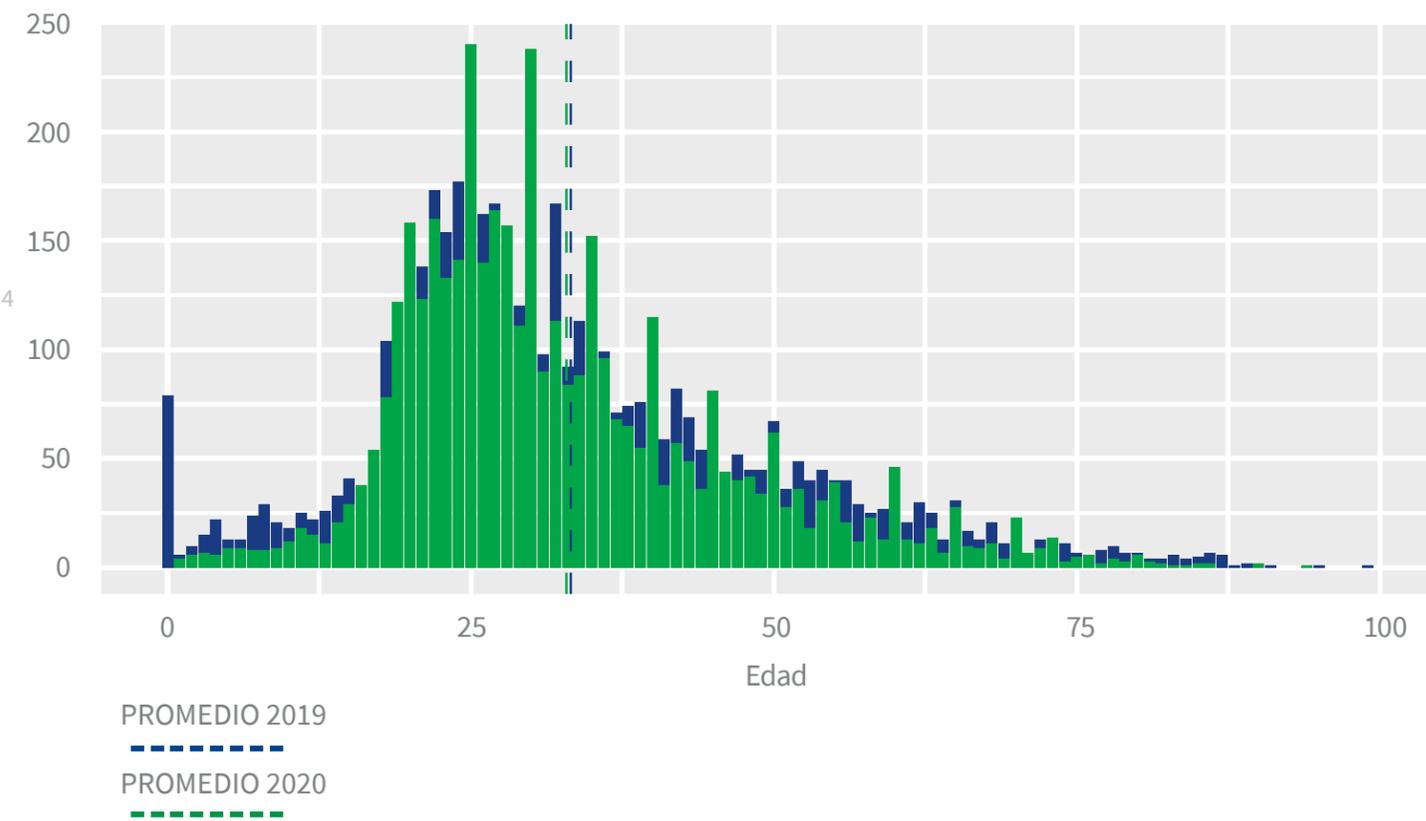


Nota: Se omite un registro el lunes y el viernes en el 2020, debido a que no se especifica el horario en el que acontecieron dichos hechos de tránsito con víctimas mortales.

