



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SSC



Fiscalía
General
de Justicia
CIUDAD DE MÉXICO

C5

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

• ABRIL - JUNIO 2025 •

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ, C5 y BIGRS



PRINCIPALES HALLAZGOS

- En el segundo trimestre de 2025 ingresaron al C5 18,079 reportes por incidentes viales, lo que significa una disminución de 11.5% respecto al mismo periodo de 2024 cuando ingresaron 20,431.
- Durante el primer semestre de 2025, el número de reportes por hechos de tránsito registrados por el C5 disminuyó 9.7% en comparación con el mismo periodo de 2024.
- En el segundo trimestre de 2025, en comparación con el mismo período de 2024, se observó una disminución en el número de fallecimientos: los peatones pasaron de 46 a 27 víctimas, los motociclistas de 63 a 51, los ciclistas de 5 a 2, y los pasajeros de 20 a 18. En general, se tuvo una reducción del 23% en las personas fallecidas por hechos de tránsito.
- En el primer semestre de 2025, en comparación con el mismo periodo de 2024, se registró una reducción del 18% en el número de personas fallecidas por hechos de tránsito.
- De abril a junio de 2025 el 89% de las mujeres y el 79% de los hombres fallecidos tenían entre 18 y 45 años de edad
- En el segundo trimestre de 2025, en comparación con el mismo periodo de 2024, se registra una disminución de 6 puntos porcentuales en las muertes causadas por choques y atropellamientos.
- En el segundo trimestre de 2025, las madrugadas (00:00 a 05:59) de sábados y domingos registraron el 19% (20 de 105) de los hechos de tránsito fatales.
- De abril a junio de 2025, 34% (36 de 105) de los hechos de tránsito fatales ocurrieron en ejes viales y 29% (26 de 105) en vías de acceso controlado.
- En el segundo trimestre de 2025, en comparación con el mismo periodo de 2024, se observó una reducción en el número de lesionados: los pasajeros³ en 33%, los conductores en 25%, los ciclistas en 23%, los peatones en 10% y los motociclistas en 5%. En general, se tuvo una reducción del 16% en las personas lesionadas por hechos de tránsito.
- En el primer semestre de 2025, en comparación con el mismo periodo de 2024, se registró una reducción del 11% en el número de personas lesionadas por hechos de tránsito.
- De abril a junio de 2025, en comparación con el mismo periodo de 2024, se registró una disminución de 4 puntos porcentuales en las personas lesionadas a causa de choques.
- Con base en registros de la FGJ-CDMX, en el primer trimestre de 2025 se registró una reducción del 7% en el número de carpetas de investigación abiertas por personas fallecidas en hechos de tránsito, en comparación con el mismo periodo de 2024, y una disminución del 7% también en el primer semestre del mismo año.

¹ De todo tipo de vehículos motorizados incluyendo motocicletas.

² Omitiendo a 11 hombres de edad desconocida.

³ De todo tipo de vehículos motorizados incluyendo motocicletas.

ÍNDICE

PRINCIPALES HALLAZGOS	2
ÍNDICE	3
INTRODUCCIÓN	4
METODOLOGÍA DE ANÁLISIS	4
1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	5
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	6
2. VÍCTIMAS	8
2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	8
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS	9
2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	10
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO	14
2.1.4. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	15
2.1.5. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO	16
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA	18
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA	20
2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	22
2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	24
2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	25
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO	28
2.2.3. MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	29
3. ANEXOS	30
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	30
3.2. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN	31
ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	
GLOSARIO DE TÉRMINOS	32



➤ INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

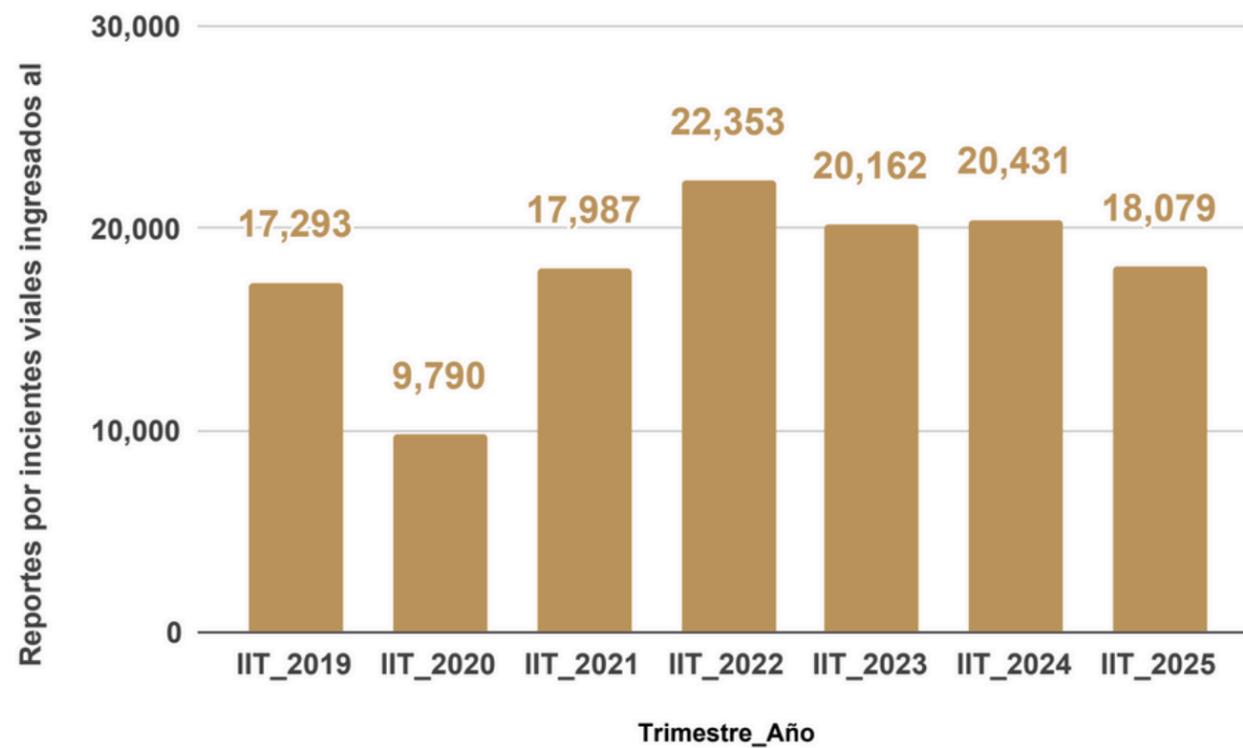
➤ METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

Se comparan interanualmente las cifras del segundo trimestre de 2025, con los mismos periodos de 2019 y 2024, provenientes de la información proporcionada por el C5, la SSC y la FGJ. **Es importante hacer hincapié en que la SEMOVI no genera los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de las instituciones produce su información cumpliendo objetivos distintos y con diferentes metodologías.**

Para más información sobre la metodología utilizada, consultar la Nota de los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito de 2025: [Nota Metodológica](#)

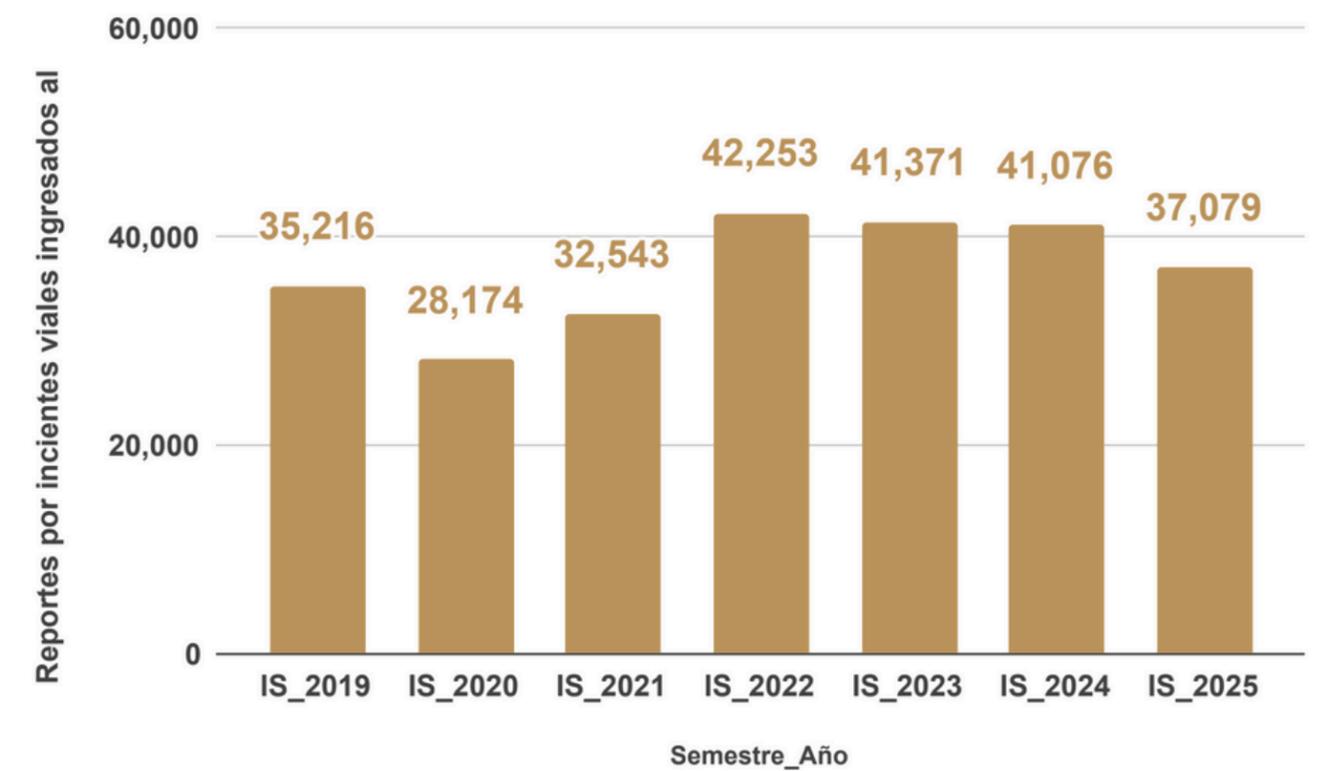
1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Gráfica 1.1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, segundo trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2025⁴



En el segundo trimestre de 2025 ingresaron al C5 18,079 reportes por incidentes viales, lo que significa una disminución de 11.5% respecto al mismo periodo de 2024 cuando ingresaron 20,431 y un aumento de de 4.5% en comparación con dicho periodo de 2019 con 17,293 reportes (Gráfica 1.1).

Gráfica 1.2. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer semestre 2019 al primer semestre 2025⁵



En el periodo de enero a junio de 2025, ingresaron 37,079 reportes por incidentes viales, teniendo una disminución del 9.7% en comparación del mismo periodo en 2024 y un aumento del 5.3% comparación de 2019 (Gráfica 1.2).

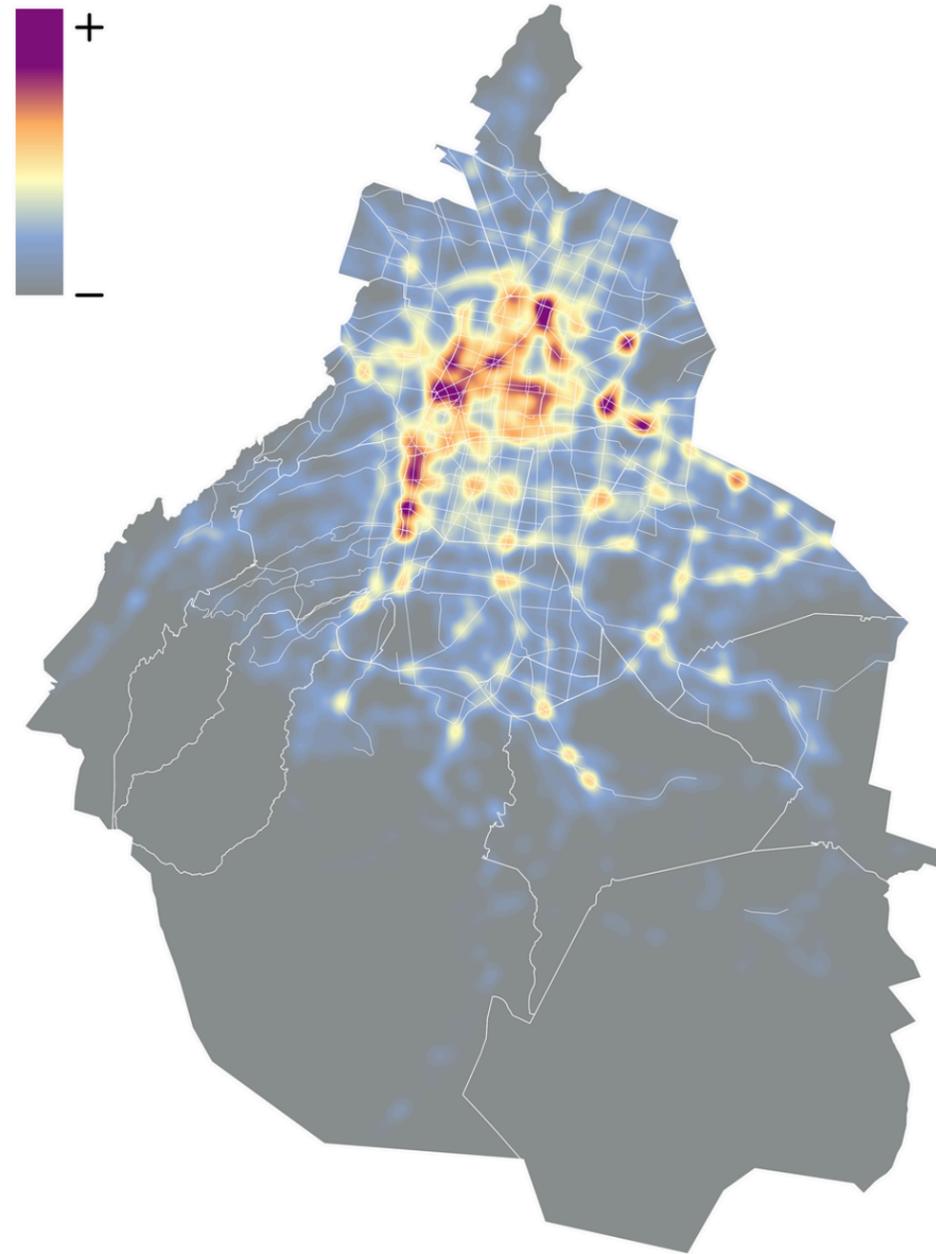
⁴ Las diferencias con los reportes trimestrales de 2020, 2021, 2022 y 2023 se deben a actualizaciones realizadas por el C5

⁵ Idem



1.1 DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Mapa 1. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, segundo trimestre 2025

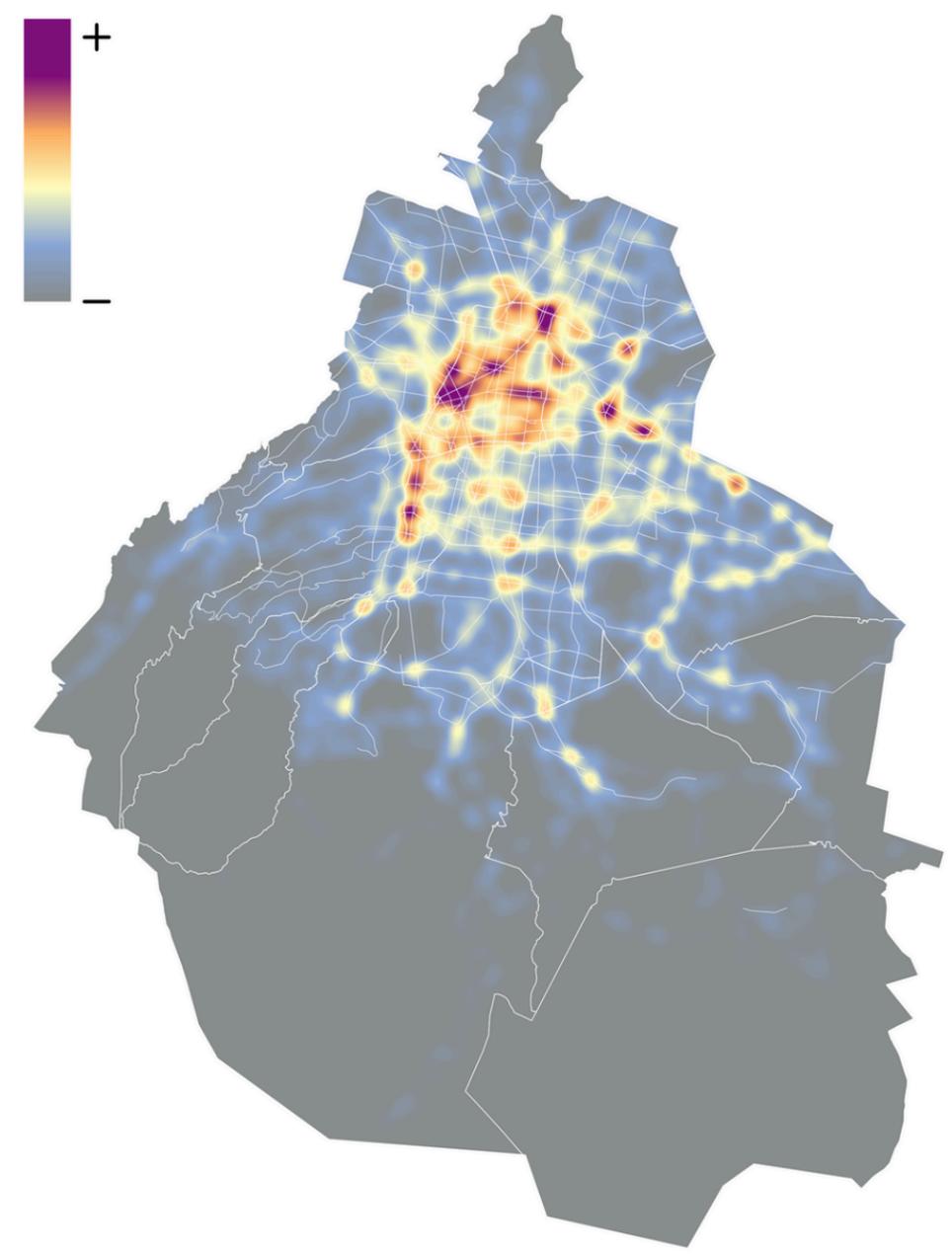


De acuerdo con el Mapa 1, de abril a junio de 2025, hubo alta concentración de incidentes viales en las siguientes intersecciones:

- Circuito Interior y Calz. de Guadalupe (22)
- Circuito Interior y Av. Oceanía (18)
- Prol. División del Norte y Av. Guadalupe I. Ramírez (17)
- Circuito interior Melchor Ocampo y Av. Ribera de San Cosme (15)
- Av. Congreso de la Unión y Fray Servando Teresa de Mier (15)
- Anillo Periférico y Barranca del Muerto (15)



Mapa 2. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, enero a junio de 2025



De acuerdo con el Mapa 2, se tuvieron concentraciones importantes de incidentes viales ocurridos durante los meses de enero a junio de 2025 en los siguientes tramos e intersecciones:

- Av. de los Insurgentes Norte y Manuel Gonzáles (30)
- Circuito Interior Melchor Ocampo y Av. Marina Nacional (30)
- Anillo Periférico y Av. San Jerónimo (30)
- Calz. Acoxpa y Av. Canal de Miramontes (29)
- Eje 8 Sur y Av. de las Torres (28)
- Av. Cuitláhuac y Calz. Vallejo (28)
- Circuito Interior y Calz. de Guadalupe (27)
- Av. del trabajo y Circunvalación (26)
- Circuito interior Melchor Ocampo y Av. Ribera de San Cosme (26)
- Eje 8 Sur y Av. Javier Rojo Gomez (26)
- Prol. División del Norte y Av. Guadalupe I. Ramírez (26)

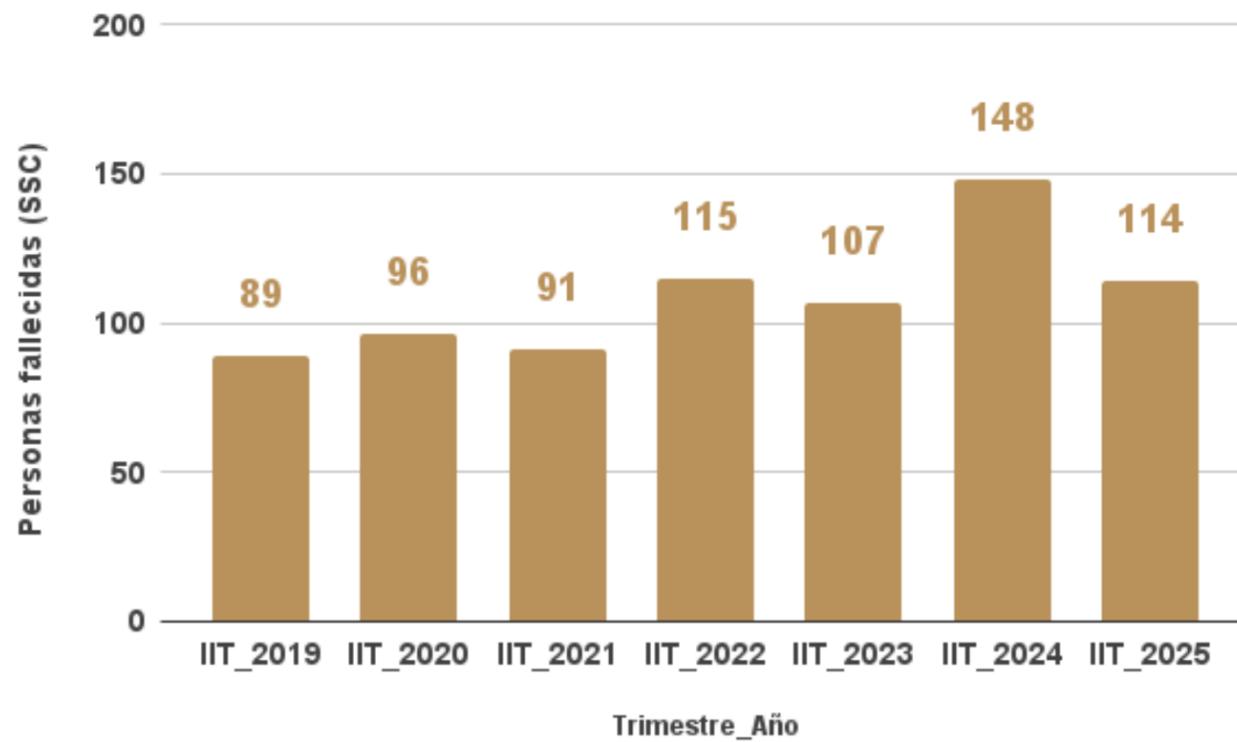


2. VÍCTIMAS

Con base en la información proporcionada por la SSC, se muestra el total de personas fallecidas y lesionadas a causa de hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México. Para ambos tipos de víctimas, se brinda su caracterización por tipo de persona usuaria y el tipo de evento que les ocasionó la muerte o lesión. En el caso de las víctimas mortales, se proporciona además el desglose por género y edad, tipo de vehículo involucrado en el fallecimiento, día y hora de ocurrencia del hecho, y tipo de vía en la cual sucedieron tales hechos.

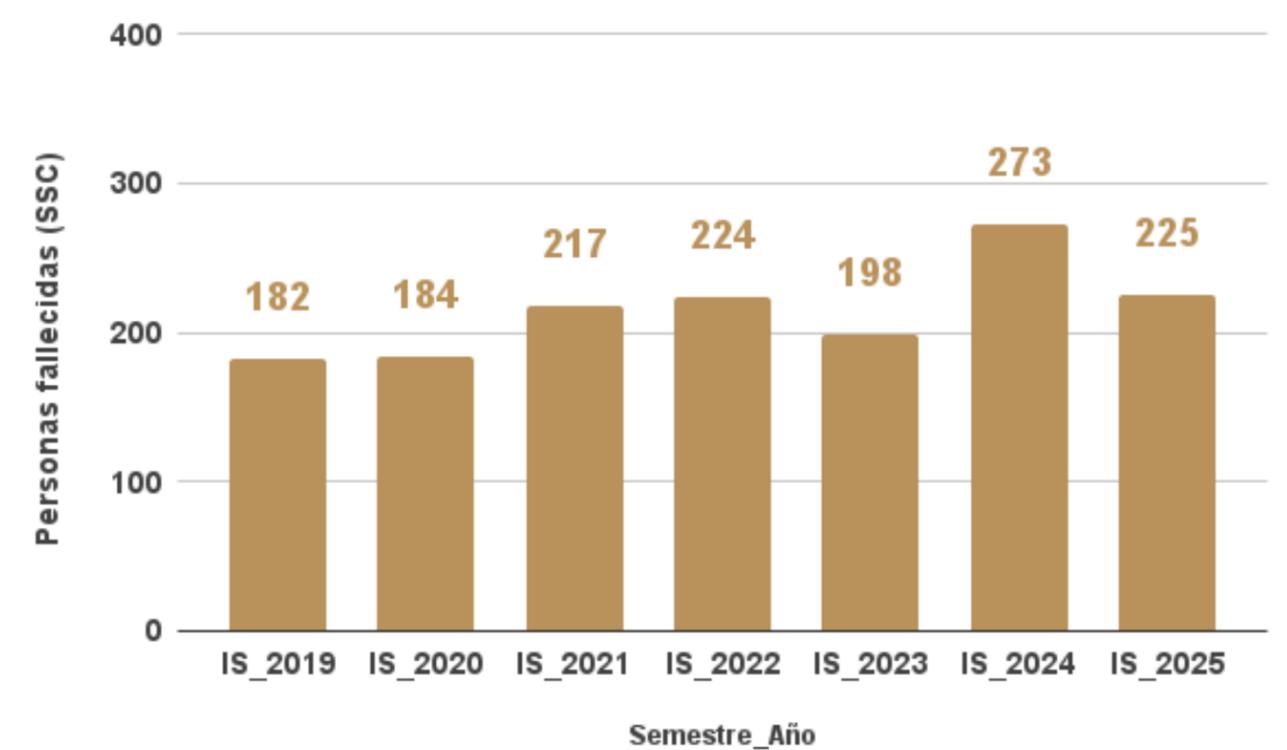
2.1 PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 2.1 Personas fallecidas por hechos de tránsito, segundo trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2025⁶



Con base en la gráfica 2.1, en el segundo trimestre de 2025, se tuvo una disminución de 23% en el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito respecto al mismo periodo de 2024 (pasando de 148 a 114), y un incremento de 28% en comparación con dicho periodo de 2019 (pasando de 89 a 114).

Gráfica 2.2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer semestre de 2019 al primer semestre de 2025⁷



De enero a junio de 2025, la SSC registró 225 personas fallecidas por hechos de tránsito, lo que refleja una disminución de 18% comparación con el periodo de 2024 y un incremento de 24% respecto al 2019 (Gráfica 2.2).

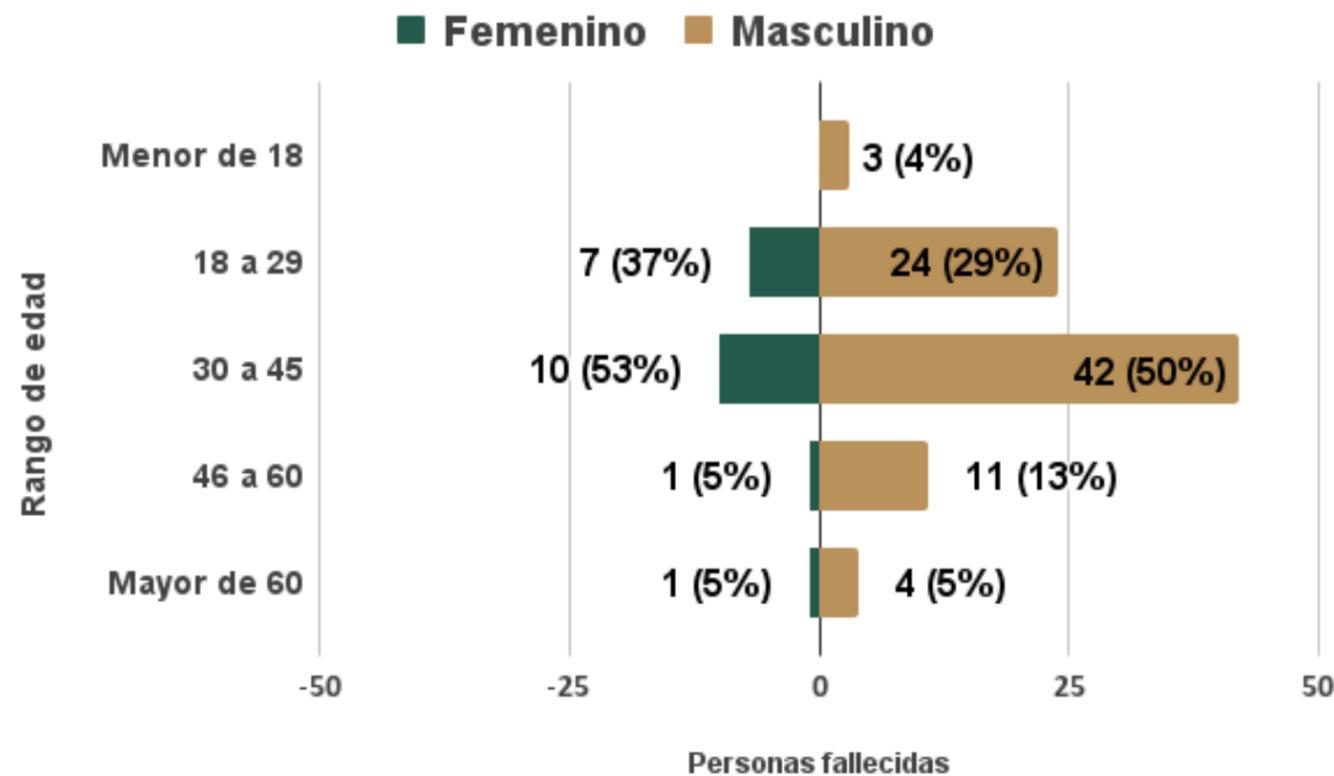
⁶ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

⁷ Idem.



2.1.1 INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

Gráfica 3.1. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo **segundo trimestre 2025**



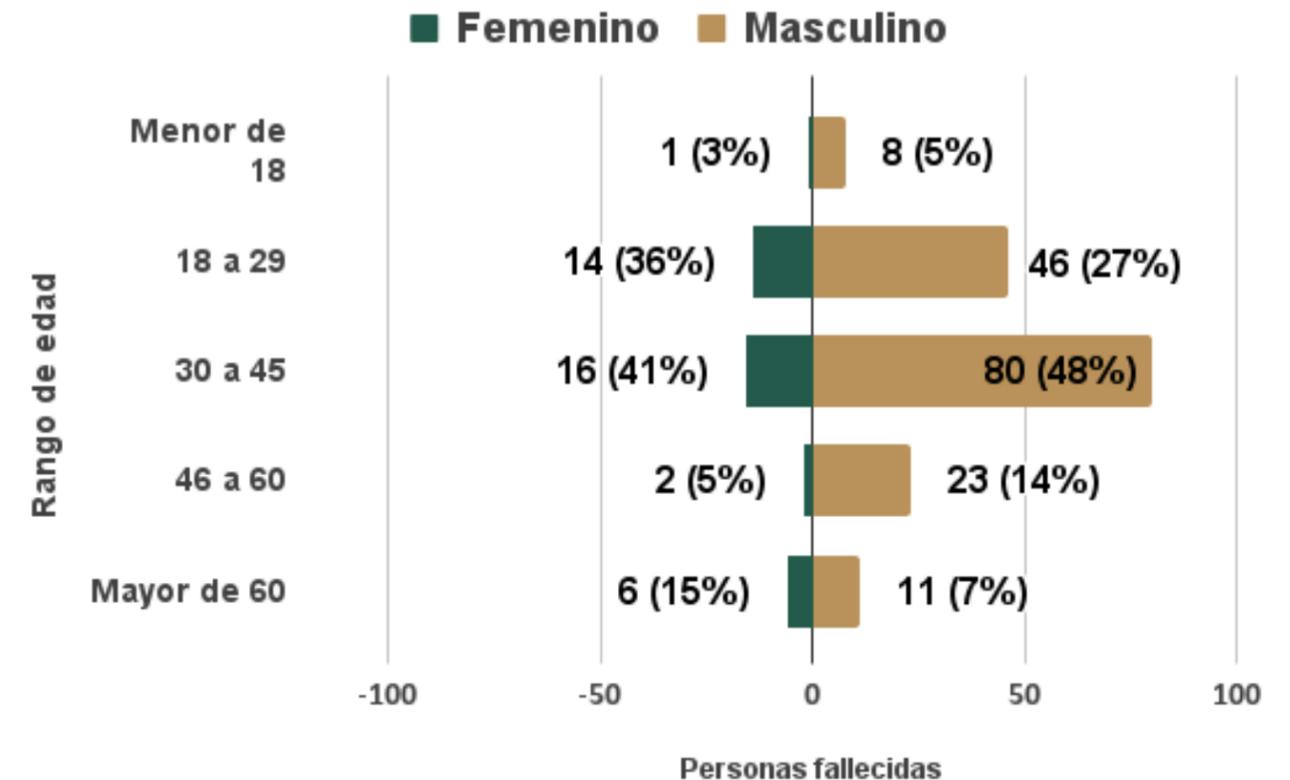
Con base en la Gráfica 3.1, durante el segundo trimestre de 2024, el 83% de víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres (95 de 114).

Omitiendo a las víctimas mortales por los hechos de tránsito ocurridos en el segundo trimestre de 2025 de sexo y edad desconocida⁸, se registró que 79% del total de los hombres, y 89% del total de las mujeres fallecidas, tenían entre 18 y 45 años de edad.

⁸ Se omiten 11 hombres de edad desconocida

⁹ Se omiten 17 de edad desconocida y una persona de edad y sexo desconocido.

Gráfica 3.2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo **enero a junio de 2025**



8 de cada 10 personas fallecidas (185 de 225) por hechos de tránsito ocurridos de enero a junio de 2025, eran hombres.