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

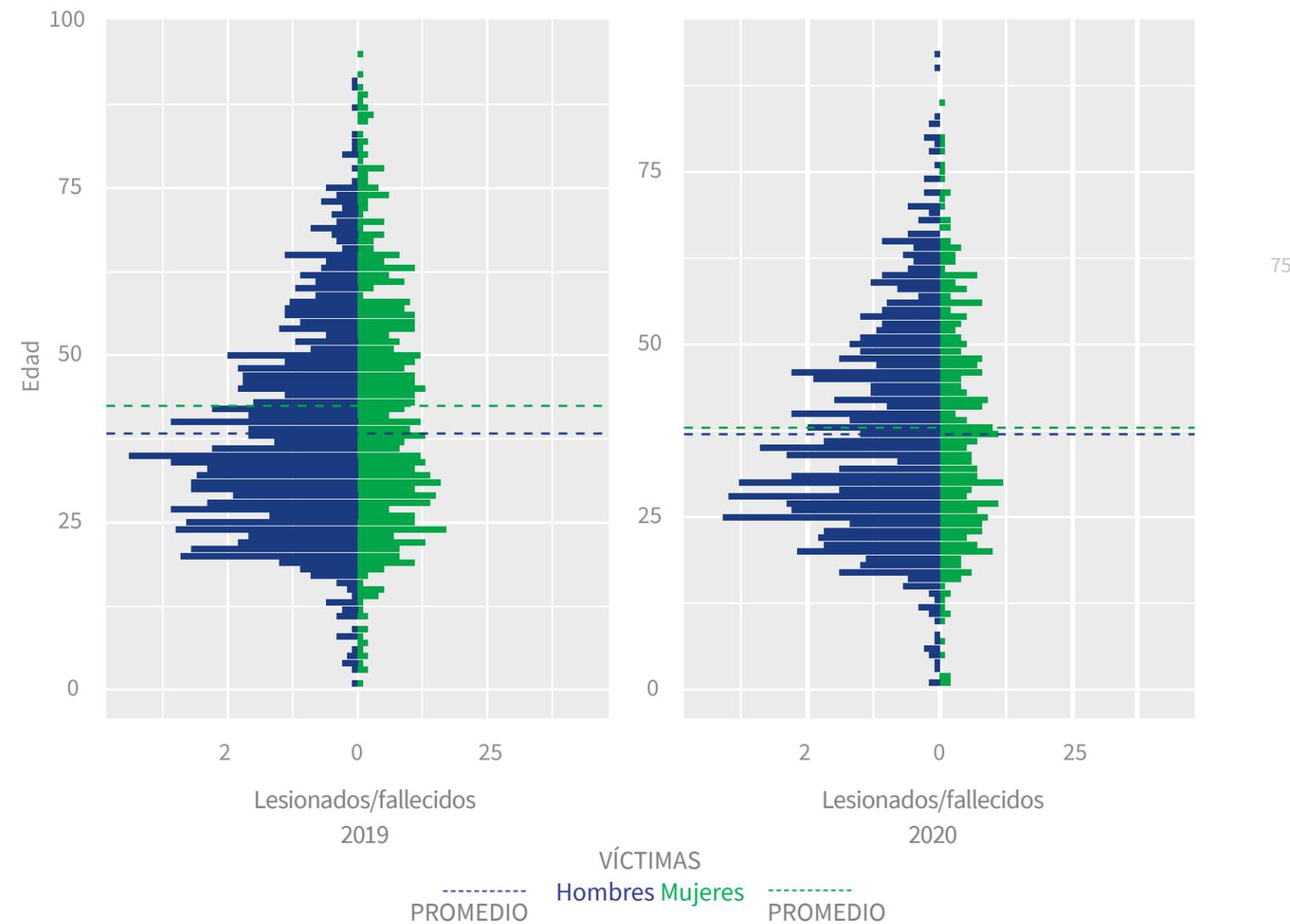
Respecto a las edades de las víctimas por hechos de tránsito, de acuerdo con datos de la SSC (Gráfica 38), hubo una reducción en la edad promedio de personas lesionadas y fallecidas. Mientras que en el cuarto trimestre de 2019 la edad media de hombres y mujeres fue de 33 años; para el cuarto trimestre de 2020, la edad promedio fue de alrededor de 32 años.

Gráfica 38. Distribución por edad de lesionados y muertos, SSC cuarto trimestre 2019 y 2020



Con base en los datos de la FGJ (Gráfica 39), también se presentó una reducción en la edad promedio de las personas lesionadas y fallecidas. Mientras que, en el cuarto trimestre de 2019, la edad promedio de mujeres fue de 42 años y de hombres 38 años, en el mismo periodo de 2020 fue de 38 años para mujeres y 37 para hombres (mayor a la registrada por SSC). En cuanto a la distribución de las víctimas por sexo, las mujeres representaron el 33% del total de víctimas de hechos de tránsito en 2019 y 25% en 2020, lo que muestra que en ambos periodos, alrededor del 70% de las víctimas por incidentes viales fueron hombres.

Gráfica 39. Pirámides de población de las víctimas de los siniestros registrados por FGJ, cuarto trimestre 2019 y 2020