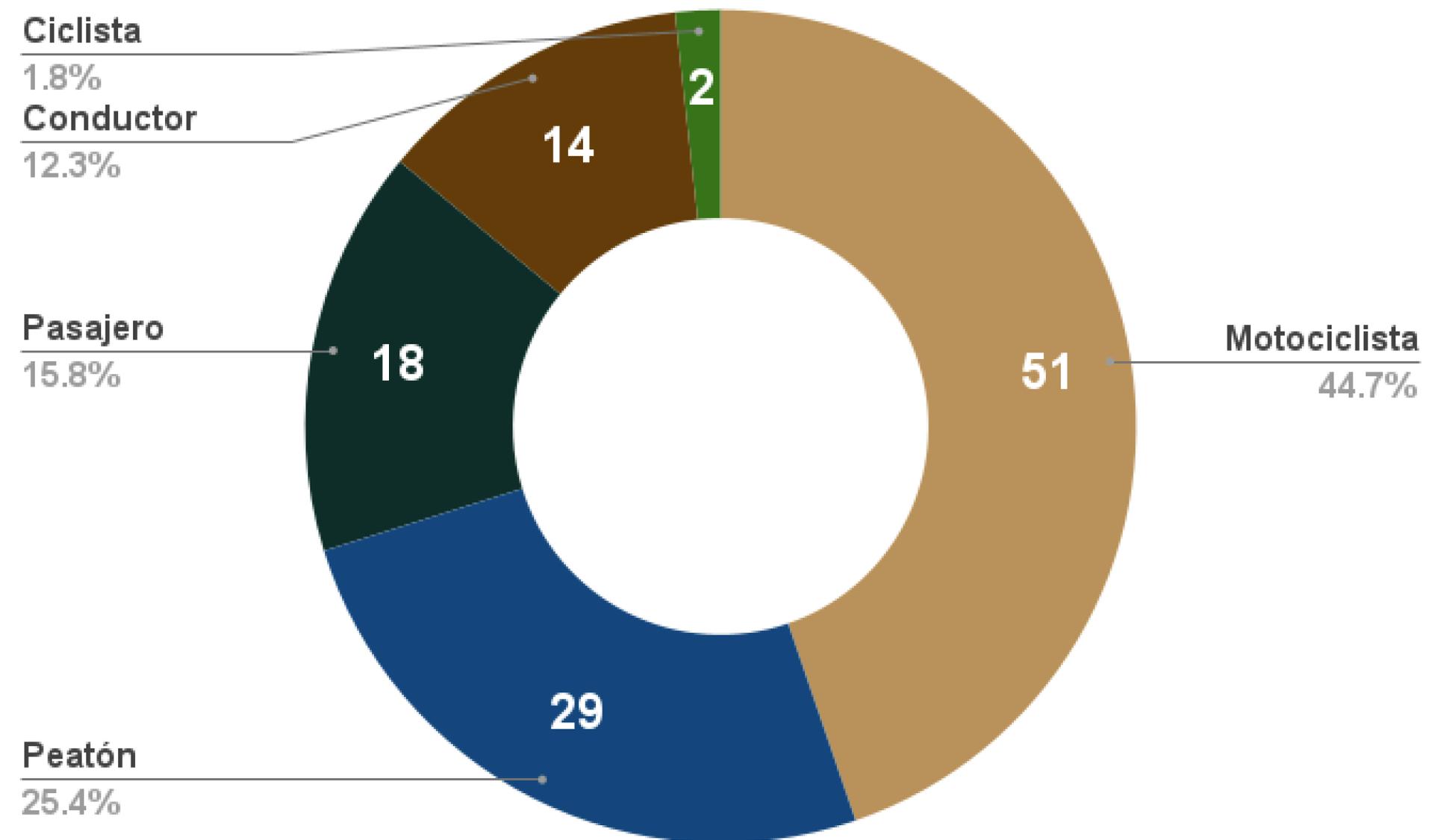
Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales por los siniestros en el periodo de enero a junio de 2025 de edad y sexo desconocidos⁹, 8 de cada 10 hombres, y 8 de cada 10 mujeres fallecidas, tenían entre 18 y 45 años de edad (Gráfica 3.2)



2.1.2 PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

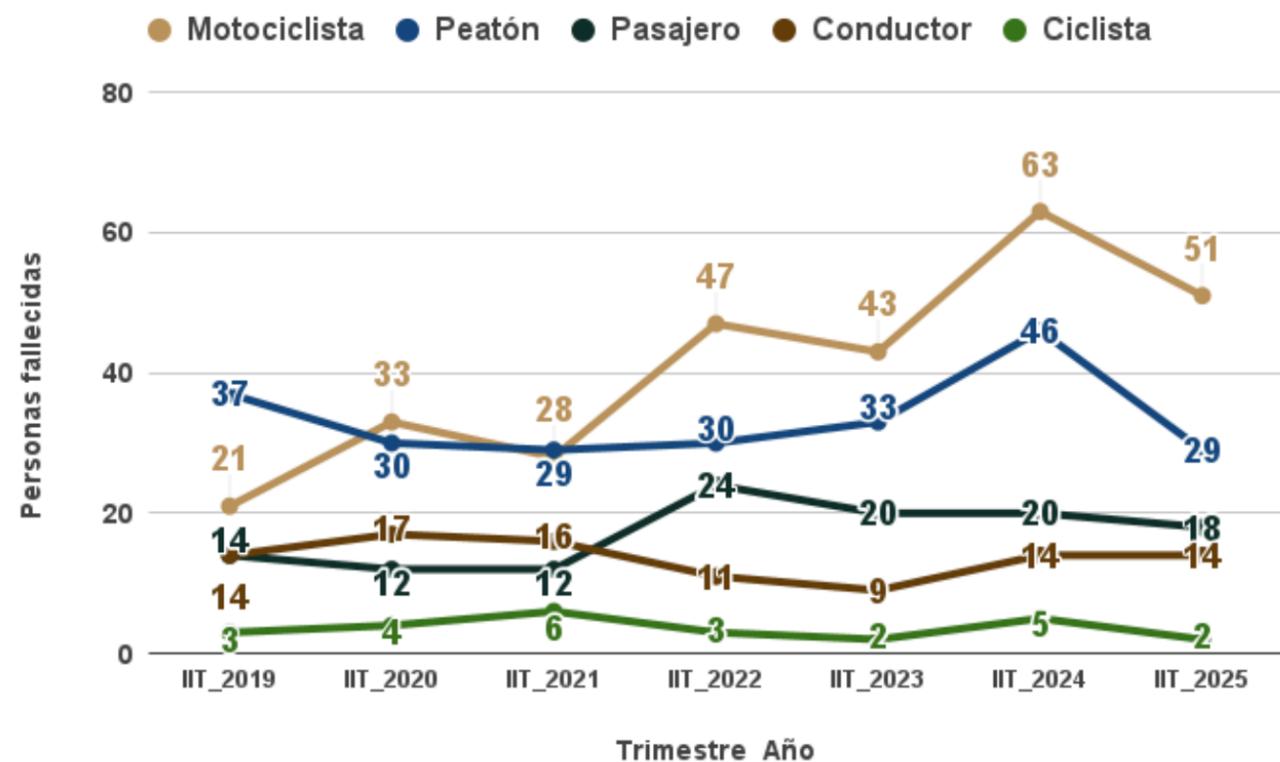
De acuerdo con la Gráfica 4, en el segundo trimestre de 2025, los motociclistas representaron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito respecto del total de tipos de usuario, con 44.7% (51 de 114), seguido de los peatones con un 25.4% (29 de 114).

Gráfica 4. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2025

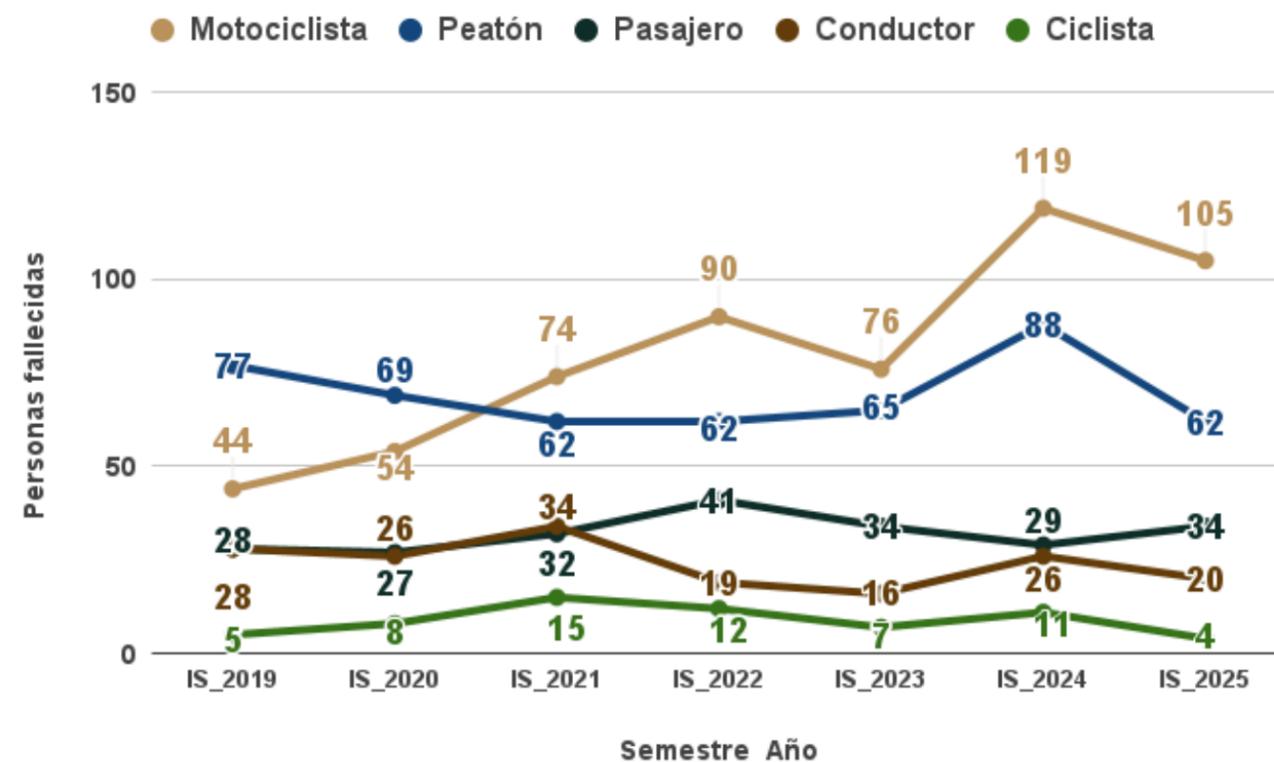




Gráfica 5.1. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2025¹⁰



Gráfica 5.2. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer semestre de 2019 al primer semestre de 2025¹²



De acuerdo con la Gráfica 5.1, en el segundo trimestre de 2025 se registraron decrementos en el número de fallecimientos por tipo de usuario en comparación con el mismo periodo de 2024: los peatones pasaron de 46 a 29 víctimas, los motociclistas de 63 a 51, los ciclistas de 5 a 2 y los pasajeros¹¹ de 20 a 18, mientras que el número de conductores no registró cambios, se mantuvo en 14 víctimas.

Al comparar el periodo de enero a junio de 2025 con el mismo periodo de 2024, se observa una reducción en el número de peatones fallecidos, pasando de 88 a 62; de motociclistas, de 119 a 105; de ciclistas, de 11 a 4; y de conductores, de 26 a 20. No obstante, el número de pasajeros fallecidos aumentó de 29 a 34 (Gráfica 5.2).

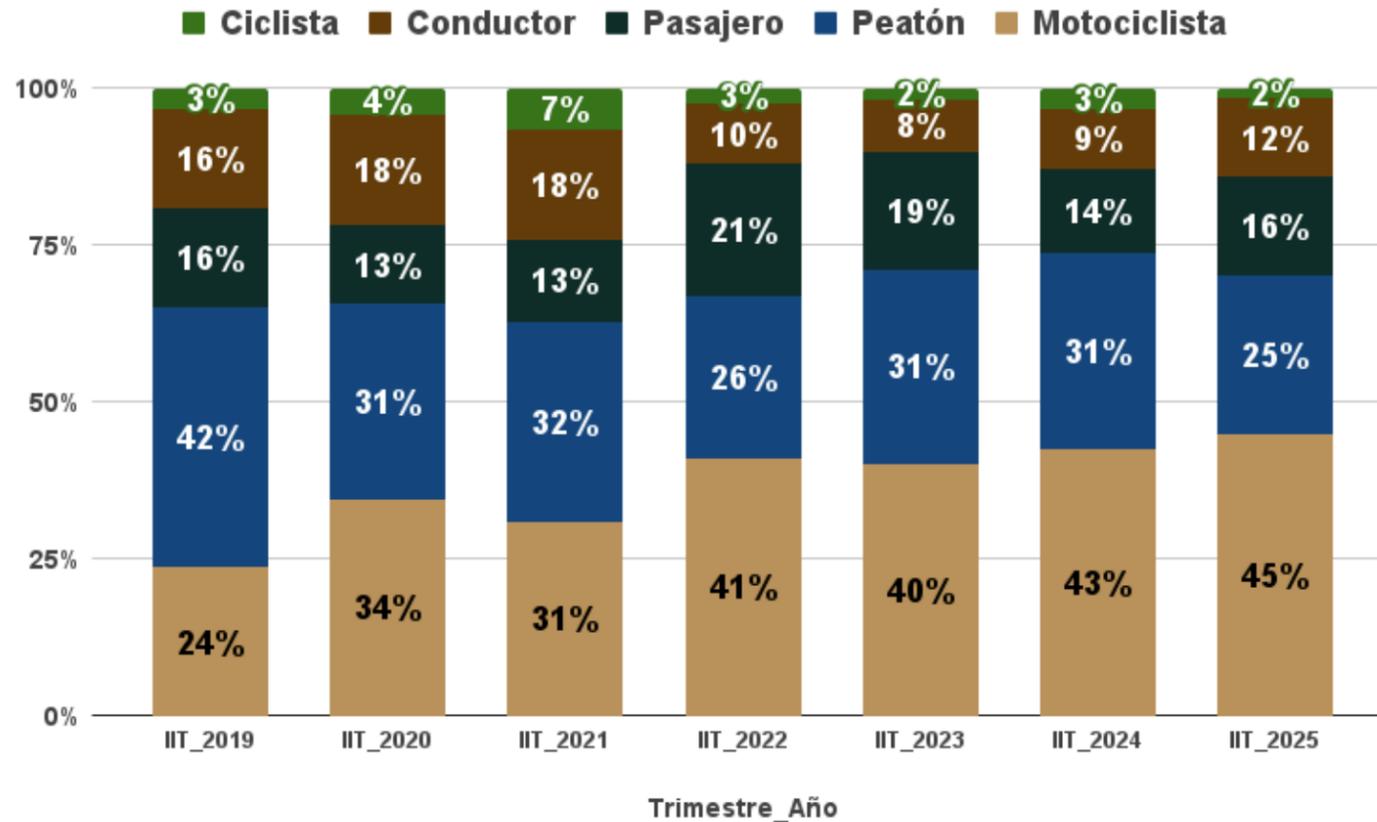
¹⁰ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

¹¹ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

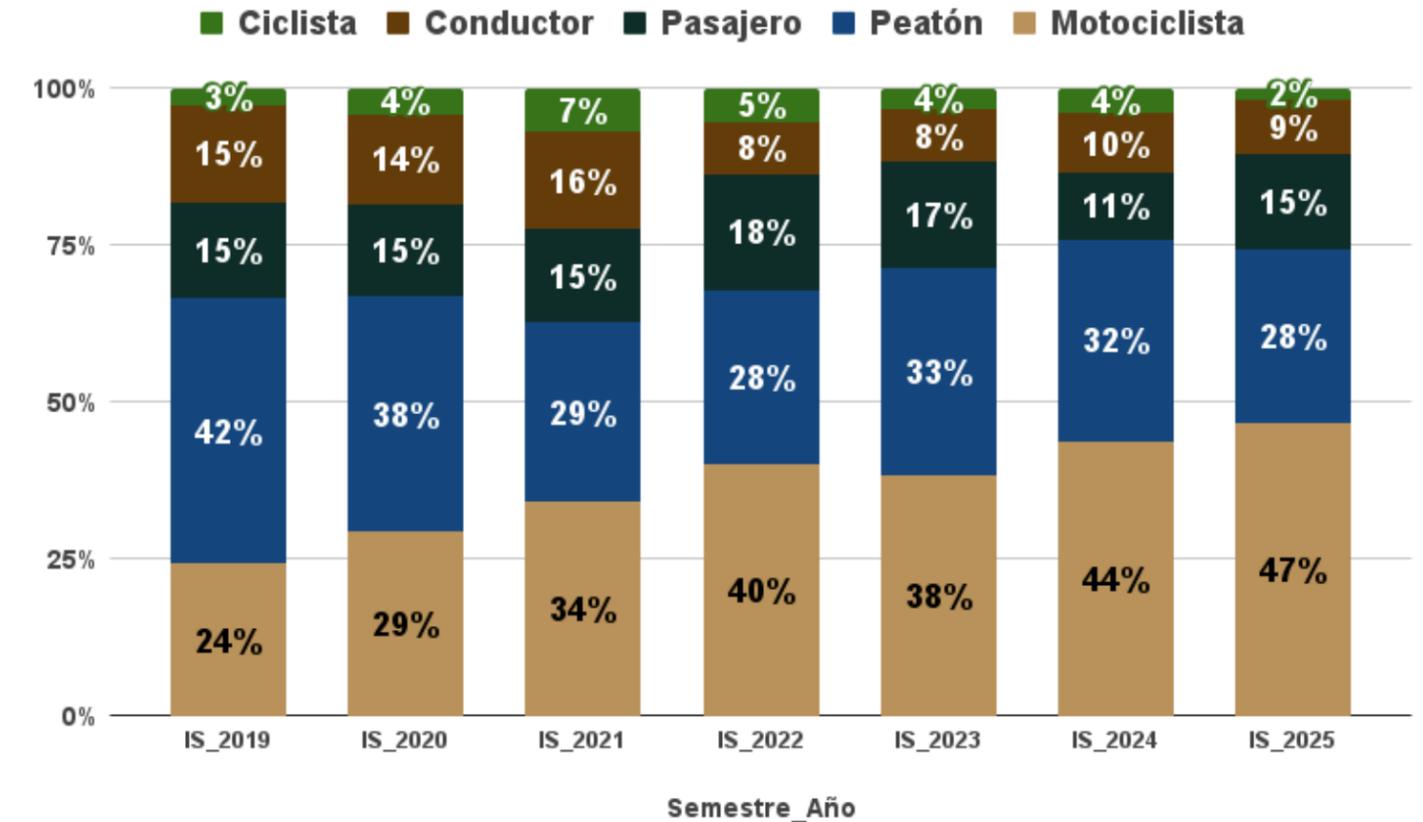
¹² Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.



Gráfica 6.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2019-2025^{13,14}



Gráfica 6.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, enero a junio 2019-2025^{15,16}



Según la Gráfica 6.1, entre el segundo trimestre de 2019 y el mismo periodo de 2025, los peatones pasaron de representar 4 a 3 de cada 10 víctimas mortales en hechos de tránsito. Pese a esta reducción, siguen siendo el segundo grupo más vulnerable.

Por otro lado, los conductores de motocicleta registraron un incremento constante en su porcentaje de fallecidos: de 2 de cada 10 víctimas en 2019 a 5 de cada 10 en 2025, convirtiéndose así en el grupo más vulnerable.

En contraste, los ciclistas mantienen el menor porcentaje de fallecidos, con un promedio del 3% durante el periodo analizado.

De acuerdo con la Gráfica 6.2 en el periodo de enero a junio de 2019, al mismo periodo de 2025, se tuvieron reducciones en el porcentaje de peatones, ciclistas y conductores fallecidos respecto del total de víctimas mortales por hechos de tránsito.

No obstante, los motociclistas representaron en promedio el 33% del total de usuarios fallecidos. Al contrario, los ciclistas representan el menor porcentaje de víctimas mortales por siniestros de tránsito ocurridos en la CDMX con un 4%.

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

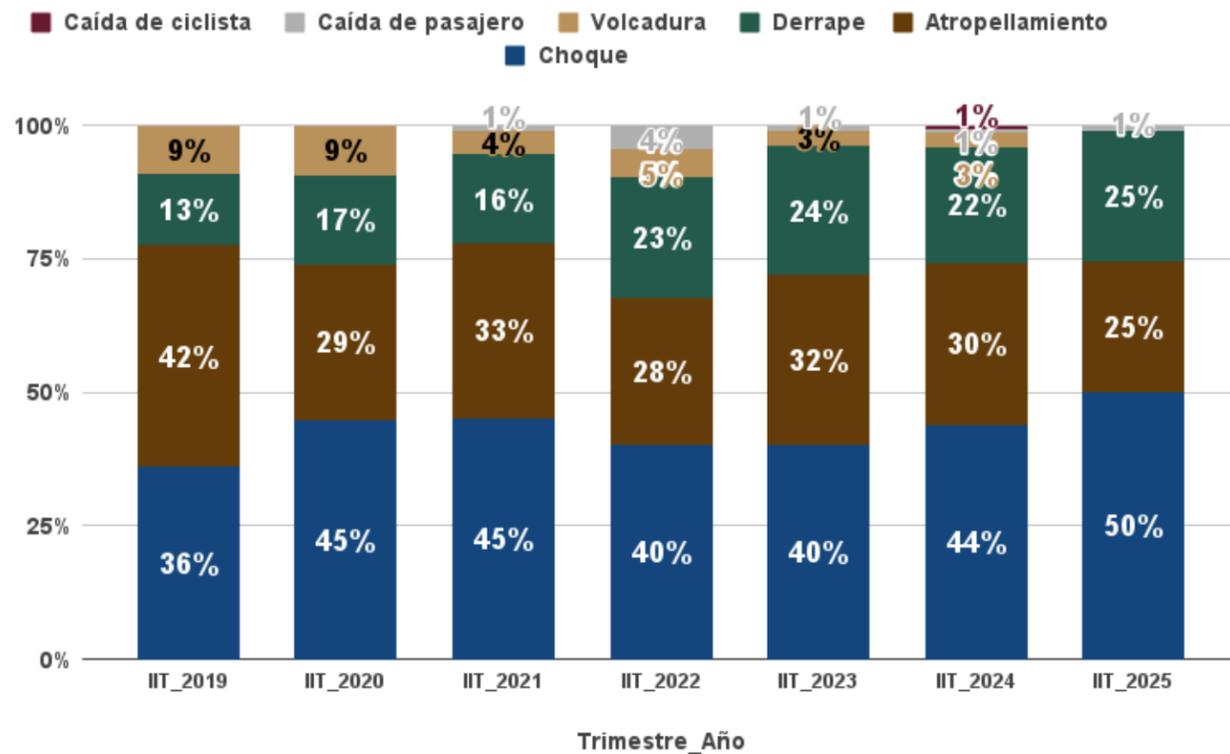
¹⁴ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del segundo trimestre de 2019, 2021 y 2022 no suman el 100%.

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

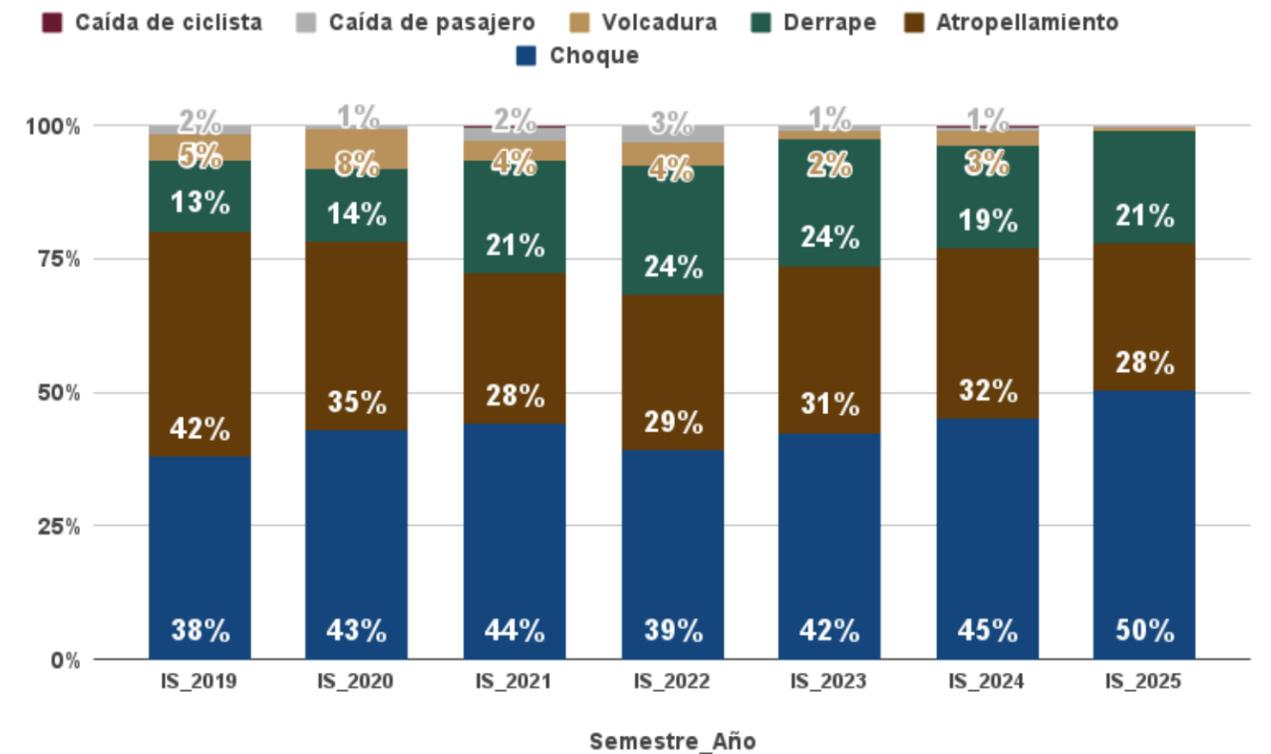
¹⁶ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del primer semestre 2019, 2021, 2023, 2024 y 2025 no suman el 100%.

2.1.3 PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 7.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, segundo trimestre 2019-2025^{17,18}



Gráfica 7.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, enero a junio 2019-2025^{19,20}



Con base en la Gráfica 7.1, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a atropellamientos, pasando de 42% en el cuarto trimestre de 2019, a 25% en el mismo periodo de 2025.

De forma contraria, se registró un incremento en el número de personas que perdieron la vida a causa de choques, pasando de 36% a 50% entre los periodos referidos. Asimismo, el porcentaje de víctimas mortales por derrapes (todos ocupantes de motocicleta), incrementaron de 13% a 25%.

Entre enero y junio de 2025 se registró que el 28% de las personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de un atropellamiento, esto significa una disminución de 14 puntos porcentuales respecto al mismo periodo de 2019, cuando se registró el 42% de vidas perdidas por dicho evento.

Los choques por su parte, registraron un incremento entre los periodos referidos de 38% a 50%, manteniéndose como la primera causa de muerte derivada de un hecho de tránsito (Gráfica 7.2).

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

¹⁸ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2021, 2024 y 2025 no suman el 100%.

¹⁹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

²⁰ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre 2020, 2022, 2023 y 2025 no suman el 100%.



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

De acuerdo con la Tabla 1, durante el segundo trimestre de 2025, 50% del total de personas fallecidas (57 de 114) perdieron la vida a causa de choques:

- 13 de 18 pasajeros²¹ (72%),
- 27 de 51 motociclistas (53%),
- 14 de los 14 conductores (100%),
- 2 de 2 ciclistas (100%), y
- 1 peatón (3%)

Tabla 1. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **segundo trimestre 2025**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	1	2	27	13	14	57
Atropellamiento	28	0	0	0	0	28
Derrape	0	0	24	4	0	28
Volcadura	0	0	0	0	0	0
Caída de pasajero	0	0	0	1	0	1
Caída de ciclista	0	0	0	0	0	0
Total	29	2	51	18	14	114

14

El 47% de los motociclistas y 22% de los pasajeros falleció a causa de un derrape.

De acuerdo con la Tabla 2, 50% de las víctimas mortales por siniestros de tránsito ocurridos durante enero a diciembre de 2024 perdieron la vida por un choque:

- 76% (26 de 34) de los pasajeros de todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motos,
- 58% (61 de 105) de los motociclistas,
- 100% (20 de 20) de los conductores,
- 100% (4 de 4) de los ciclistas, y
- 3% (2 de 62) de los peatones

Tabla 2. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **enero a junio de 2025**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	2	4	61	26	20	113
Atropellamiento	60	0	2	0	0	62
Derrape	0	0	42	6	0	48
Volcadura	0	0	0	1	0	1
Caída de pasajero	0	0	0	1	0	1
Caída de ciclista	0	0	0	0	0	0
Total	62	4	105	34	20	225

²¹ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.



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

Durante el segundo trimestre de 2025:

- 43% (26 de 61) de los ocupantes de motocicleta fallecieron por un siniestro sin otro vehículo involucrado.
- De los 29 peatones fallecidos, 48% murieron por hechos de tránsito con vehículos livianos involucrados, y 21% con vehículos de carga.
- 14 de los 19 ocupantes de vehículo liviano fallecieron debido a choques contra un poste o árbol (Tabla 3).

Tabla 3. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, segundo trimestre 2025

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Microbús	Metrobús	tren	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	3	14	6	0	1	1	3	0	0	0	1	29
Ciclista	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Ocupante de motocicleta	0	12	12	2	0	0	3	5	1	26	0	61
Conductor de motocicleta	0	10	9	2	0	0	3	4	1	22	0	51
Pasajero de motocicleta	0	2	3	0	0	0	0	1	0	4	0	10
Ocupante de vehículo liviano	0	3	1	0	0	0	1	14	1	0	1	21
Conductor de vehículo liviano	0	3	1	0	0	0	0	10	0	0	0	14
Pasajero de vehículo liviano	0	0	0	0	0	0	1	4	1	0	1	7
Ocupante de autobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pasajero de autobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Total	4	29	19	2	1	1	8	19	2	27	2	114



De acuerdo con la Tabla 4, entre enero y junio de 2025:

- El 39% (49 de 126) de los ocupantes de motocicleta fallecidos murieron en incidentes sin la participación de otro vehículo; el 22% (28 de 126) en hechos donde estuvo involucrado un vehículo ligero, y el 18% (22 de 126) en hechos con participación de vehículos de carga.
- 44% (27 de 62) de los peatones fallecidos, murieron por un hecho en el que estuvo involucrado un vehículo liviano, el 18% (11 de 62) por un siniestro con vehículo de carga y el 15% (9 de 62) con motocicletas involucradas.
- 43 de los 62 ocupantes de vehículo liviano fallecidos, murieron por choque contra algún tipo de objeto fijo como árbol, poste, muro o vehículo estacionado, o por incidentes sin otro vehículo involucrado.
- El 68% (21 de 31) ocupantes de vehículo liviano fallecieron al impactarse contra un objeto fijo (Tabla 4).

Tabla 4. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, enero a junio de 2025

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Microbús	Metrobús	tren	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	7	27	11	4	2	1	9	0	0	0	1	62
Ciclista	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4
Ocupante de motocicleta	4	28	22	5	1	0	4	11	2	49	0	126
Conductor de motocicleta	3	24	16	5	1	0	4	8	2	42	0	105
Pasajero de motocicleta	1	4	6	0	0	0	0	3	0	7	0	21
Ocupante de vehículo liviano	0	5	1	0	0	0	1	21	1	1	1	31
Conductor de vehículo liviano	0	5	1	0	0	0	0	13	0	0	0	19
Pasajero de vehículo liviano	0	0	0	0	0	0	1	8	1	1	1	12
Ocupante de autobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Pasajero de autobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de taxi	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Conductor de taxi	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Total	13	62	34	9	3	1	15	32	3	51	2	225



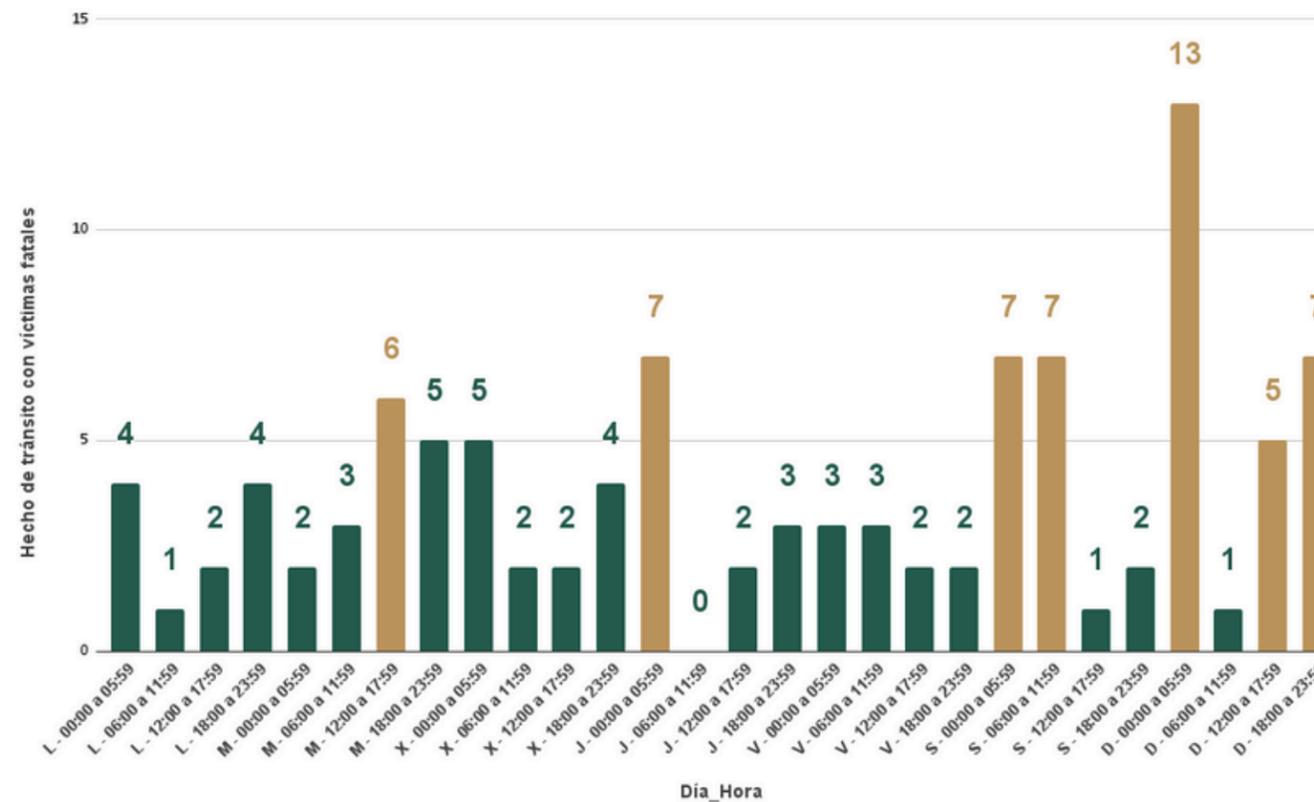
2.1.6 HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

En el segundo trimestre de 2025, el 41% de los incidentes fatales sucedieron los días sábados y domingos; el 65% ocurrieron en el horario de las 18:00 a 05:59 (Gráficas 8.1 y 8.1.1).

Gráfica 8.1. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango horario, **segundo trimestre 2025**

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	1	3	2	0	3	7	1	17
	12:00 a 17:59	2	6	2	2	2	1	5	20
Noche	18:00 a 23:59	4	5	4	3	2	2	7	27
	00:00 a 05:59	4	2	5	7	3	7	13	41
total		11	16	13	12	10	17	26	105

Gráfica 8.1.1. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango horario, **segundo trimestre 2025**



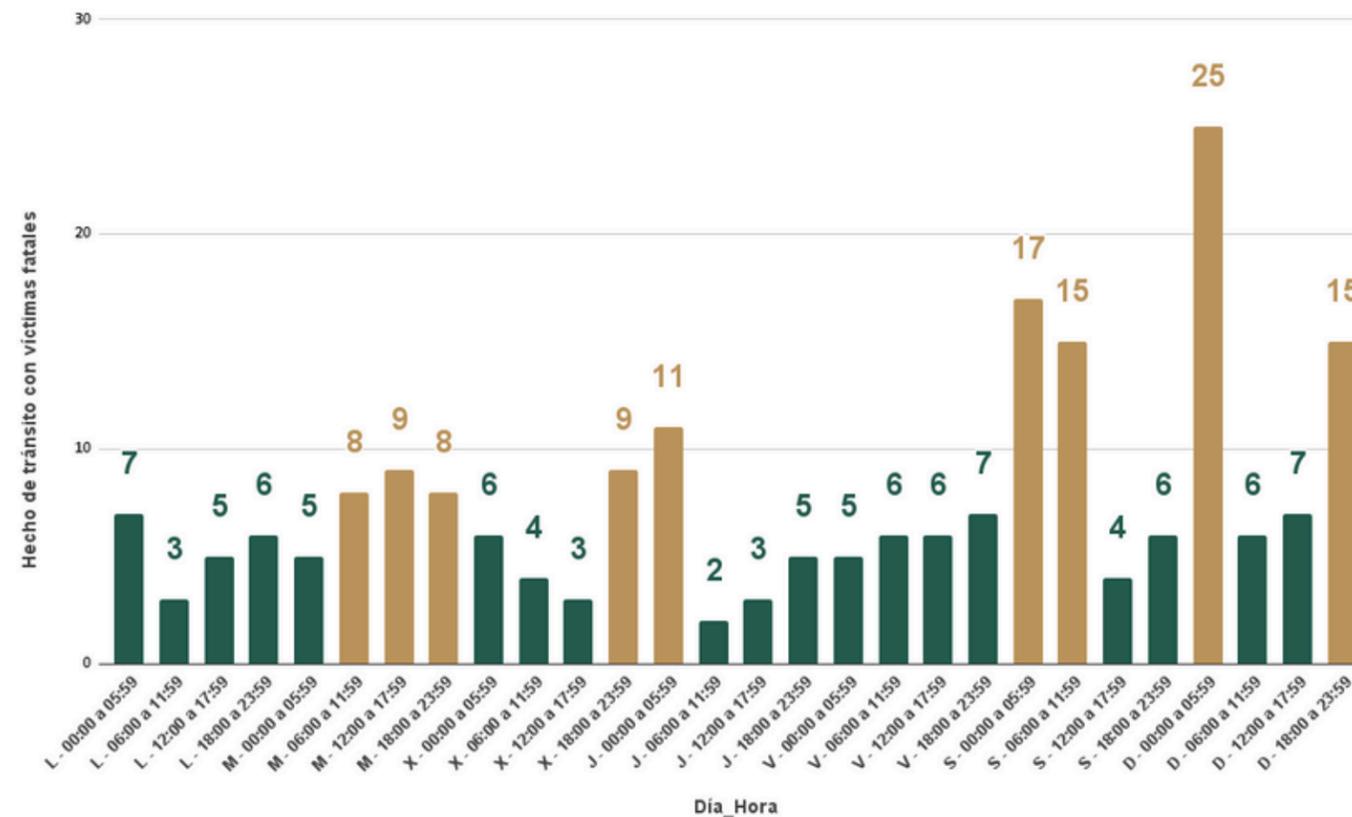


Durante el periodo de enero a junio de 2025, el 45% de los incidentes fatales sucedieron los días sábados y domingos; el 62% ocurrieron en el horario de las 18:00 a 05:59 (Gráficas 8.1 y 8.1.1). (Gráficas 8.2 y 8.2.1).