ANEXOS

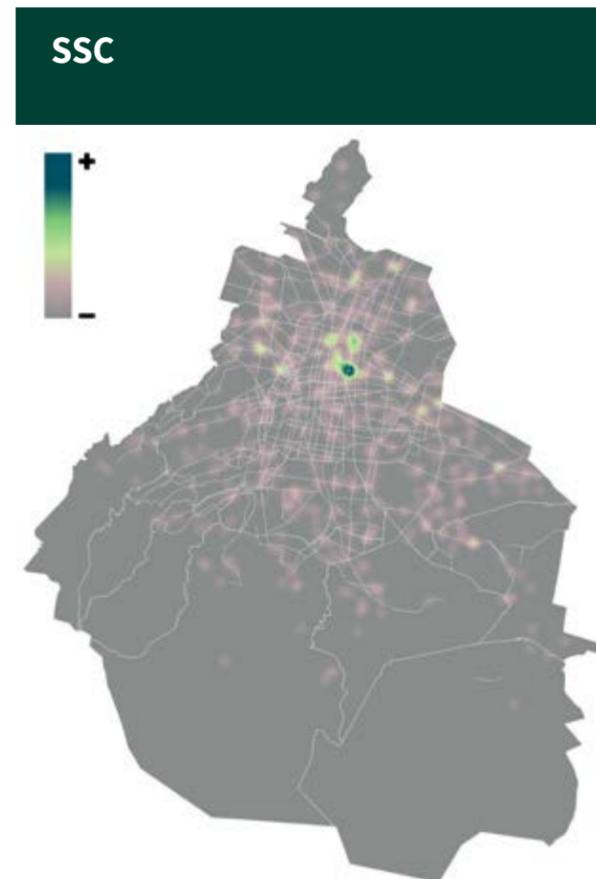
1. DENSIDAD DE PERSONAS ATROPELLADAS

1.A. CUARTO TRIMESTRE DE 2020

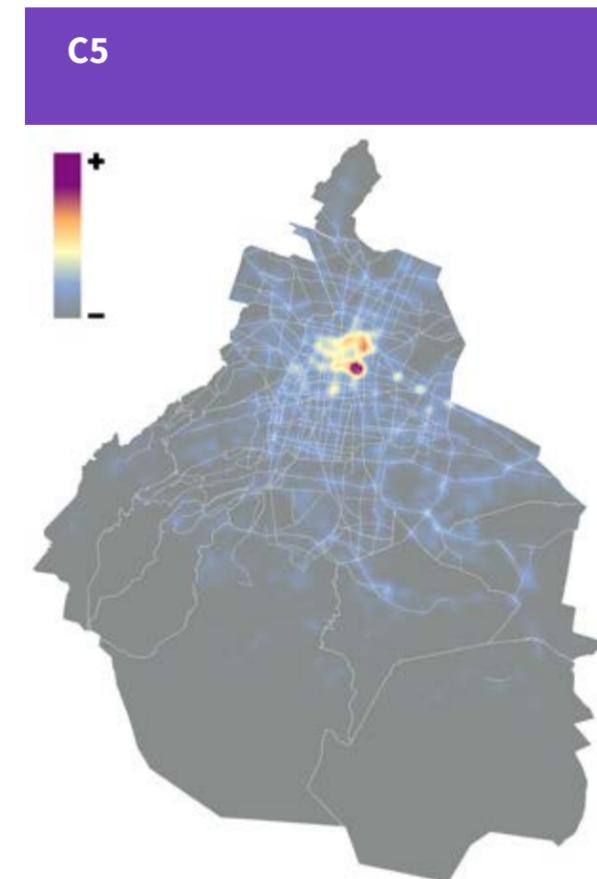
Referente a la cantidad de atropellamientos ocurridos durante el cuarto trimestre de 2020, la SSC (Mapa 9) y el C5 (Mapa 10) coincidieron en concentraciones importantes de atropellamientos en Calzada Ticomán, Av. de los Insurgentes, Avenida Loreto Fabela, Paseo de la Reforma, Eje Central Lázaro Cárdenas, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Circuito Interior, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Anillo Periférico, Eje 5 Sur Av. de las Torres, Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa, y Avenida Tláhuac.

En lo que a la FGJ respecta (Mapa 11), se observan concentraciones sobre el Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier y la Calzada México-Tacuba.

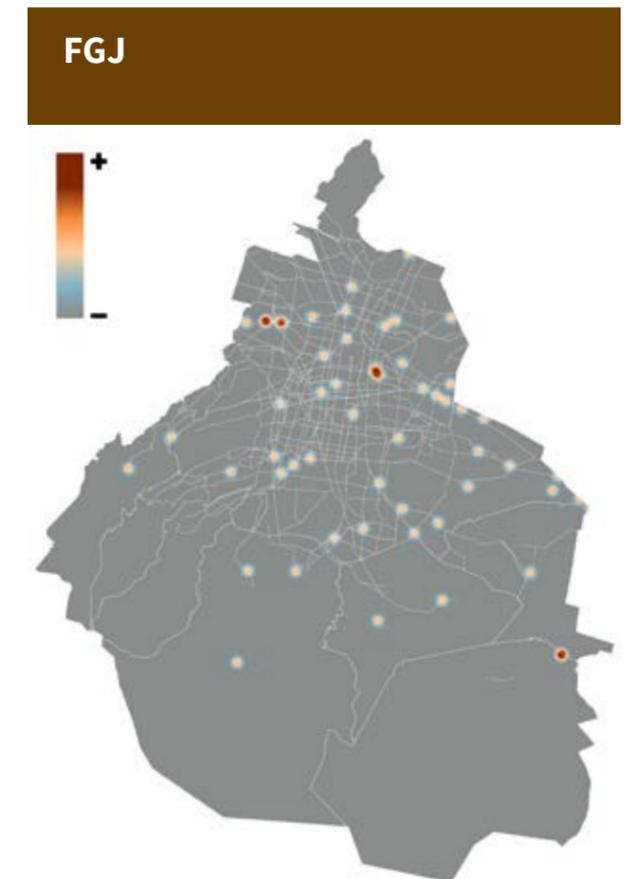
Mapa 9.
Concentración
de atropellamientos SSC,
cuarto trimestre 2020



Mapa 10.
Concentración
de atropellamientos C5,
cuarto trimestre 2020



Mapa 11.
Concentración
de atropellamientos FGJ,
cuarto trimestre 2020



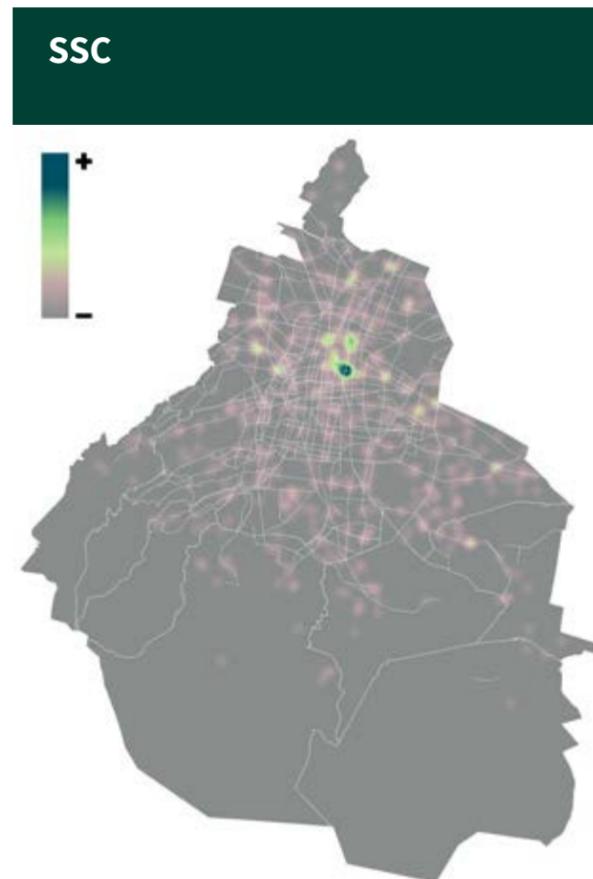
1.B. ENERO A DICIEMBRE DE 2020

En cuanto a la concentración de atropellamientos ocurridos durante todo el 2020, la SSC (Mapa 12), el C5 (Mapa 13) y la FGJ (Mapa 14) coinciden en los conglomerados formados en Circuito Interior Boulevard Puerto Aéreo, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 1 Pte. Av. Cuauhtémoc, Eje 3 Sur Av. Baja California, Anillo Periférico, Prolongación División del Norte y Av. Tláhuac.

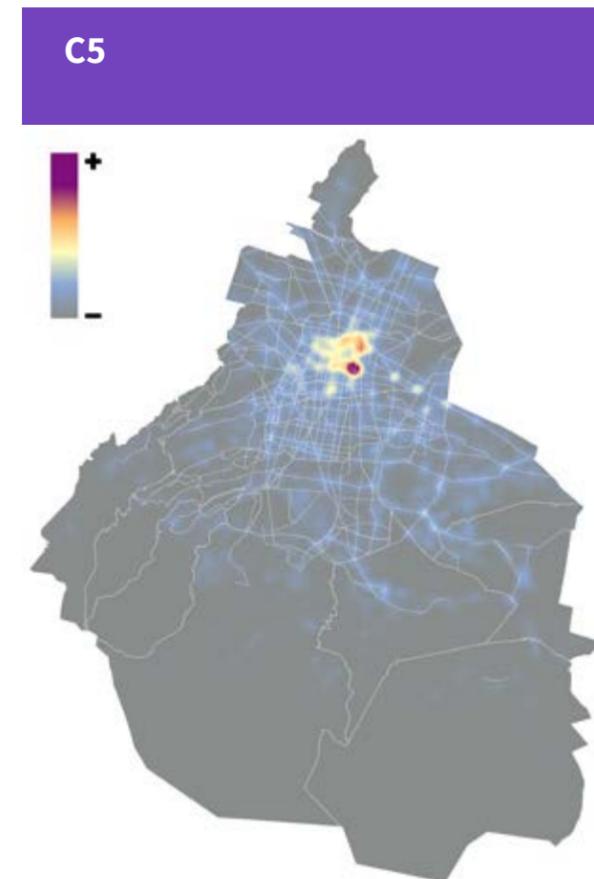
Por su parte, la FGJ muestra conglomerados en Circuito Interior Río Churubusco, Eje 1 Pte. Avenida México Coyoacán, Eje 5 Sur Av. de las Torres, Eje 1 Nte. Calle Norte 17, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Eje 3 Ote. Francisco del Paso y Troncoso y, Eje 5 Nte. Calzada San Juan de Aragón.

El C5 y la SSC coinciden en concentraciones en Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Eje 1 Ote. Anillo Circunvalación, José María Pino Suárez, Eje 1A Sur José María Izazaga y Eje 1 Oriente y Eje 1 Norte.