Gráfica 8.2. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango horario, enero a junio de 2025

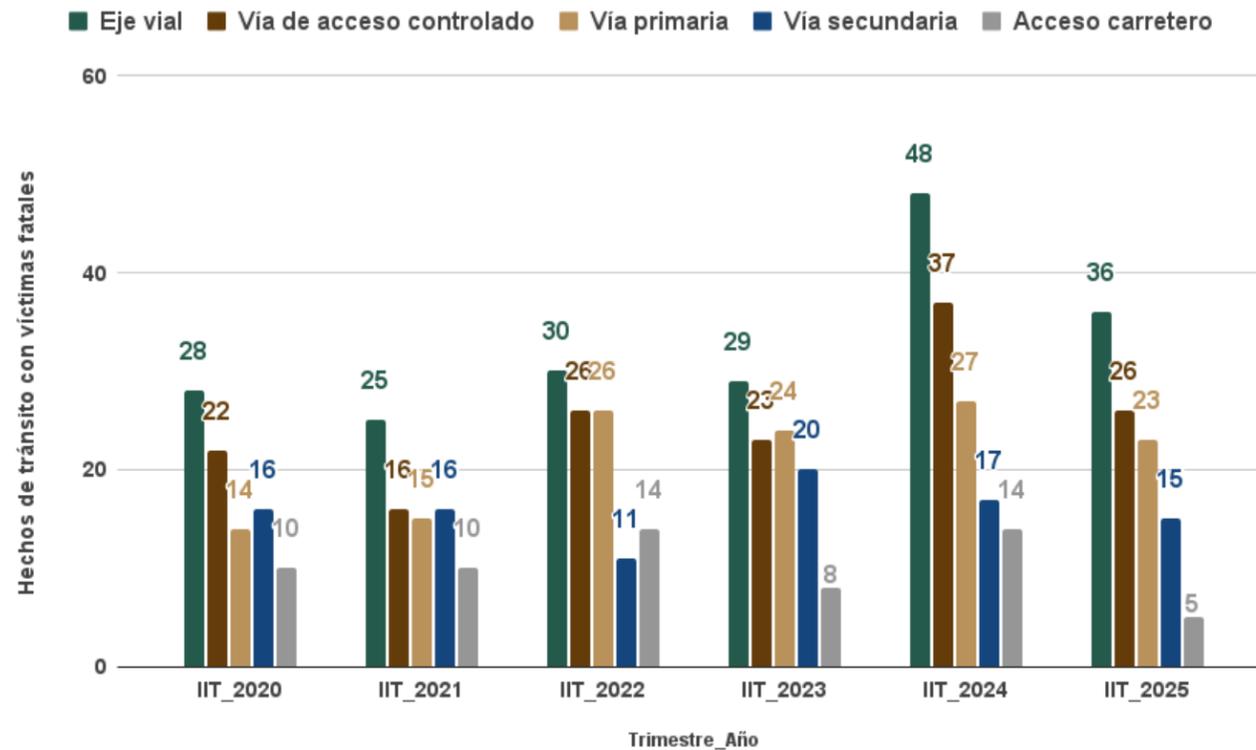
Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	3	8	4	2	6	15	6	44
	12:00 a 17:59	5	9	3	3	6	4	7	37
Noche	18:00 a 23:59	6	8	9	5	7	6	15	56
	00:00 a 05:59	7	5	6	11	5	17	25	76
total		21	30	22	21	24	42	53	213

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



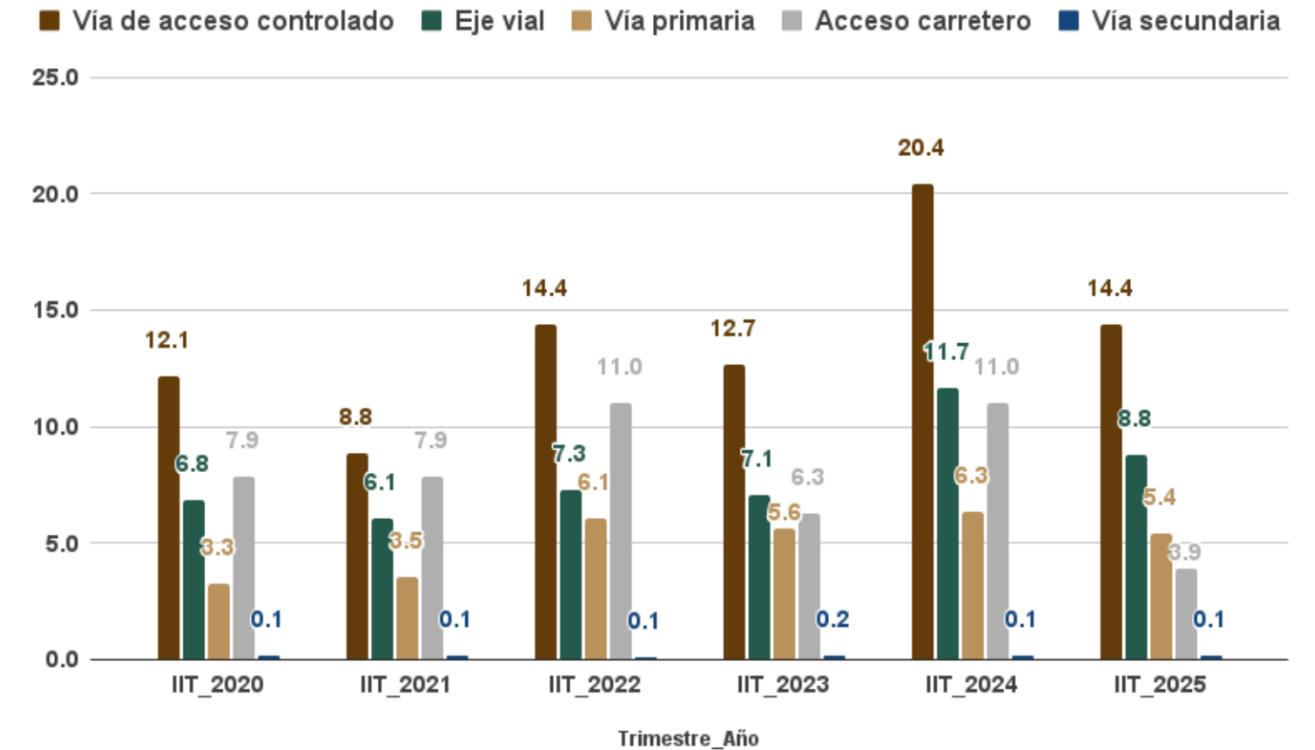
2.1.7 HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

Gráfica 9.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, segundo trimestre 2020-2025²²



En el segundo trimestre de 2025, los ejes viales registraron la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 36 de 105 (34%), seguidos de las vías de acceso controlado con 29%, y las vías primarias con 26% (Gráfica 9.1).

Gráfica 9.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, segundo trimestre 2020-2025²⁴

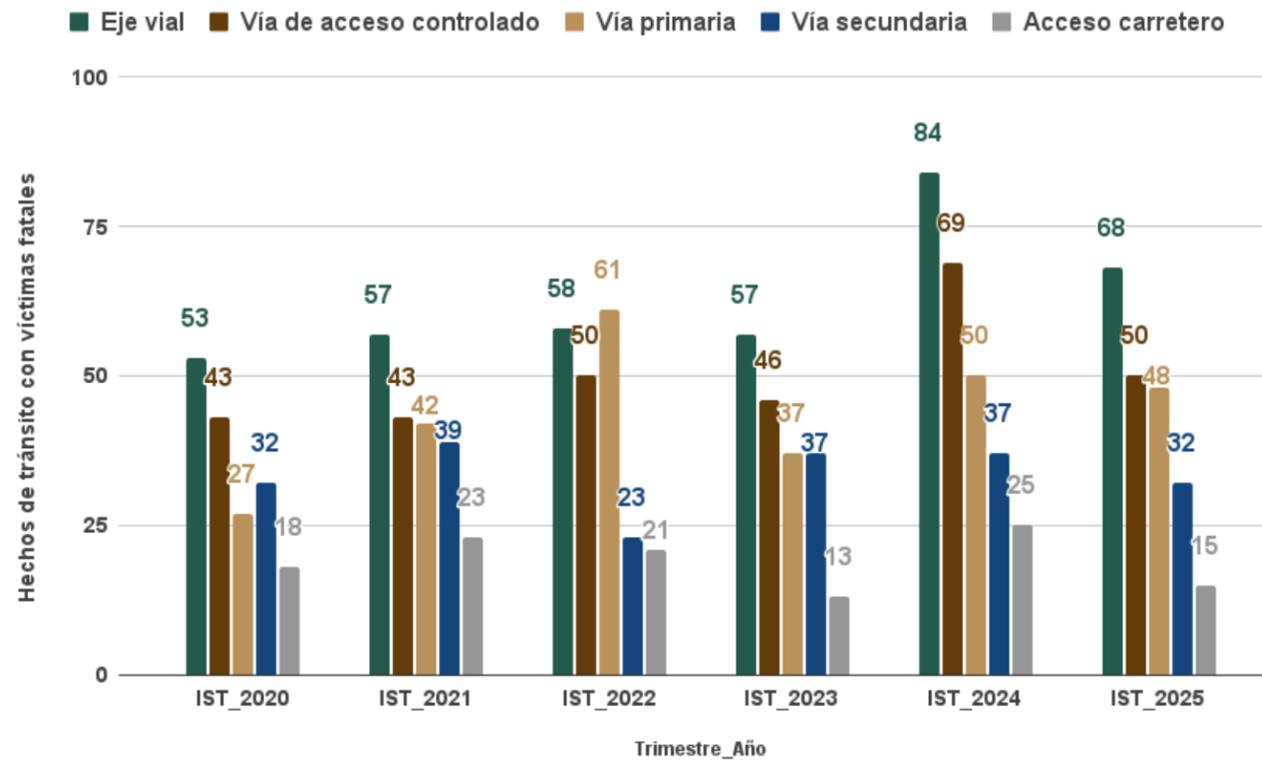


Con base en la Gráfica 9.2, en el segundo trimestre de 2025, las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 14.4, seguidas de los ejes viales con 8.8 y vías primarias con 5.4.

²² Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX. La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-086-SCT2-2015.pdf>. Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

²⁴ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX. La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-086-SCT2-2015.pdf>. Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

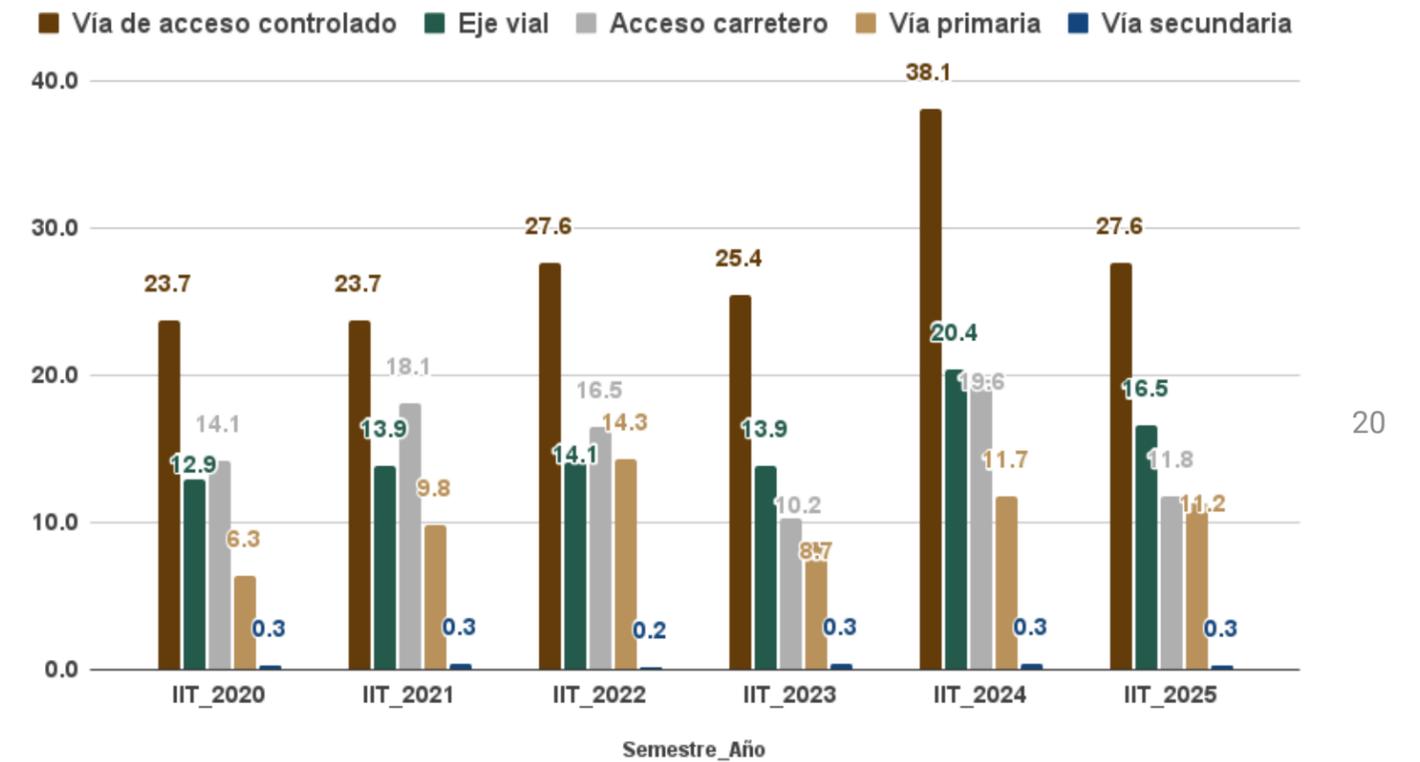
Gráfica 10.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, enero a junio 2020-2025²³



Entre enero y junio de 2025, se registró que el mayor número de hechos de tránsito fatales (3 de cada 10) ocurrieron en ejes viales y vías de acceso controlado..

Durante el periodo de enero a junio de 2025, comparado con el mismo periodo de 2024, se registró una disminución significativa en la incidencia de siniestros fatales en tres de los cinco tipos de vías. Las vías de acceso controlado disminuyeron en 19 hechos, seguido de los ejes viales con 16 y las vías primarias con 10 (Gráfica 10.1).

Gráfica 10.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, enero a junio 2020-2025²⁵



De acuerdo con la Gráfica 10.2, de enero a junio de 2025 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 27.6, seguido de los ejes viales con 16.5, y de los accesos carreteros con 11.8.

Las vías de acceso controlado, los ejes viales y las vías de acceso carretero, registraron reducciones significativas en la tasa de hechos fatales respecto al periodo de enero a junio de 2024, pasando de 38.1 a 27.6, de 20.4 a 16.5 y de 19.6 a 11.8 siniestros respectivamente.