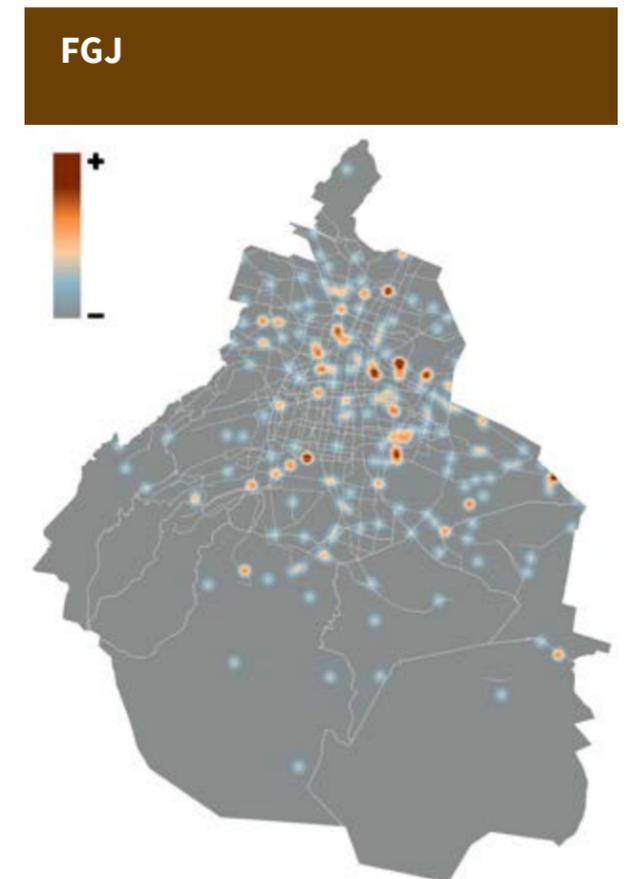
Mapa 12.
Concentración
de atropellamientos SSC,
2020



Mapa 13.
Concentración
de atropellamientos C5,
2020



Mapa 14.
Concentración
de atropellamientos FGJ,
2020



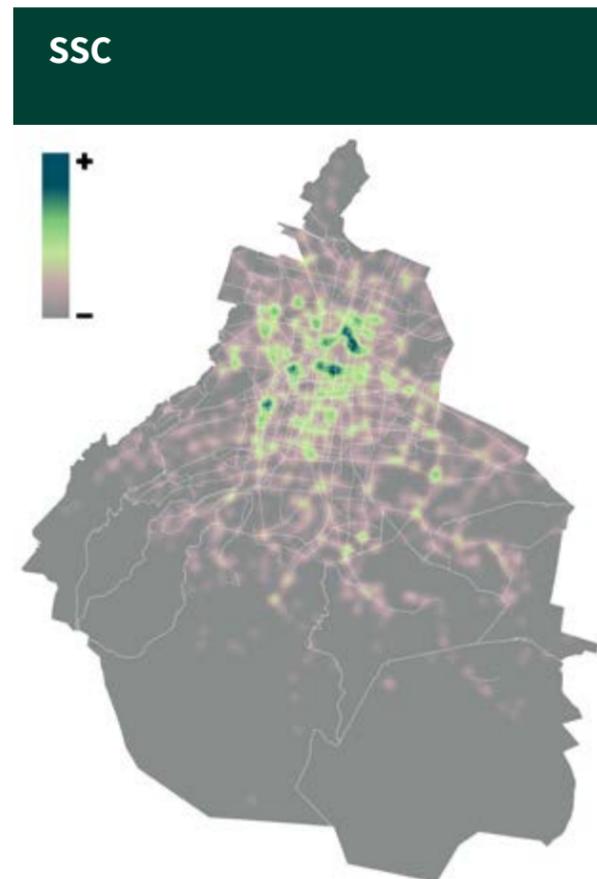
2. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO CON MOTOCICLISTAS

2.A. CUARTO TRIMESTRE DE 2020

En lo que respecta a los hechos de tránsito con motociclistas lesionados y/o fallecidos, ocurridos durante el cuarto trimestre de 2020, la SSC (Mapa 15) reportó concentraciones en Av. Miguel Othón de Mendizabal, Eje 1 Pte. Calzada Vallejo, Av. Ceylan, Eje 3 Nte. Av. Cuitláhuac, Av. de los Insurgentes Norte, Eje 2 Nte. Eulalia Guzmán, Eje 2 Nte. Canal del Norte, Eje 1 Ote. Boleo, Cto. Interior Río Consulado, Eje 1 Nte. Héroes de Granaditas, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Av. de los Insurgentes Sur, Eje 2 Sur Yucatán, Circuito Interior Av. Revolución, Calzada de Tlalpan, Calzada Acoxpa, Calzada del Hueso, Anillo Periférico Canal de Garay y Av. Tláhuac.

Mapa 15.