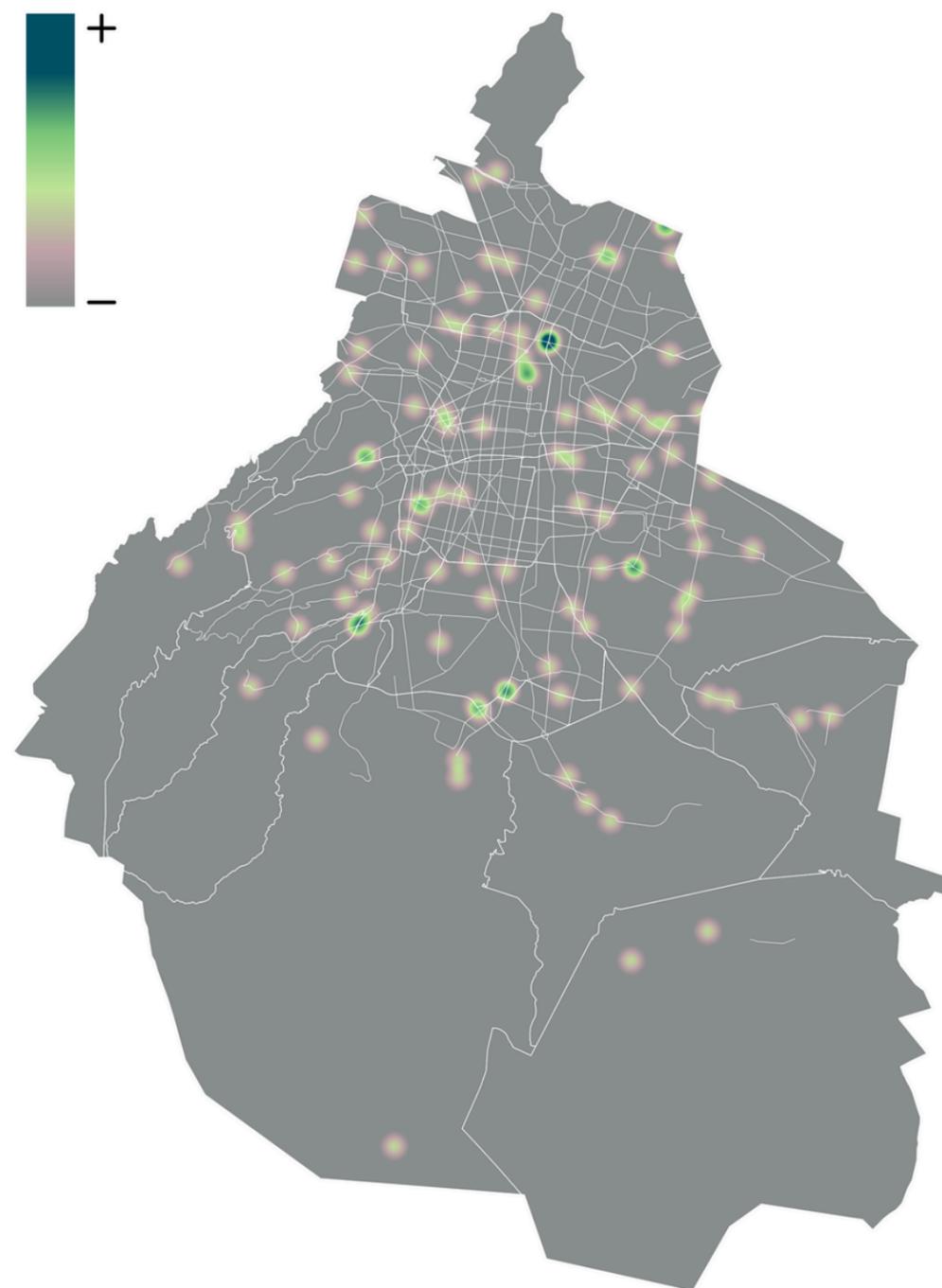
²³ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX. La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-086-SCT2-2015.pdf>. Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

²⁵ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX. La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-086-SCT2-2015.pdf>. Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.



2.1.8 DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

Mapa 3. Densidad de hechos de tránsito mortales, segundo trimestre 2025, SSC

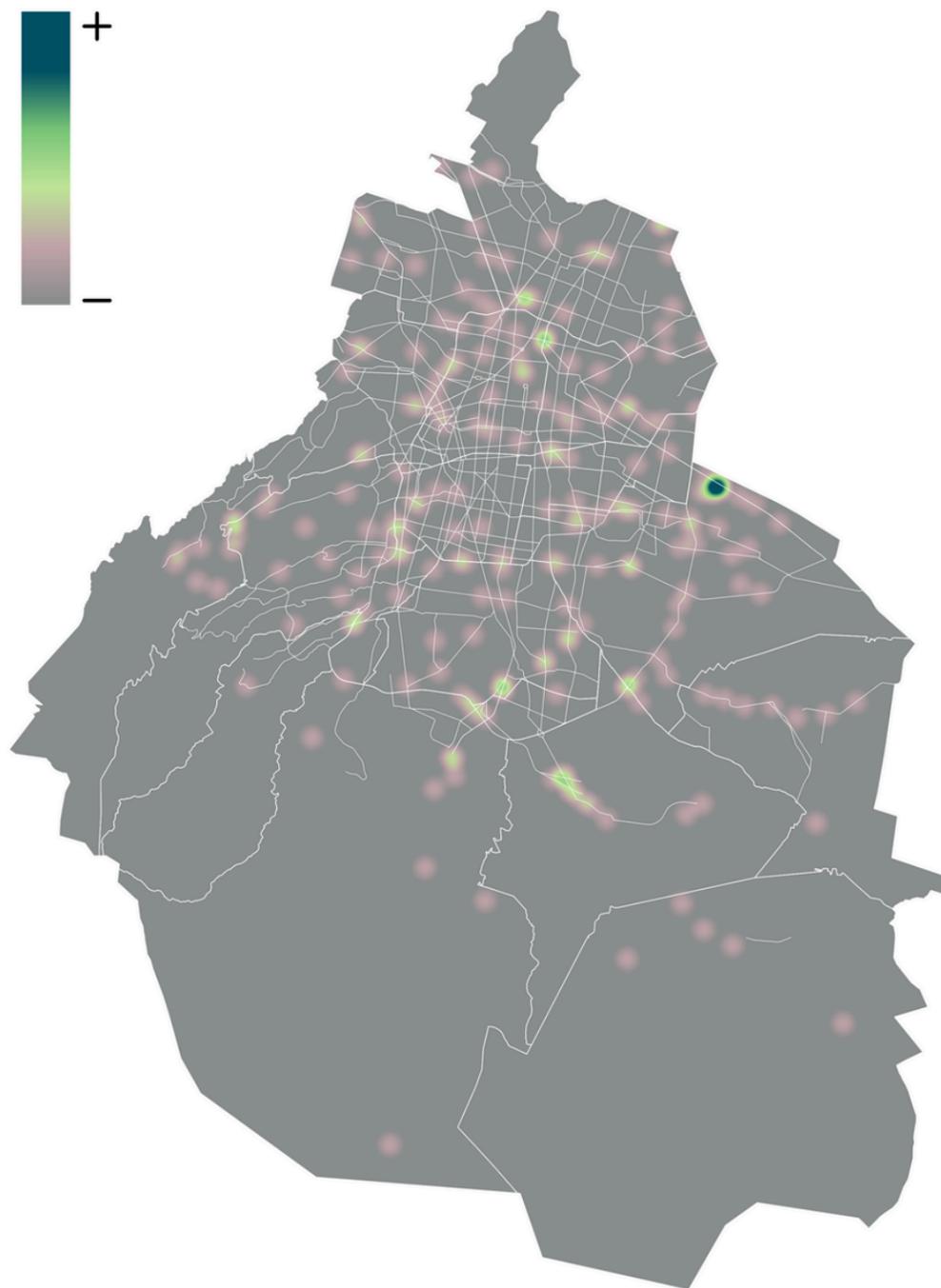


De acuerdo con la información de la SSC (Mapa 3), durante el segundo trimestre de 2025 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito fatales sobre:

- Anillo Periférico (13)
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (4)
- Circuito Interior (4)
- Eje 1 Oriente (4)
- Eje 3 Norte (3)
- Eje 8 Sur (3)
- Eje Central (3)



Mapa 4. Densidad de hechos de tránsito mortales, enero a junio de 2025, SSC



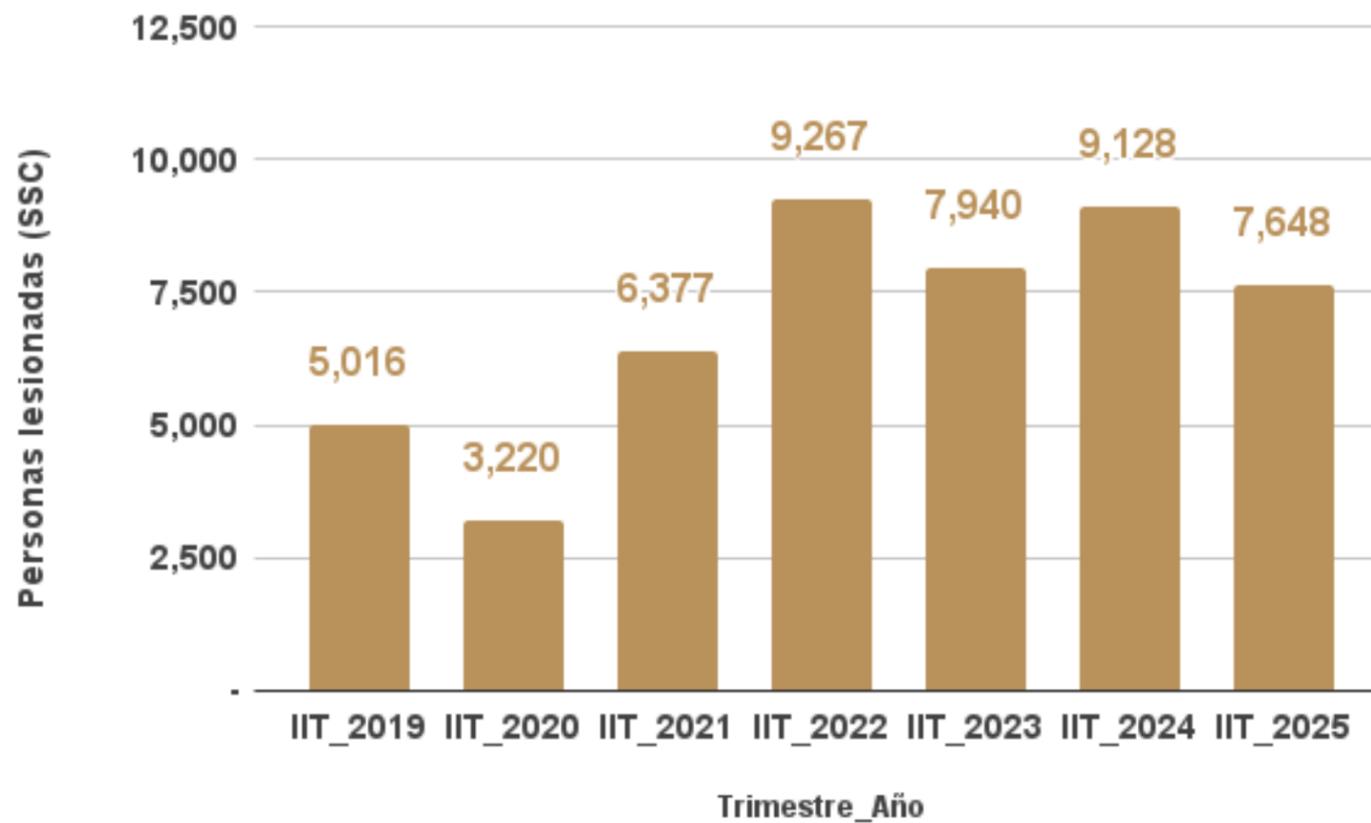
Con base en el Mapa 4, durante el periodo de enero a junio de 2025, las vías con mayor ocurrencia de hechos de tránsito mortales fueron:

- Anillo Periférico (20)
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (11)
- Circuito Interior (8)
- Eje 3 Oriente (7)
- Eje 5 Sur (6)
- Eje 1 Oriente (5)
- Eje 8 Sur (5)
- Eje Central (5)
- Calz. de Tlalpan (4)
- Carr. Fed. México-Toluca (4)
- Eje 1 Norte (4)
- Eje 10 Sur (4)
- Eje 3 Norte (4)

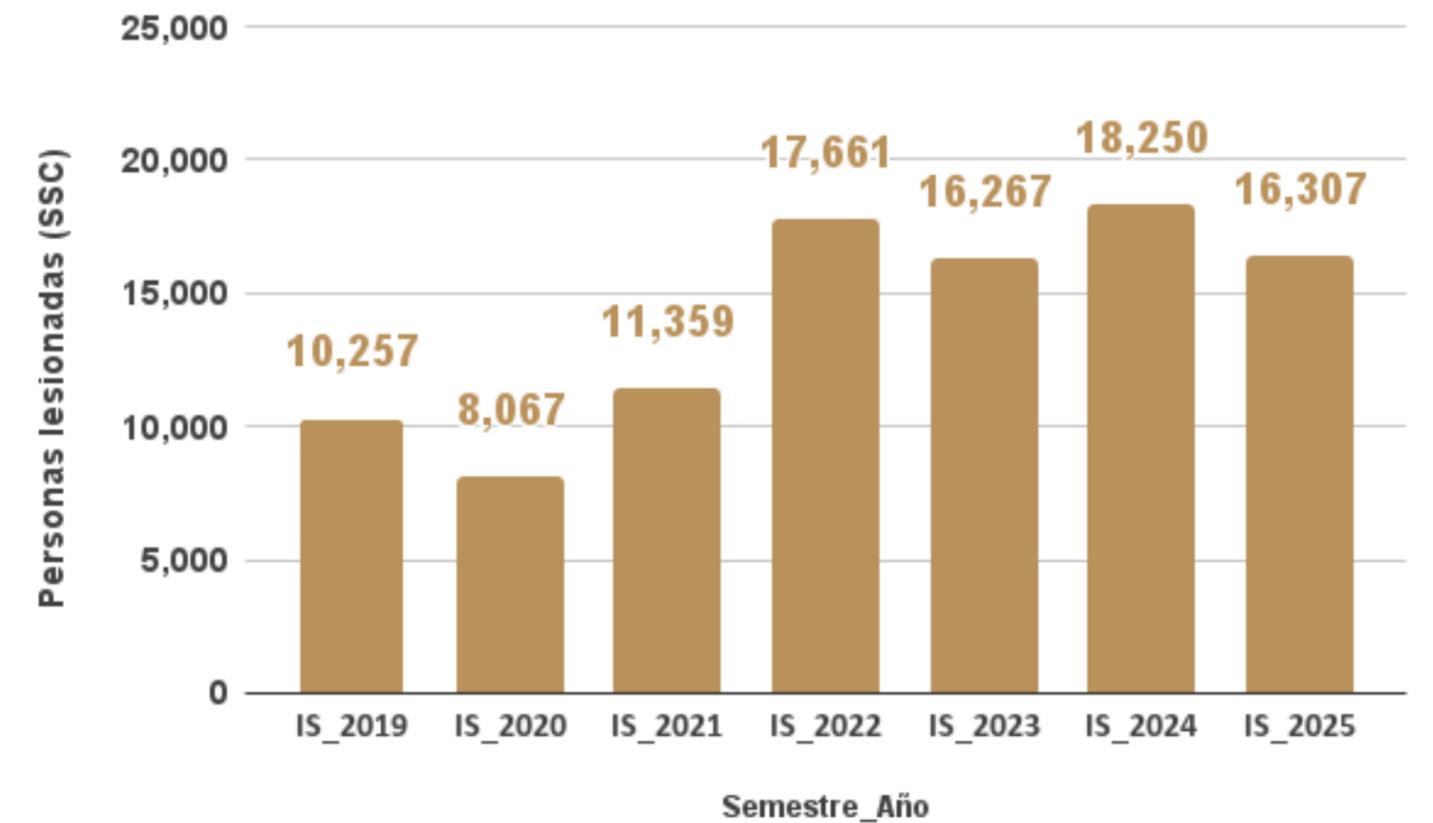


2.2 PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 11.1. Personas lesionadas por hechos de tránsito, segundo trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2025²⁶



Gráfica 11.2. Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer semestre de 2019 al primer semestre de 2025



23

De acuerdo con la gráfica 11.1, en el segundo trimestre de 2025, se tuvo una disminución de 16% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al segundo trimestre de 2024, y un incremento de 52% en comparación con dicho periodo de 2019²⁷

De enero a junio de 2025, se registraron 16,307 personas lesionadas, lo que significa una reducción de 11% respecto a las 18,250 registradas en el mismo periodo de 2024, y un aumento de 59% ante las 10,257 registradas en el periodo de 2019 (Gráfica 11.2).

²⁶ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

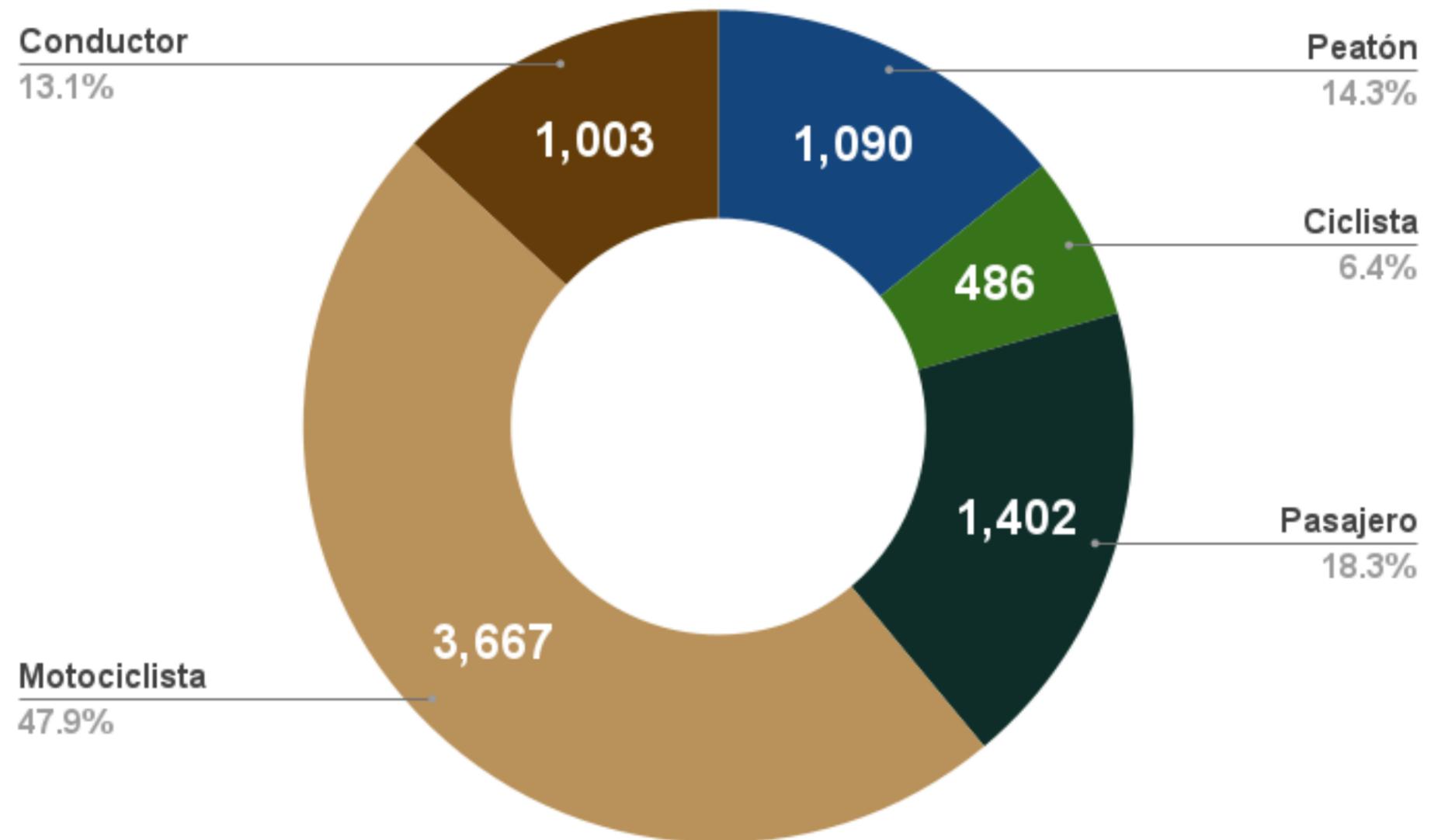
²⁷ Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.



2.2.1 PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 12, durante el segundo trimestre de 2025 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas por hechos de tránsito con 47.9% (3,667 de 7,648), seguido de los pasajeros²⁸ con 18.3% (1,402 de 7,648).

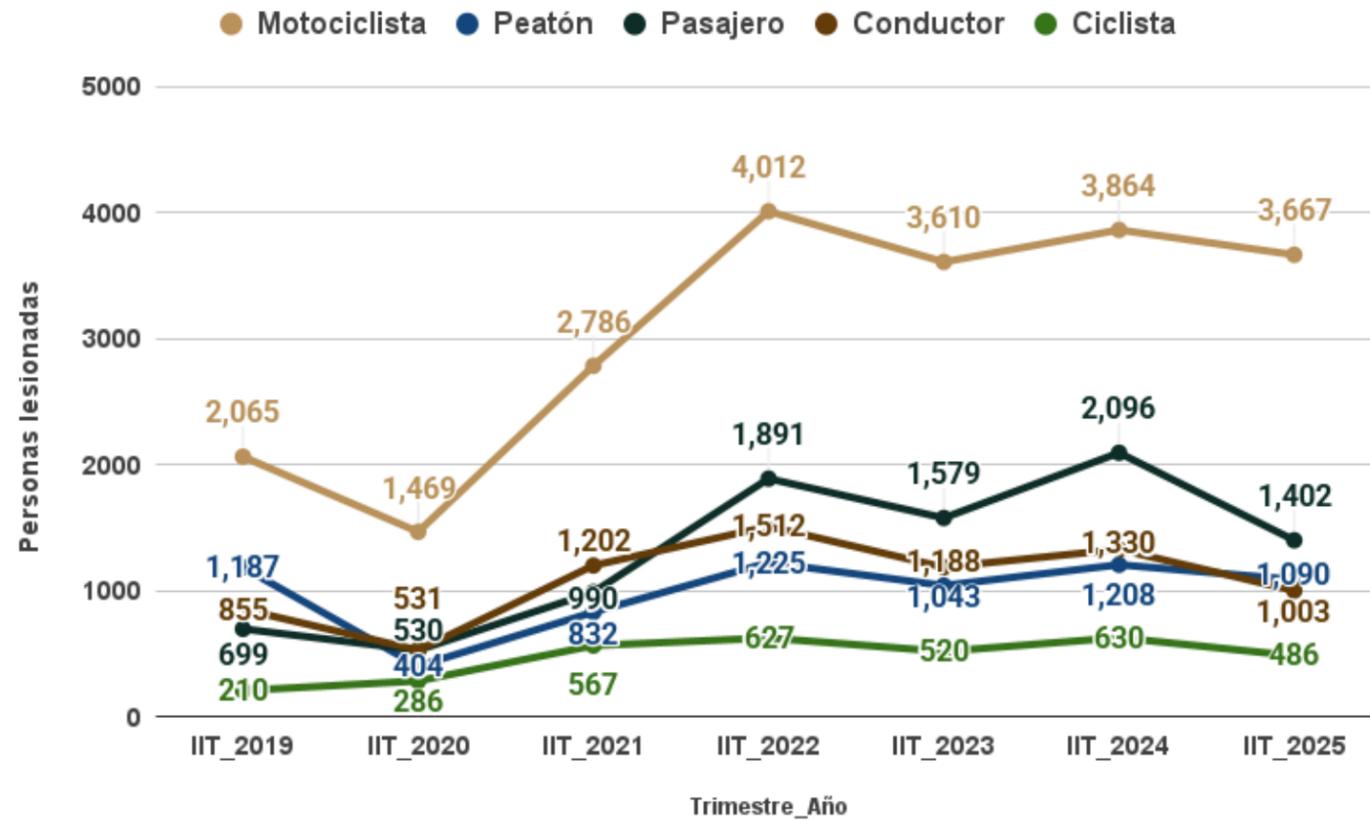
Gráfica 12. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2025



²⁸ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

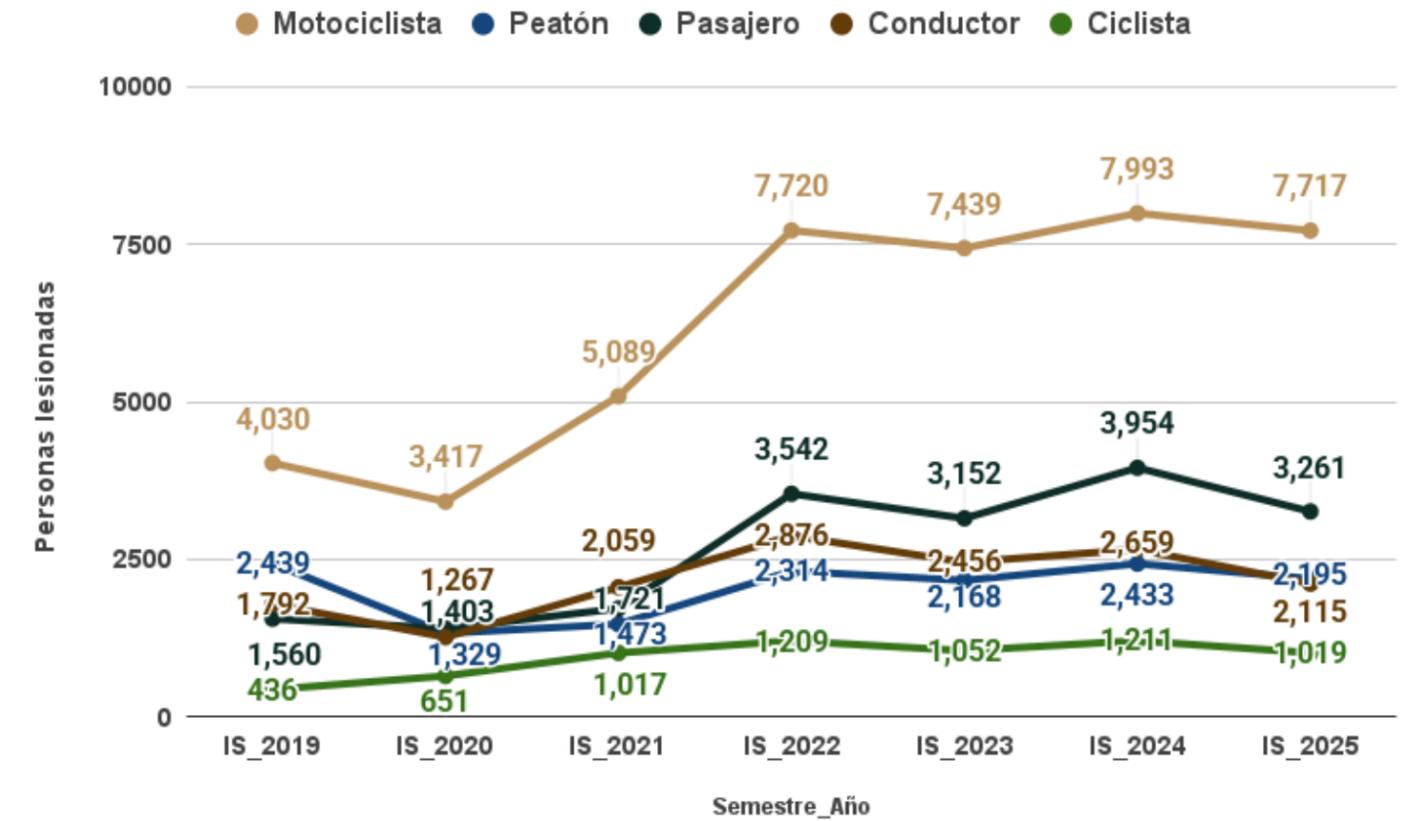


Gráfica 13.1. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2025²⁹



De acuerdo con la Gráfica 13.1, entre el segundo trimestre de 2025 y el mismo periodo de 2024, el número de personas lesionadas presentó una reducción del 33% en pasajeros³⁰, 25% en conductores, 23% en ciclistas, 10% en peatones y 5% en motociclistas.

Gráfica 13.2. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer semestre de 2019 al primer semestre de 2025³¹



Según la Gráfica 13.2, entre enero y junio de 2025, en comparación con el mismo periodo de 2024, se registró una disminución en el número de personas lesionadas: 20% en conductores, 18% en pasajeros³², 16% en ciclistas, 10% en peatones y 3% en motociclistas.

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

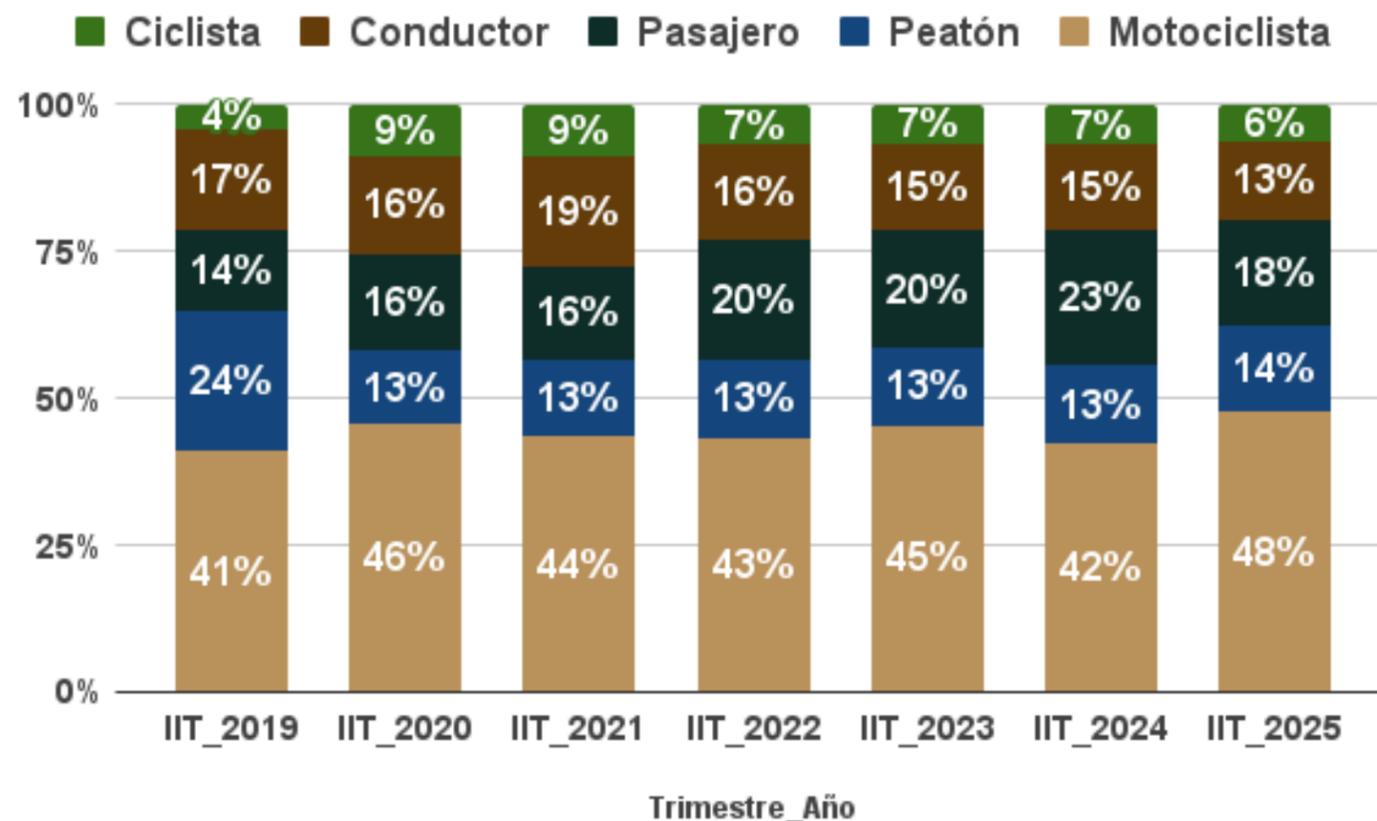
³⁰ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

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

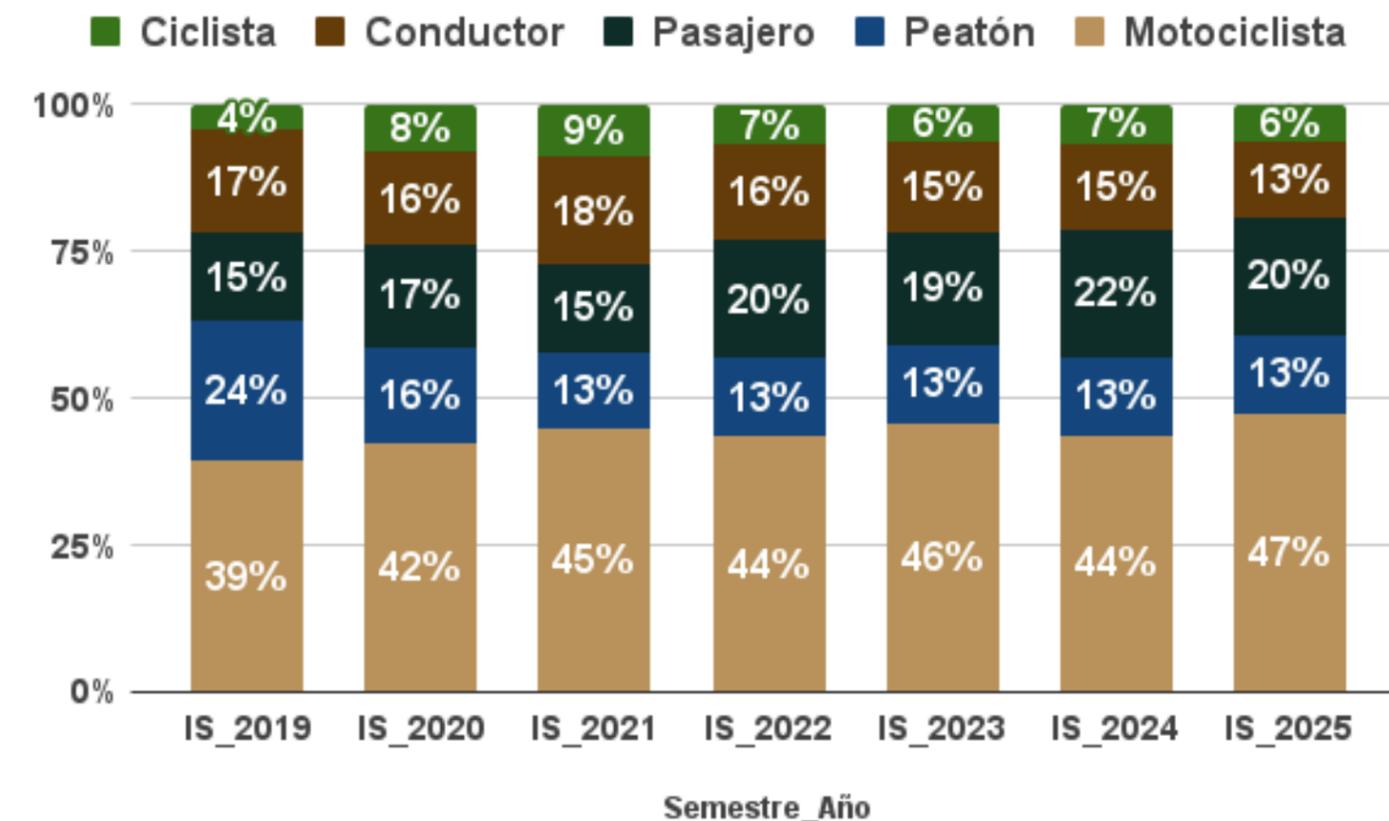
³² De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.



Gráfica 14.1 . Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, segundo trimestre 2019-2025^{33,34}



Gráfica 14.2 . Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, enero a junio de 2019-2025^{36,37}



Del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2025, el porcentaje de peatones lesionados en hechos de tránsito respecto del total se redujo de 24% a 14%, al igual que el de conductores, que pasó de 17% a 13%. No obstante, el porcentaje de motociclistas lesionados aumentó de 41% a 48%, el de pasajeros³⁵ de 14% a 18%, y el de ciclistas de 4% a 6% (Gráfica 14.1).

Con base en la Gráfica 14.2, la tendencia entre enero y junio de 2019 y el mismo periodo de 2024, mostró reducciones en la proporción de peatones lesionados (de 24% a 13%), y conductores (de 17% a 13%). Por su parte, hubo un aumento en la proporción de lesionados motociclistas (de 39% a 47%), pasajeros³⁸ (de 15% a 20%), y ciclistas (de 4% a 6%).

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

³⁴ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre de 2021, 2022 y 2024 no suman el 100%.

³⁵ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

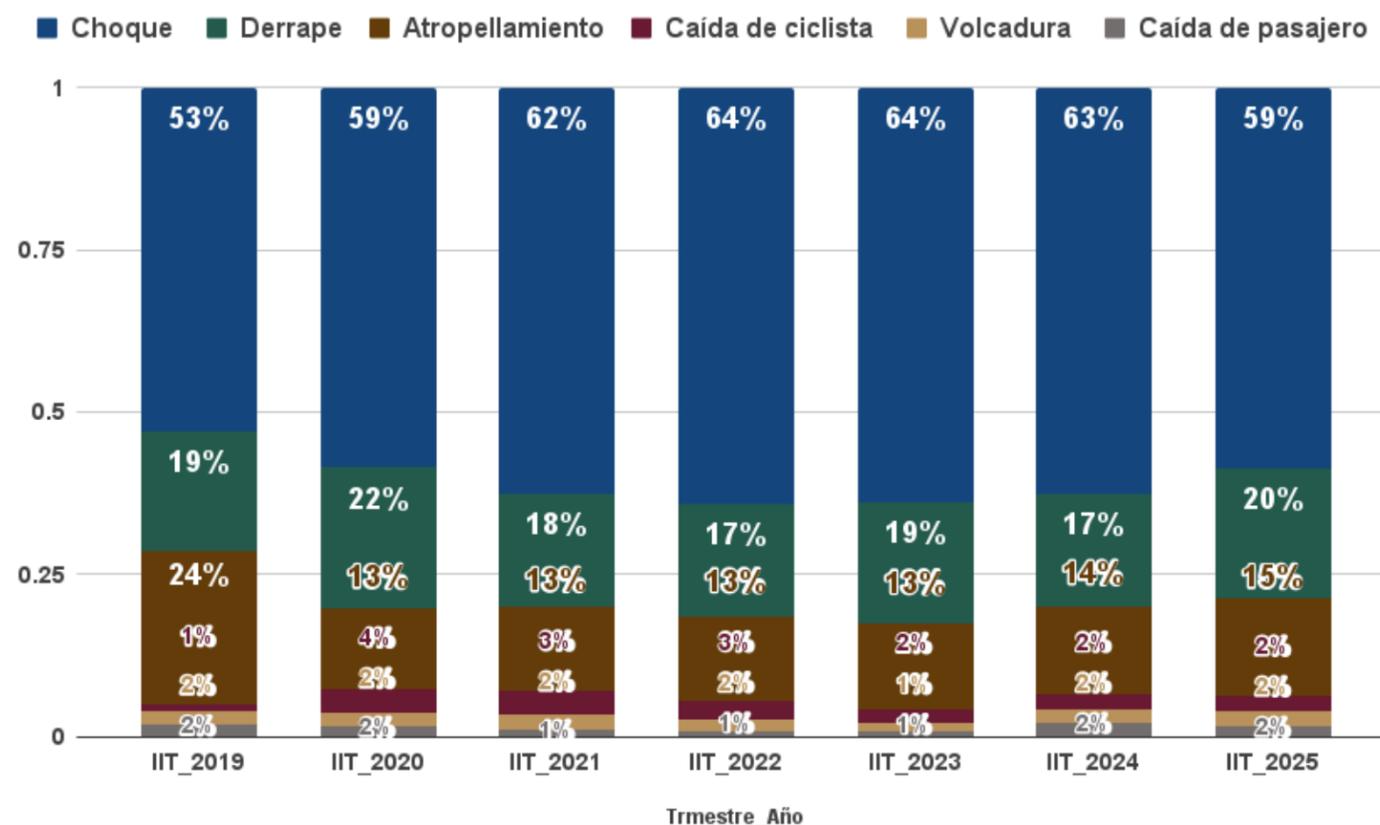
³⁶ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

³⁷ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre 2019, 2020 y 2024 no suman el 100%.

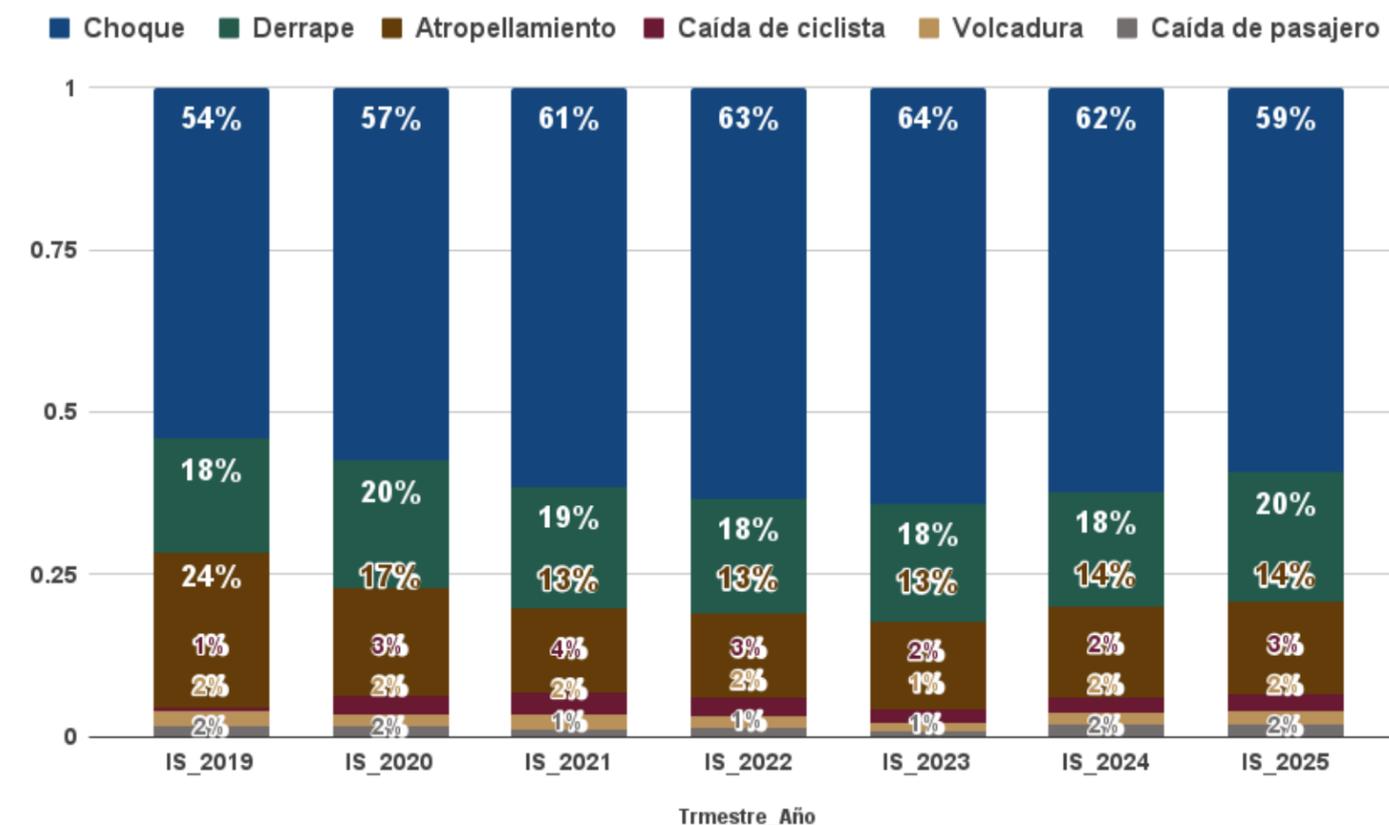
³⁸ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

2.2.2 PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 15.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, segundo trimestre 2019-2025^{39,40}



Gráfica 15.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, enero a junio de 2019-2025^{41,42}



Del segundo trimestre de 2019 al mismo periodo de 2025 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento, pasando de 24% a 15%. Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choque incrementó de 53% a 59% y los derrapes de 19% a 20% (Gráfica 15.1).

Con base en la Gráfica 15.2, de enero a junio de 2019, al mismo periodo de 2025, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 10 puntos porcentuales, pasando de 24% a 14%. No obstante, el porcentaje de usuarios lesionados por choque incrementó de 54% a 59%.

³⁹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

⁴⁰ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del segundo trimestre del 2019, 2020 y 2021 no suman el 100%.

⁴¹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

⁴² Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer semestre 2019, 2020, 2020 y 2023 no suman el 100%.



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

Con base en la Tabla 5, durante el segundo trimestre de 2025, 6 de cada 10 personas lesionadas fueron víctimas de un choque:

- 87% de los conductores (870 de 1,003),
- 75% de los pasajeros⁴³ (1,053 de 1,402),
- 61% de los motociclistas (2,249 de 3,667) y
- 57% de los ciclistas (275 de 486).

Tabla 5. Matriz de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, segundo trimestre 2025

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	34	275	2,249	1,053	870	4,481
Derrapado	1	0	1,368	170	2	1,541
Atropellamiento	1,054	30	50	7	7	1,148
Caída de ciclista	0	181	0	2	0	183
Volcadura	1	0	0	52	124	177
Caída de pasajero	0	0	0	118	0	118
Total	1,090	486	3,667	1,402	1,003	7,648

Durante enero a junio de 2025, 6 de cada 10 personas lesionadas por hechos de tránsito derivaron de un choque:

- 89% de los conductores (1,879 de 2,115),
- 73% de los pasajeros⁴⁴ (2,386 de 3,261),
- 62% de los motociclistas (4,778 de 7,717) y
- 55% de los ciclistas (560 de 1,019) (Tabla 6).

Tabla 6. Matriz de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, enero a junio de 2025

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	74	560	4,778	2,386	1,879	9,677
Derrapado	5	0	2,817	424	6	3,252
Atropellamiento	2,115	55	120	21	12	2,323
Caída de ciclista	0	404	1	7	0	412
Volcadura	1	0	1	136	217	355
Caída de pasajero	0	0	0	287	1	288
Total	2,195	1,019	7,717	3,261	2,115	16,307

⁴³ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

⁴⁴ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

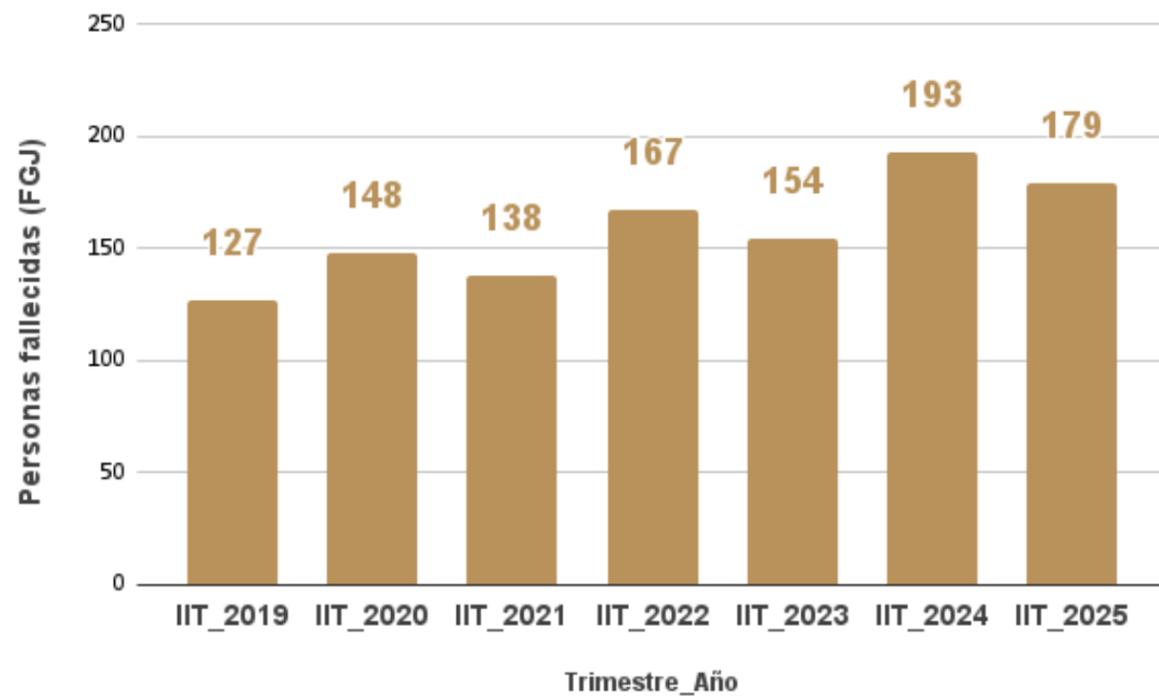
3. ANEXOS

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

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

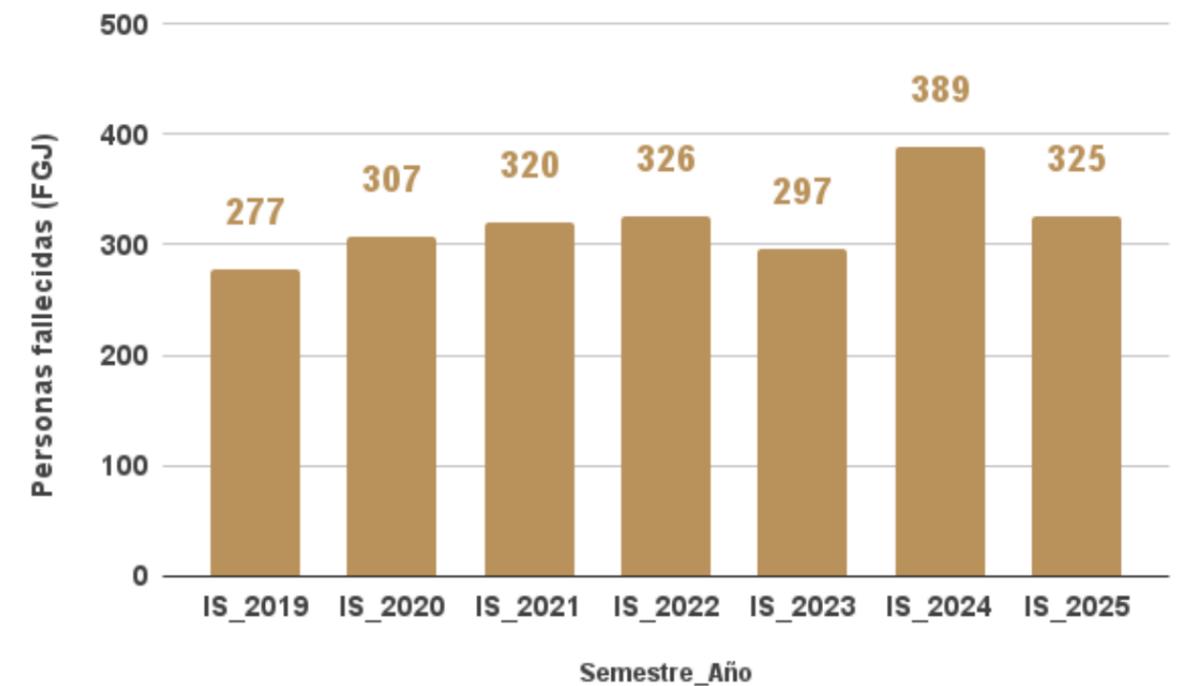
Sin importar la diferencia entre las cifras registradas por ambas dependencias, las dos presentaron las mismas tendencias en el número de personas fallecidas por hechos de tránsito, tanto en el segundo trimestre, como en el periodo de enero a junio de 2025, en comparación con los periodos similares de 2019 y 2024.

Gráfica 16.1. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, **segundo trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2025**⁴⁵



En el caso de las víctimas fatales registradas en las Carpetas de Investigación Abiertas (CIA) por delitos relacionados con hechos de tránsito, en el segundo trimestre de 2025, se registró una reducción de 7% respecto al segundo trimestre de 2024, y un aumento de 41% en comparación con el mismo periodo de 2019 (Gráfica 16.1).

Gráfica 16.2. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, **primer semestre de 2019 al primer semestre de 2025**⁴⁶



Entre enero y junio de 2025, el número de casos disminuyó un 16% en comparación con el mismo periodo de 2024, pero aumentó un 27% respecto a 2019 (Gráfica 16.2).

⁴⁵ Las diferencias con los reportes trimestrales del 2021 y 2022 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

⁴⁶ Idem



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



SEGUNDO TRIMESTRE 2025

Haz clic aquí para ir
directamente al enlace



PRIMER SEMESTRE 2025

Haz clic aquí para ir
directamente al enlace

GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **Acceso carretero.** Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía o tramo que no tenga la consideración de carretera⁴⁷.
- **Atropellamiento.** Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento^{48,49}.
- **BIGRS.** Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS, por sus siglas en inglés).
- **C5.** Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México.
- **Caída de ciclista.** Ocurre cuando el ciclista cae por sí mismo de su bicicleta, es decir, cuando no existe la intervención de otro tipo de vehículo⁵⁰.
- **Caída de pasajero.** Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento⁵⁰.
- **CIA.** Carpetas de Investigación Abiertas.
- **Choque.** Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad⁵⁰.
- **Derrape.** Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación .
- **Eje vial.** Arteria principal, generalmente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie y carril exclusivo en el mismo sentido o en contraflujo⁵¹.
- **FGJ.** Fiscalía General de Justicia.
- **SEMOVI.** Secretaría de Movilidad.
- **SSC.** Secretaría de Seguridad Ciudadana.
- **Ocupante de autobús de pasajeros.** Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en un autobús de pasajeros, ya sea como conductor o como pasajero.
- **Ocupante de metrobús.** Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en metrobús ya sea como conductor o como pasajero.
- **Ocupante de motocicleta.** Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en una motocicleta ya sea como conductor o como pasajero.
- **Ocupante de vehículo de carga.** Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en algún tipo de transporte de carga ya sea como conductor o como pasajero.
- **Ocupante de vehículo liviano.** Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en automóvil o camioneta ya sea como conductor o como pasajero.
- **Ocupante de taxi.** Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en taxi ya sea como conductor o como pasajero.
- **Vía de acceso controlado.** Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones; la incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos; y/o que por sus características físicas y operacionales así lo determine la Secretaría y la Comisión de Clasificación de Vialidades⁵².
- **Vía primaria.** Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, las cuales pueden contar con carriles exclusivos para la circulación de bicicletas y/o transporte público⁵⁴.
- **Vía secundaria.** Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo; en su mayoría conectan con vías primarias y sus intersecciones pueden estar controladas por semáforo⁵⁴.
- **Volcadura.** Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales⁵⁰.

⁴⁷ Término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

⁴⁸ Definición de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

⁴⁹ En la base de datos como "Atropellado".

⁵⁰ En la base de datos como "Derrapado".

⁵¹ Diario Oficial de la Federación. (2016, junio 24). NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5442475&fecha=24/06/2016.

⁵² Reglamento de tránsito de la Ciudad de México. 31 de marzo de 2022, https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/reglamentos/REGLAMENTO_DE_TRANSITO_DE_LA_CIUDAD_DE_MEXICO_3.1.pdf



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**



SSC



Fiscalía
General
de Justicia
CIUDAD DE MÉXICO

C5

**Bloomberg
Philanthropies**

Initiative for Global
Road Safety

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

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

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