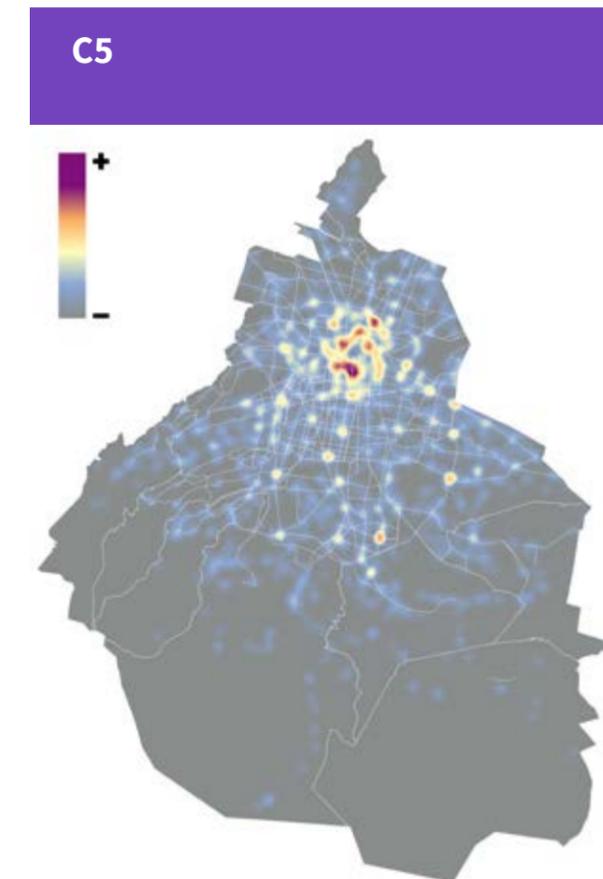
Concentración de hechos de tránsito con motociclistas lesionados y/o fallecidos SSC, cuarto trimestre 2020



Por su parte en el mismo periodo de 2020, el C5 (Mapa 16), resaltan conglomerados sobre Circuito Bicentenario, Av. de los Insurgentes Nte., Eje 1 Nte. Avenida del Trabajo, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Anillo Periférico Canal de San Juan, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 5 Sur Prolongación Marcelino Buendía y Calzada del Hueso.

Mapa 16.

Concentración de hechos de tránsito con motociclistas C5, cuarto trimestre 2020

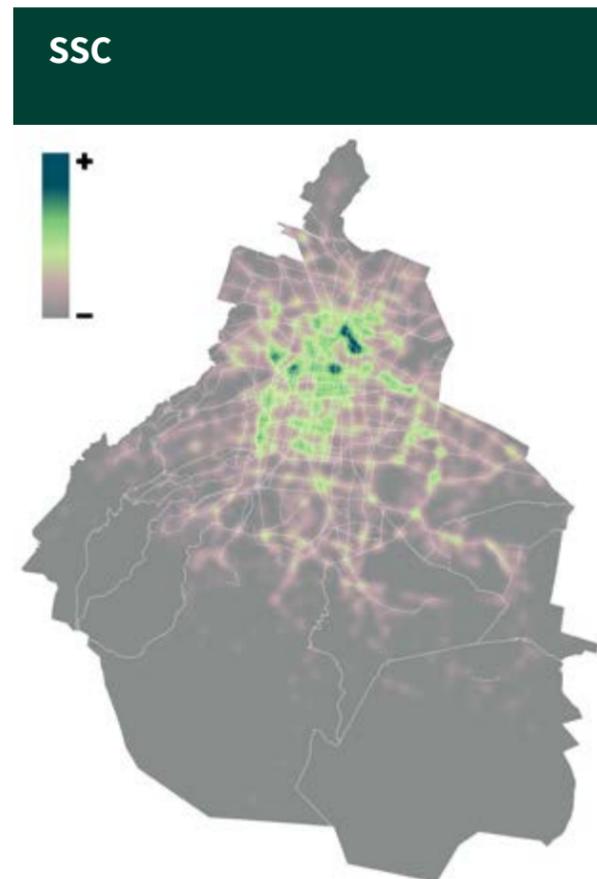


2. B. ENERO A DICIEMBRE DE 2020

Referente a los hechos de tránsito con motociclistas lesionados y/o fallecidos, ocurridos de enero a diciembre de 2020 y reportados por la SSC (Mapa 17), se visualizan conglomerados en: Av. de las Granjas, Av. de los Insurgentes Norte, Eje 2 Norte Canal del Norte, Eje 1 Oriente Boleo, Circuito Interior Río Consulado, Eje 1 Nte. Av. del Trabajo, Avenida 20 de Noviembre, Liga de Carretas, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 2 Poniente Florencia, Eje 4 Poniente Av. Revolución, Eje 1 Poniente Av. Cuauhtémoc, Eje 3 Sur Av. Baja California, Calzada de Tlalpan, Eje 6 Sur Av. Morelos, Eje 7 Sur Municipio Libre, Eje 9 Sur Calzada Taxqueña, Prolongación División del Norte, Calzada del Hueso, Eje 3 Ote. Cafetales, Anillo Periférico, Av. Canal de Chalco, Av. Tláhuac, Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa, Av. Guerra de Reforma, Eje 5 Sur Leyes de Reforma y Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez.

Mapa 17.

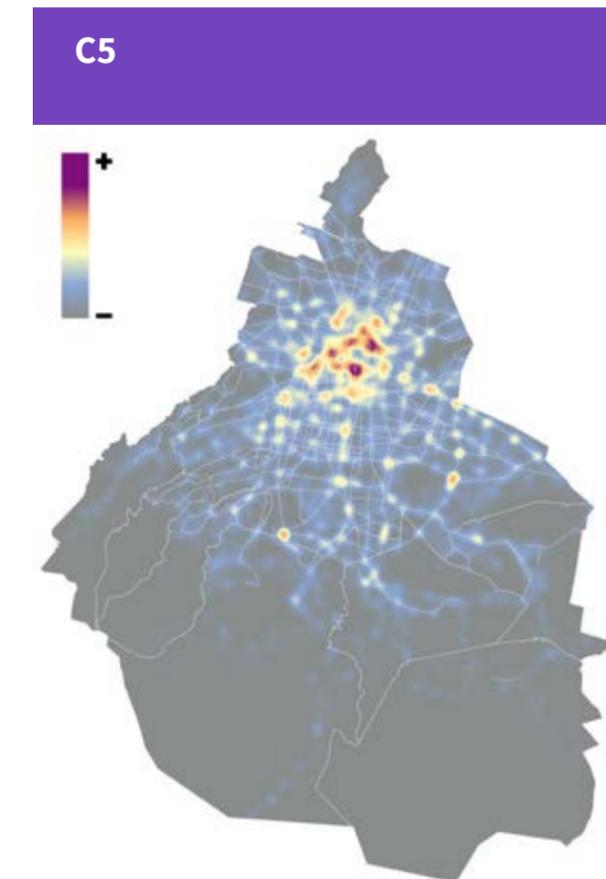
Concentración de hechos de tránsito con motociclistas lesionados y/o fallecidos SSC, 2020



En cuanto a los hechos de tránsito registrados por el C5 en 2020 (Mapa 18), resaltan conglomerados en Circuito Interior, Eje 1 Poniente Prolongación Guerrero, Eje 2 Norte Eulalia Guzmán, Eje 1 Norte, Eje 1 Oriente, Av. Marina Nacional, Av. de la República, Paseo de la Reforma, Eje 1 Pte. Bucareli, Av. Balderas, Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier, Anillo Periférico, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 5 Sur Marcelino Buendía, Eje 6 Sur Av. Luis Mendez, Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa y Av. de los Insurgentes Sur.

Mapa 18.

Concentración de hechos de tránsito con motociclistas C5, 2020

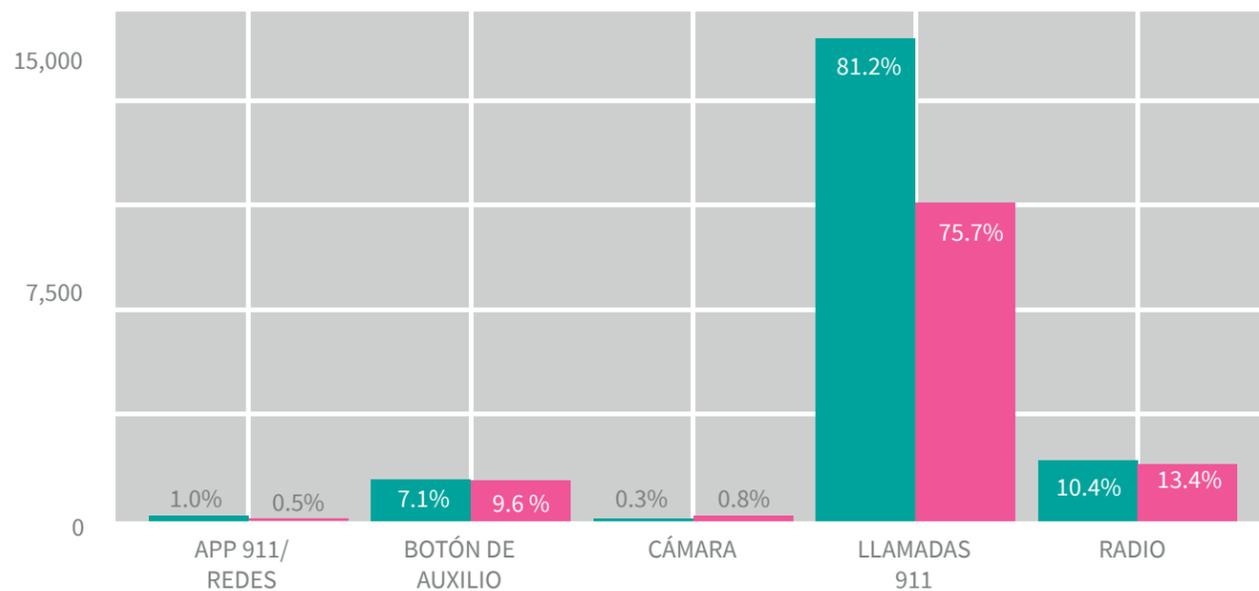


3. ATENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO A TRAVÉS DE CANALES DE EMERGENCIA

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 40 se observa que la llamada al 911 fue el canal más utilizado para reportar hechos de tránsito, tanto en el cuarto trimestre de 2019, como en el de 2020, con 81.2% de los registros en 2019 y 75.7% en 2020. El segundo canal más recurrente fue vía radio, por parte de los policías de la SSC, el cual se registró en 10.4% de las veces en 2019 y 13.4% en 2020, mientras que el tercero fue el botón de auxilio que se registró 7.1% de las veces para 2019 y 9.6% para 2020.

Gráfica 40. Tipo de entrada C5, cuarto Trimestre 2019 y 2020

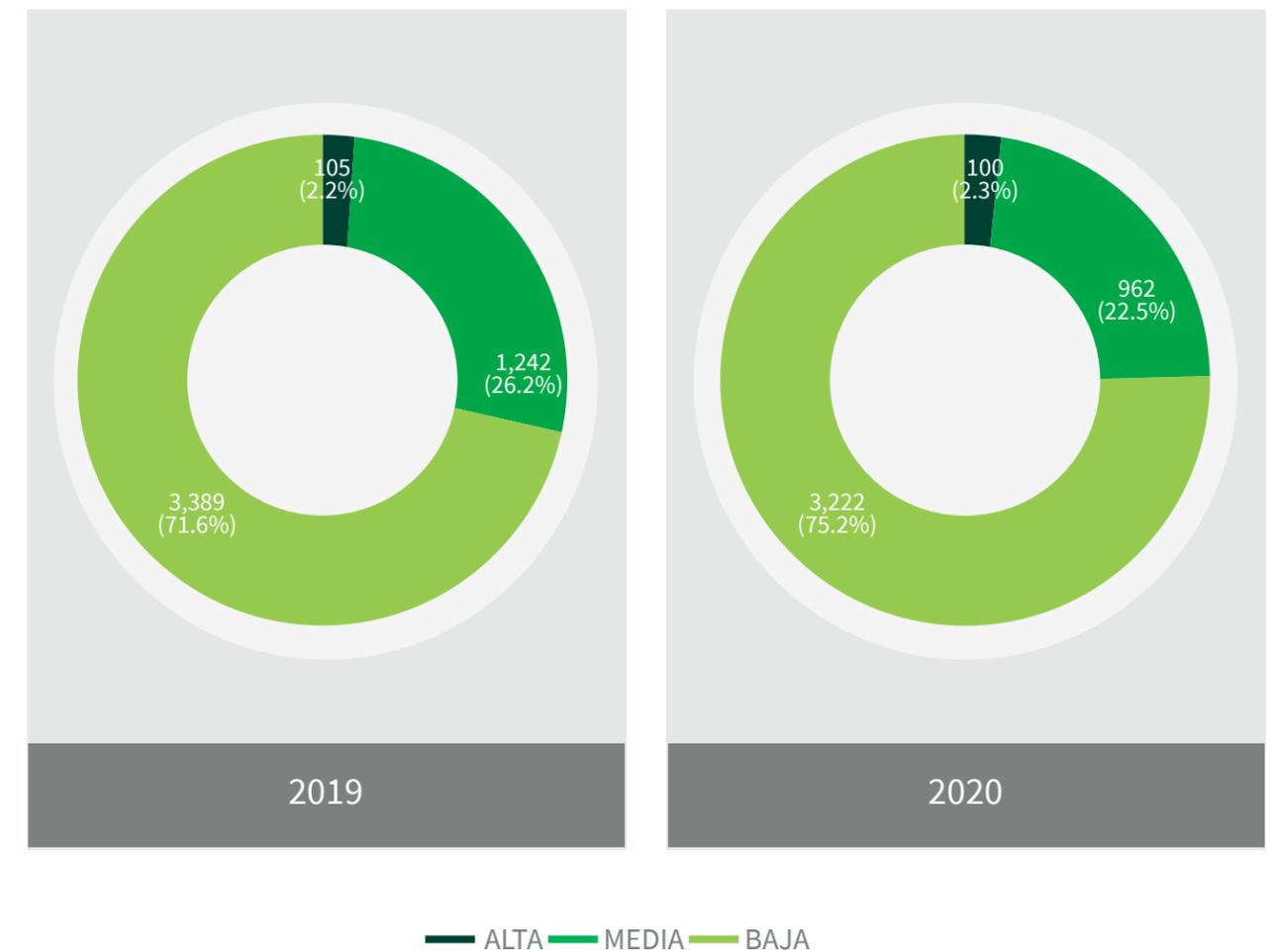


4. PRIORIDAD DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO

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 cuarto trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2020, **los incidentes de prioridad baja aumentaron en proporción, pasando de 71.6% del total de incidentes a 75.2%**, mientras que los incidentes de prioridad media bajaron de 26.2% a 22.5%. **Por último, los incidentes de prioridad alta pasaron de 2.2% a 2.3% (Gráfica 41).**

Gráfica 41. Prioridad de incidentes SSC, cuarto trimestre 2019 y 2020





GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO