

# REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

ENERO - MARZO  
2023

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ y C5



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE  
SEGURIDAD CIUDADANA

Fiscalía  
General  
de Justicia

C5

## 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 ligada 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 imposibilita tener una cifra única de hechos de tránsito y de víctimas a causa de los mismos.

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

Una vez ingresado el reporte al C5, es la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), como primer respondiente, la que acude al lugar de ocurrencia del hecho para corroborar el suceso, verificar la severidad del mismo, emitir la alerta en caso de requerir unidades médicas de apoyo para la valoración de las víctimas, y recabar información relevante como el total de víctimas en el incidente, información demográfica de las mismas, los tipos de usuarios de la vía, y el tipo de evento ocurrido. Esta es la fuente de datos que ofrece mayor detalle; es por ello que 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.

Cuando un incidente 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 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 primer trimestre de 2023, con los mismos periodos de 2019 y 2022, 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 haciendo uso de diferentes metodologías.**

Para más información sobre la metodología, se puede consultar la Nota Metodológica del Primer Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2023:

Nota Metodológica: Primer Reporte Trimestral de HT 2023

## PRINCIPALES HALLAZGOS



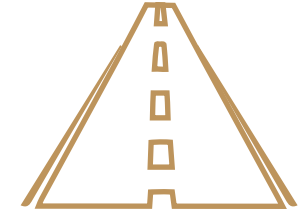
**1.** En el primer trimestre de 2023 se registraron 91 personas fallecidas en sitio por hechos de tránsito en la Ciudad de México, 2% y 17% menos que en los mismos periodos de 2019 y 2022, respectivamente, y 40% menos que en el cuarto trimestre de 2022.



**2.** El 36% de las personas fallecidas por siniestros viales ocurridos de enero a marzo de 2023 corresponde a motociclistas, 35% a peatones, 15% a pasajeros de vehículos motorizados<sup>1</sup>, 8% a conductores y 5% a ciclistas<sup>2</sup>. Del total de personas fallecidas, el 82% fueron hombres.



**5.** Durante el primer trimestre de 2023, el 77% de los hechos de tránsito mortales ocurrieron en viernes, sábado, domingo y lunes, y el 57% entre las 18:00 y 05:59 h.



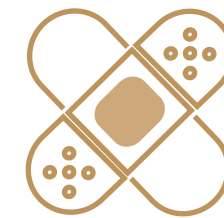
**6.** En el primer trimestre de 2023, de cada 10 hechos de tránsito mortales, 3 ocurrieron en ejes viales, y 2 en vías de acceso controlado y vías secundarias, respectivamente.



**3.** Durante el primer trimestre de 2023, el 44% de las víctimas mortales perdieron la vida debido a un choque.



**4.** De los 33 motociclistas fallecidos en el primer trimestre de 2023, 18 (55%) murieron a causa de derrapes y 15 (45%) por choques.



**7.** De enero a marzo de 2023, se registraron 8,327 personas lesionadas.



**8.** En el primer trimestre de 2023, el 46% de las personas lesionadas fueron motociclistas, 19% pasajeros<sup>1</sup>, 15% conductores, 14% peatones y 6% ciclistas.

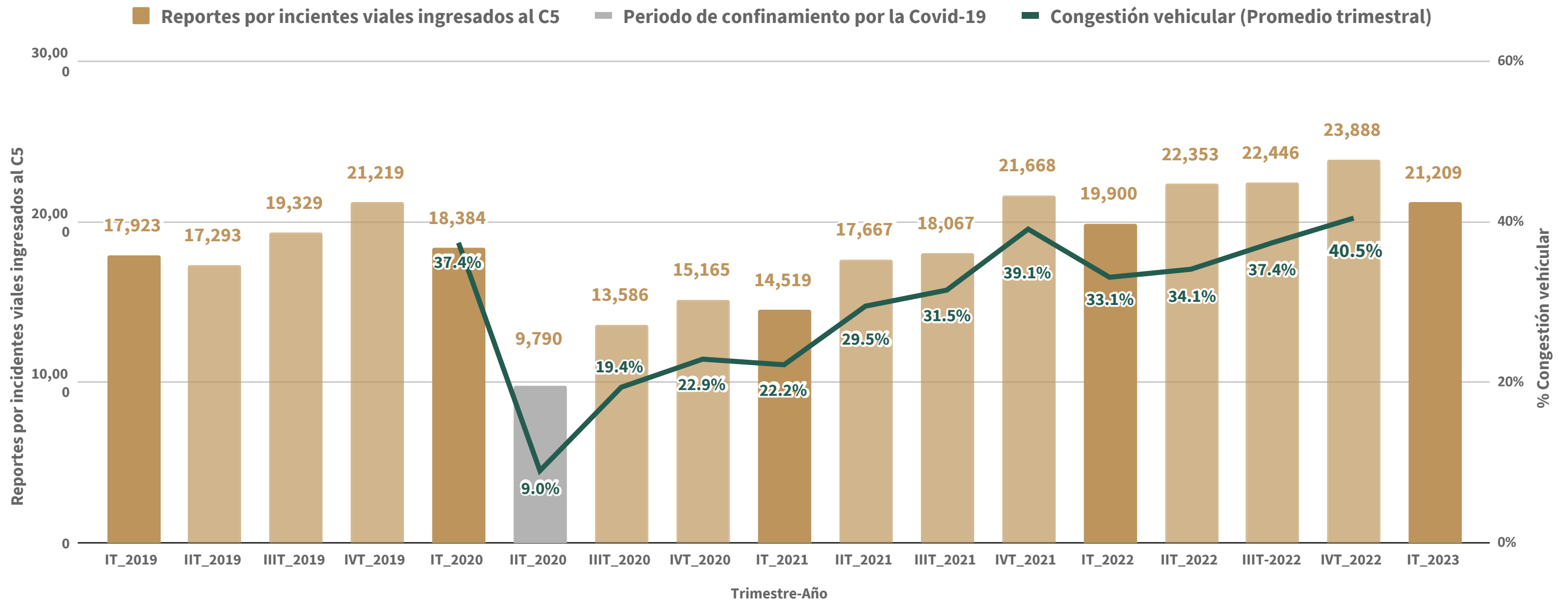
<sup>1</sup> La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

<sup>2</sup> Los porcentajes no suman el 100% debido al redondeo sin decimales.

# 1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Del primer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023, se registró un aumento de 18% en el número de reportes recibidos en el C5 por incidentes viales. De igual forma, entre los primeros trimestres de 2022 y 2023 se tuvo un incremento de 7% (Gráfica 1).

**Gráfica 1.** Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2023<sup>3</sup>



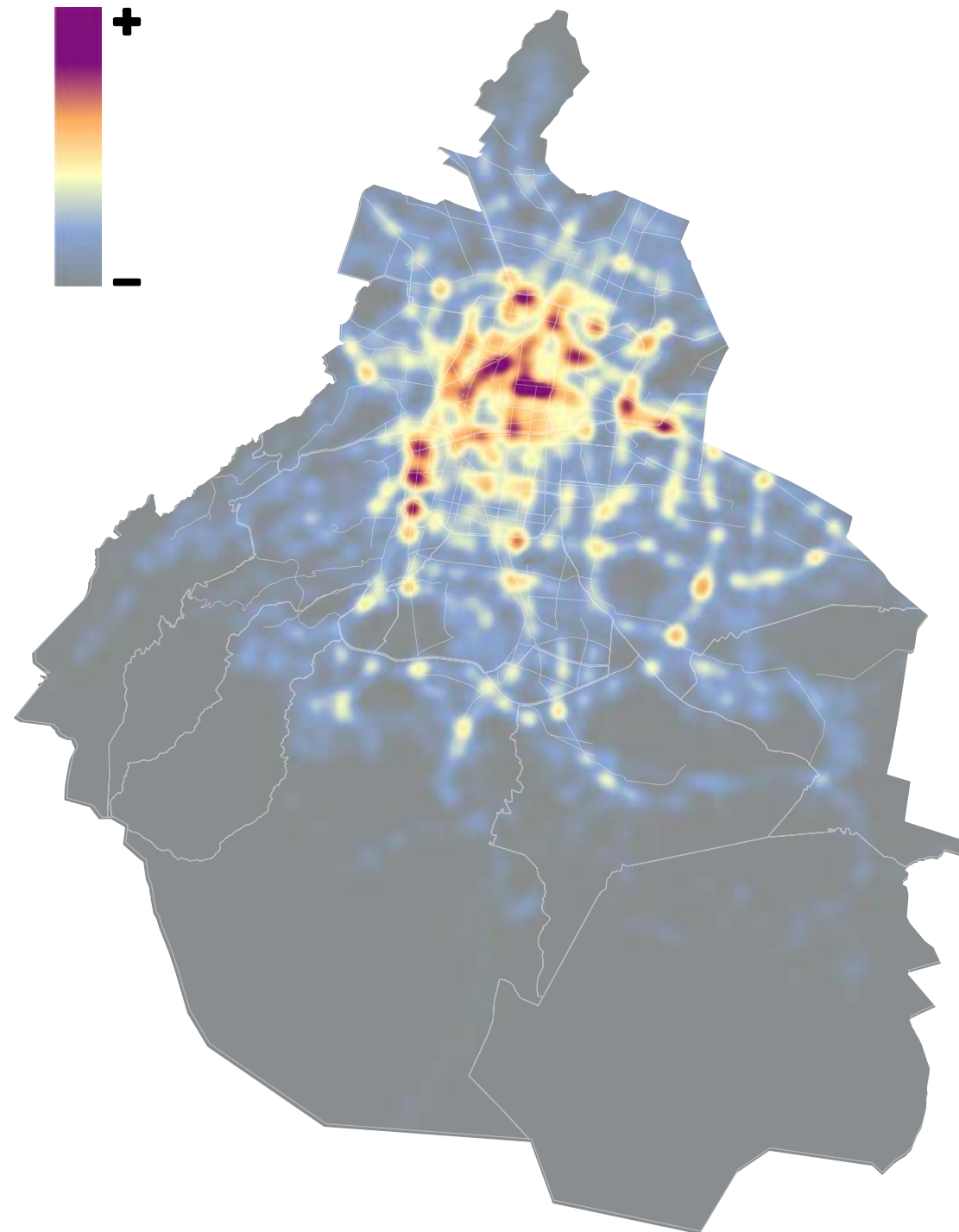
Nota: Hasta diciembre de 2022 TomTom mostraba el porcentaje de congestión vehicular respecto a la operación previa a la pandemia. Sin embargo, desde enero de 2023 muestra la diferencia (min:seg) a partir de la comparación entre el tiempo promedio y el tiempo en vivo que toma recorrer 10 km a velocidades determinadas<sup>4</sup>. Debido a que la información actual no es comparable con la de los trimestres anteriores, se omite en el 1er trimestre de 2023.

<sup>3</sup> Las diferencias con los reportes trimestrales del primer trimestre de 2020, 2021 y 2022, se deben a actualizaciones realizadas por el C5.

<sup>4</sup> [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/)

## 1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

**Mapa 1.** Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre 2023



De acuerdo con el mapa 1 se perciben concentraciones importantes de incidentes viales en:

- Eje 5 Oriente y Eje 6 Sur (23)
- Calzada Camarones, Avenida de las Granjas y Avenida Cuitláhuac (22)
- Eje 2 Oriente (Av. H. Congreso de la Unión) y Eje 1 Sur (Fray Servando Teresa de Mier) (22)
- Circuito Interior (Blvd. Puerto Aéreo) y Eje 1 Sur (Francisco Morazán) (22)
- Eje 5 Sur (Av. de las Torres) y Eje 8 Sur (Calz. Ermita Iztapalapa) (22)
- Calz. de las Bombas y Eje 2 Oriente (Canal de Miramontes) (21)
- Avenida Insurgentes Norte y Eje 2 Norte (Manuel González) (20)
- Anillo Periférico (Blvd. Adolfo López Mateos) y Eje 5 Sur (San Antonio) (20)
- Anillo Periférico (Canal de Garay) y Eje 5 Sur (Prolongación Marcelino Buendía) (19)
- Eje 5 Sur (Av. Circunvalación) y Av. Guelatao (19)
- Eje 3 Oriente (Ing. Eduardo Molina) y Eje 5 Norte (Calzada San Juan de Aragón) (18)
- Eje Central (Av. de los 100 metros) y Av. Miguel Othón de Mendizabal (17)
- Avenida Revolución, Avenida Patriotismo y Avenida Molinos (17)
- Anillo Periférico (Canal de Garay) y Av. Tláhuac (17)

9

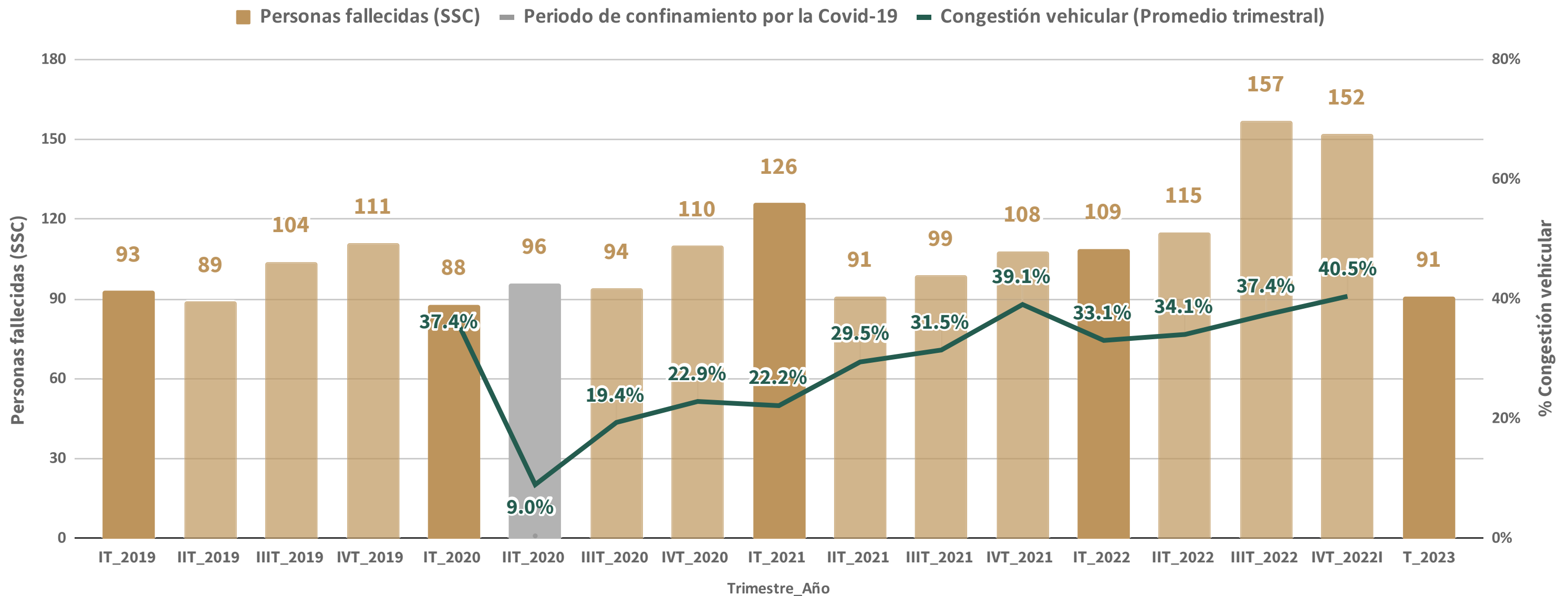
## 2. VÍCTIMAS

Con base en los registros de la SSC se muestra el total de personas que fueron víctimas (lesionadas y fallecidas) de un hecho vial, así como su caracterización por tipo de persona usuaria, género y edad. Asimismo, se muestra la proporción de personas fallecidas de acuerdo con el tipo de evento en el que estuvieron involucradas y el tipo de vía en la cual ocurrieron dichos incidentes.

### 2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el primer trimestre de 2023 se tuvo una reducción de -2% en el número de personas fallecidas por incidentes de tránsito en comparación con el mismo periodo de 2019 y de -17% respecto al primer trimestre de 2022. Si se compara con el último trimestre de 2022, el descenso alcanza el 40% (Gráfica 2).

**Gráfica 2.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2023<sup>5</sup>



Nota: Hasta diciembre de 2022 TomTom mostraba el porcentaje de congestión vehicular respecto a la operación previa a la pandemia. Sin embargo, desde enero de 2023 muestra la diferencia (min:seg) a partir de la comparación entre el tiempo promedio y el tiempo en vivo que toma recorrer 10 km a velocidades determinadas<sup>4</sup>. Debido a que la información actual no es comparable con la de los trimestres anteriores, se omite en el 1er trimestre de 2023.

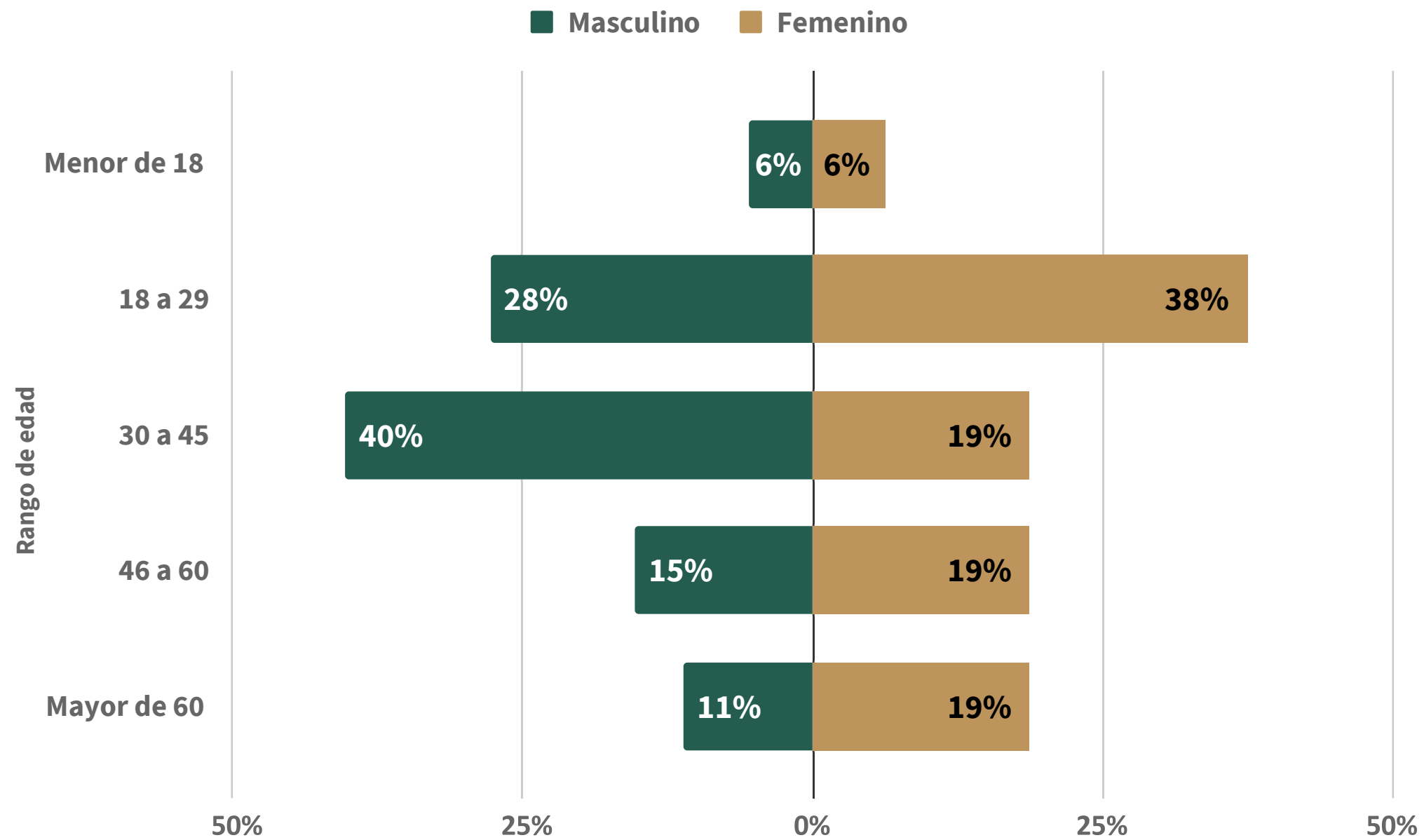
<sup>5</sup> Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

## 2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

Durante el primer trimestre de 2023, el 82% (75 de 91) de las víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres.

Omitiendo a las víctimas mortales de edad desconocida, el 40% de los hombres fallecidos por hechos de tránsito tenían entre 30 y 45 años de edad y, el 38% de las mujeres se encontraba entre los 18 y los 29 años (Gráfica 3).

**Gráfica 3.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo primer trimestre 2023<sup>6</sup>

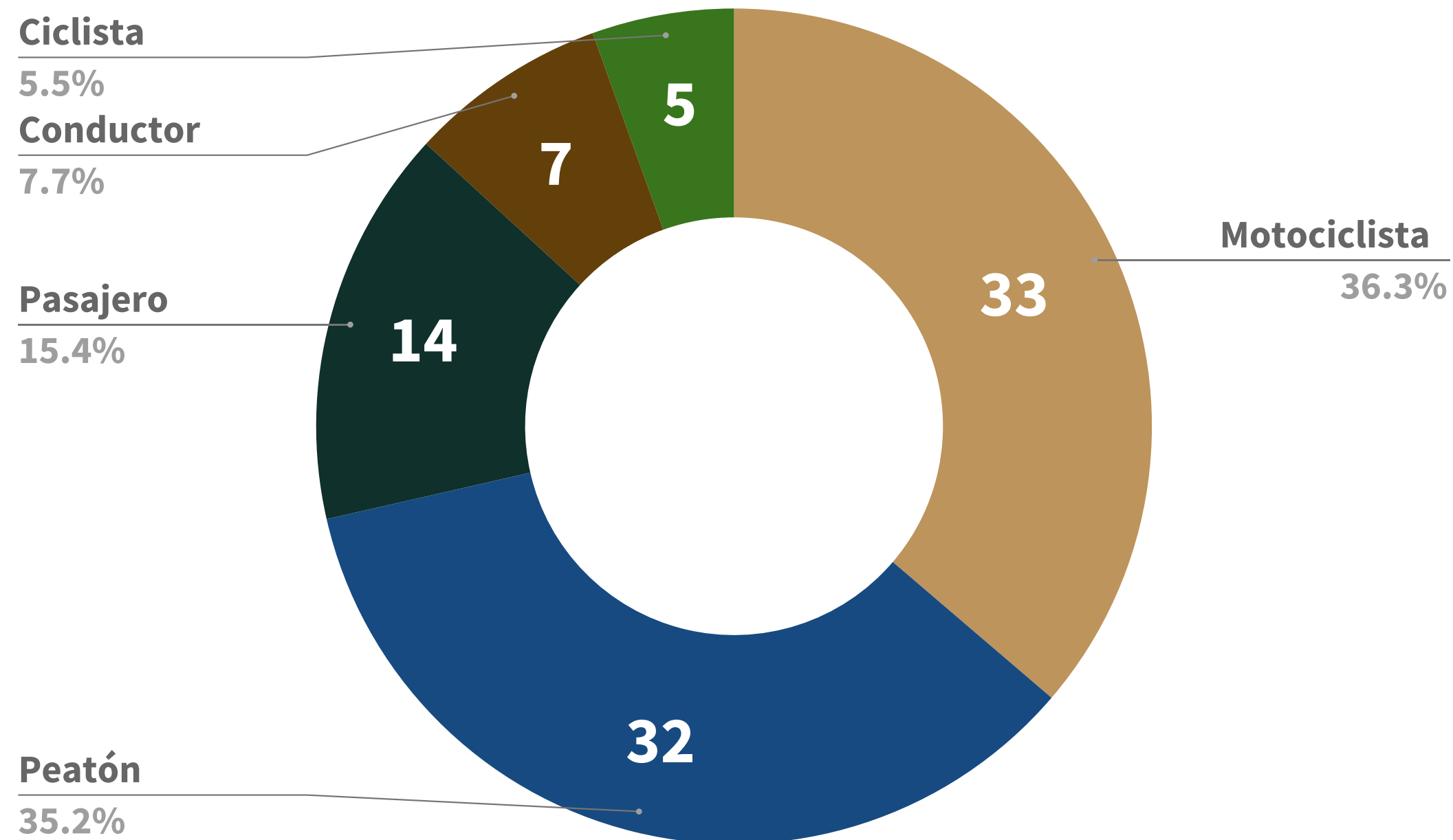


<sup>6</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes en sexo masculino no suman el 100%.

## 2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la gráfica 4, en el primer trimestre de 2023 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas con 36% (33 de 91), seguido de peatones con el 35% (32 de 91).

**Gráfica 4.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2023

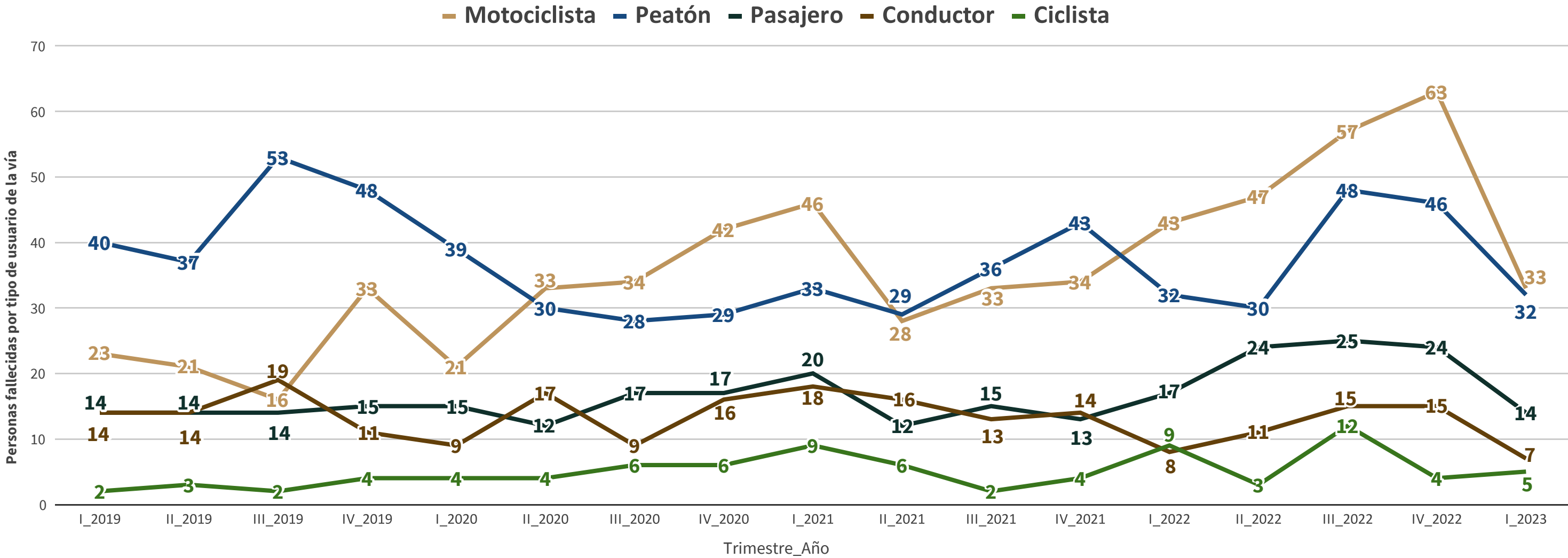


Nota: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).



De acuerdo con la gráfica 5, la reducción en el total de personas fallecidas en el primer trimestre de 2023 respecto al mismo periodo de 2022, se desglosa en la disminución de víctimas mortales por usuario de la vía como sigue: ciclistas -44% (de 9 a 5), motociclistas -23% (de 43 a 33), pasajeros -18% (de 17 a 14) y conductores -13% (de 8 a 7). A su vez, el número de peatones fallecidos fue el mismo en ambos periodos (32).

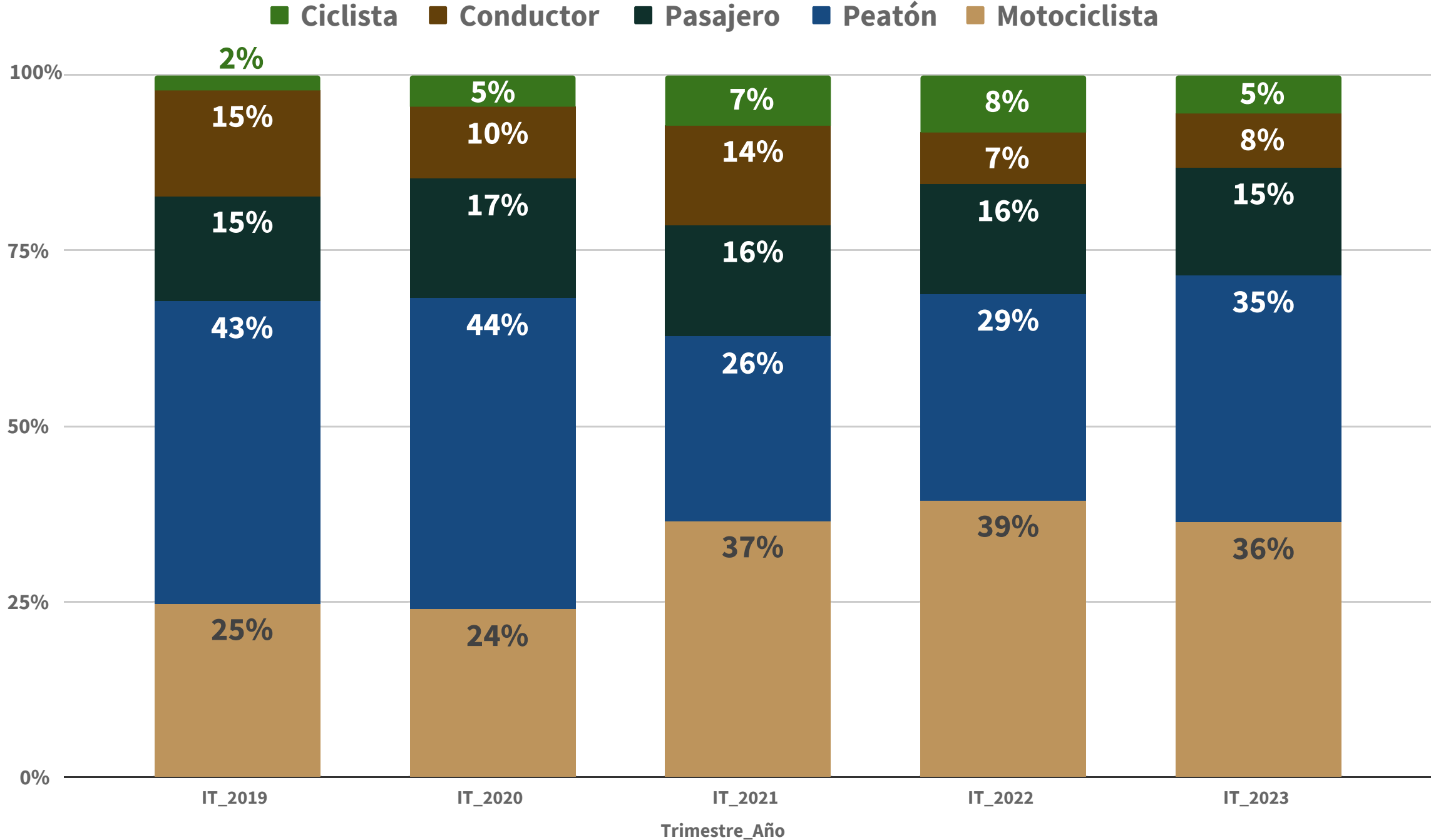
**Gráfica 5.** Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2023<sup>5</sup>



Nota: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

El porcentaje de peatones fallecidos respecto del total de víctimas mortales registró una reducción pasando de 43% en el primer trimestre de 2019 a 35% en el mismo periodo de 2023 (Gráfica 6). Aunque el número de peatones fallecidos en el primer trimestre de 2023 es el mismo que en el primer trimestre de 2022, el porcentaje respecto al total es superior, debido a la disminución total de la cantidad de víctimas fatales en hechos de tránsito. Asimismo la proporción de conductores fallecidos que pasó de 15 a 8%. Por otro lado, el porcentaje de motociclistas incrementó de 25 a 36% y el de ciclistas de 2 a 5%.

**Gráfica 6.** Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2023<sup>5,7</sup>



Nota: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

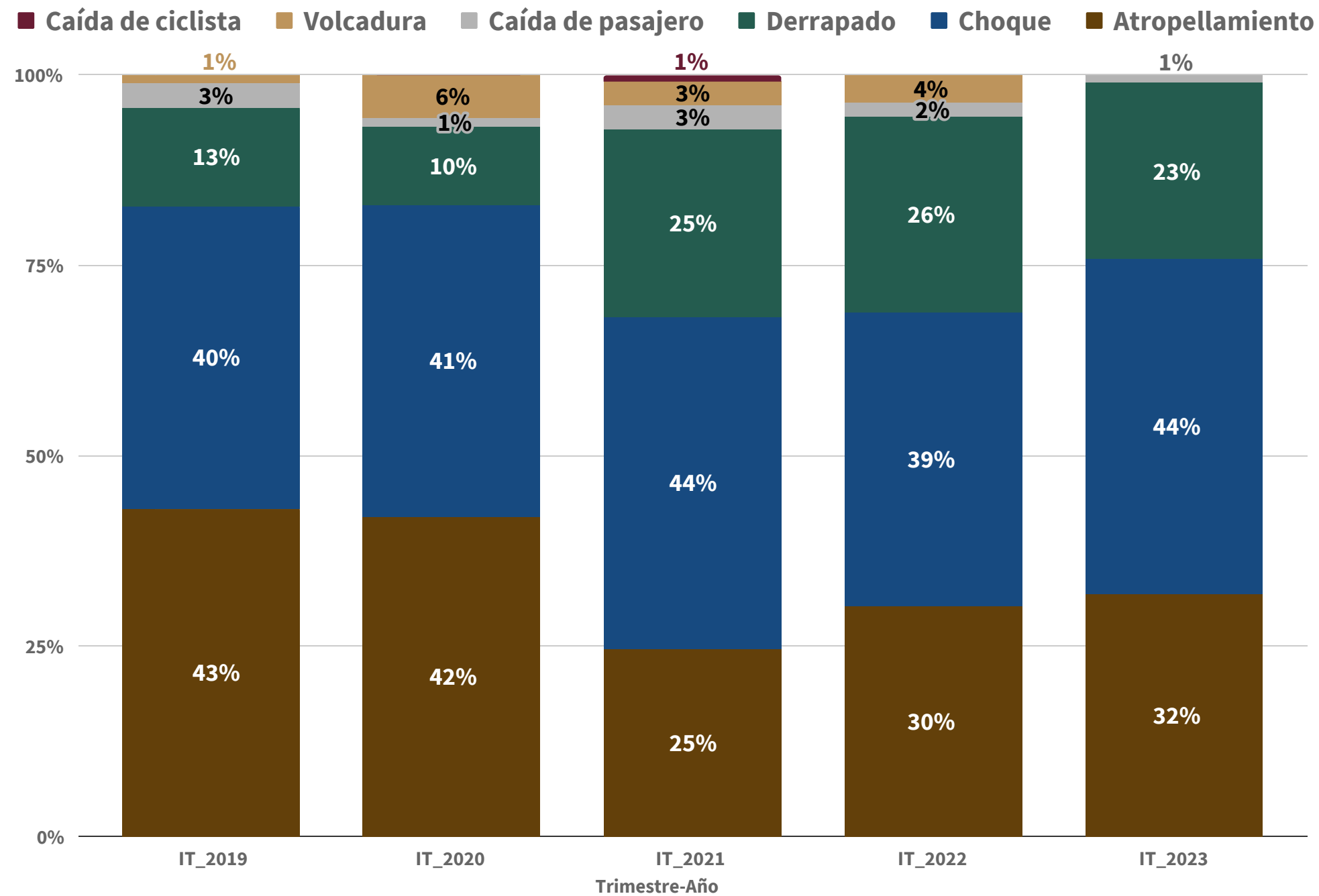
<sup>7</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer trimestre de 2022 y 2023 no suman el 100%.

### 2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

En el primer trimestre de 2023, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a un atropellamiento de 43% en 2019 a 32% en 2023.

Durante los primeros trimestres de 2019 a 2023 el 41%, en promedio, de las personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de un choque, no obstante el porcentaje de muertes por esta causa incrementó de 40 a 44% (Gráfica 7). De la misma forma, el porcentaje de víctimas mortales por derrapes incrementó de 13 a 23% (todas ocupantes de motocicleta).

**Gráfica 7.** Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, primer trimestre 2019-2023<sup>5,8</sup>



<sup>8</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer trimestre de 2021 y 2022 no suman el 100%.

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

Durante el primer trimestre de 2023:

- 55% de los motociclistas fallecidos murieron a causa de un derrape y 45% por choque,
- 91% de los peatones murió debido a un atropellamiento,
- 10 de los pasajeros (71%) perdieron la vida a causa de un choque y 3 (21%) por derrape,
- Los 7 conductores y los 5 ciclistas murieron por choque (Tabla 1).

**Tabla 1.** Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer trimestre 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Atropellamiento	29	0	0	0	0	29
Choque	3	5	15	10	7	40
Derrapado	0	0	18	3	0	21
Caída de pasajero	0	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>5</b>	<b>33</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>91</b>

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

**Tabla 2.** Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, **primer trimestre 2023**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Camión de carga	Trolebús	Microbús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Total
Peatón	2	16	7	0	3	2	0	2	0	32
Ciclista	0	1	3	0	0	1	0	0	0	5
Ocupante de motocicleta	1	4	5	1	1	2	3	1	20	38
<i>Conductor</i>	1	4	3	1	1	1	3	1	18	33
<i>Pasajero</i>	0	0	2	0	0	1	0	0	2	5
Ocupante de vehículo liviano	0	2	3	0	1	0	3	0	0	9
<i>Conductor</i>	0	1	2	0	0	0	3	0	0	6
<i>Pasajero</i>	0	1	1	0	1	0	0	0	0	3
Ocupante de metrobús	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Ocupante de autobús	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Ocupante de taxi	0	1	0	0	0	0	4	0	0	5
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	0	3	0	0	4
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>21</b>	<b>91</b>

Durante el primer trimestre de 2023:

- El 61% (23 de 38) de los ocupantes de motocicleta fallecidos murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado o por un choque contra algún poste o árbol.
- El 50% (16 de 32) de los peatones fallecidos, murió por un hecho en el que estuvo involucrado un vehículo liviano (Tabla 2).

## 2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

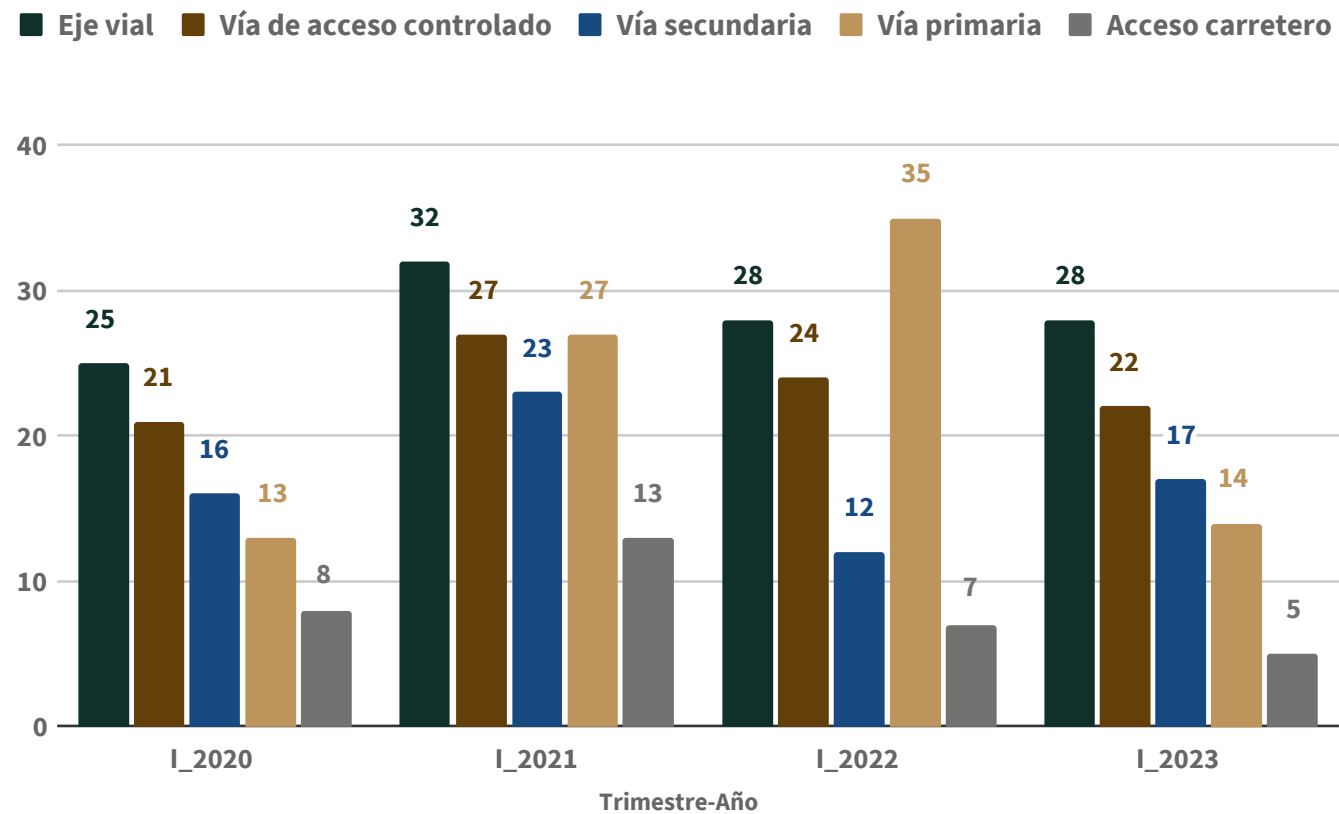
Durante el primer trimestre de 2023, los viernes, sábados, domingos y lunes concentraron el 77% de los hechos de tránsito con víctimas mortales, mientras que los horarios nocturnos (18:00 a 05:59) el 57% (Gráfica 8).

**Gráfica 8.** Hechos de tránsito mortales por día y hora de la semana, primer trimestre 2023

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	5	1	3	1	1	4	2	17
	12:00 a 17:59	4	3	2	0	5	2	4	20
Noche	18:00 a 23:59	5	1	4	1	8	3	5	27
	00:00 a 05:59	2	1	2	1	3	5	8	22
total		16	6	11	3	17	14	19	86

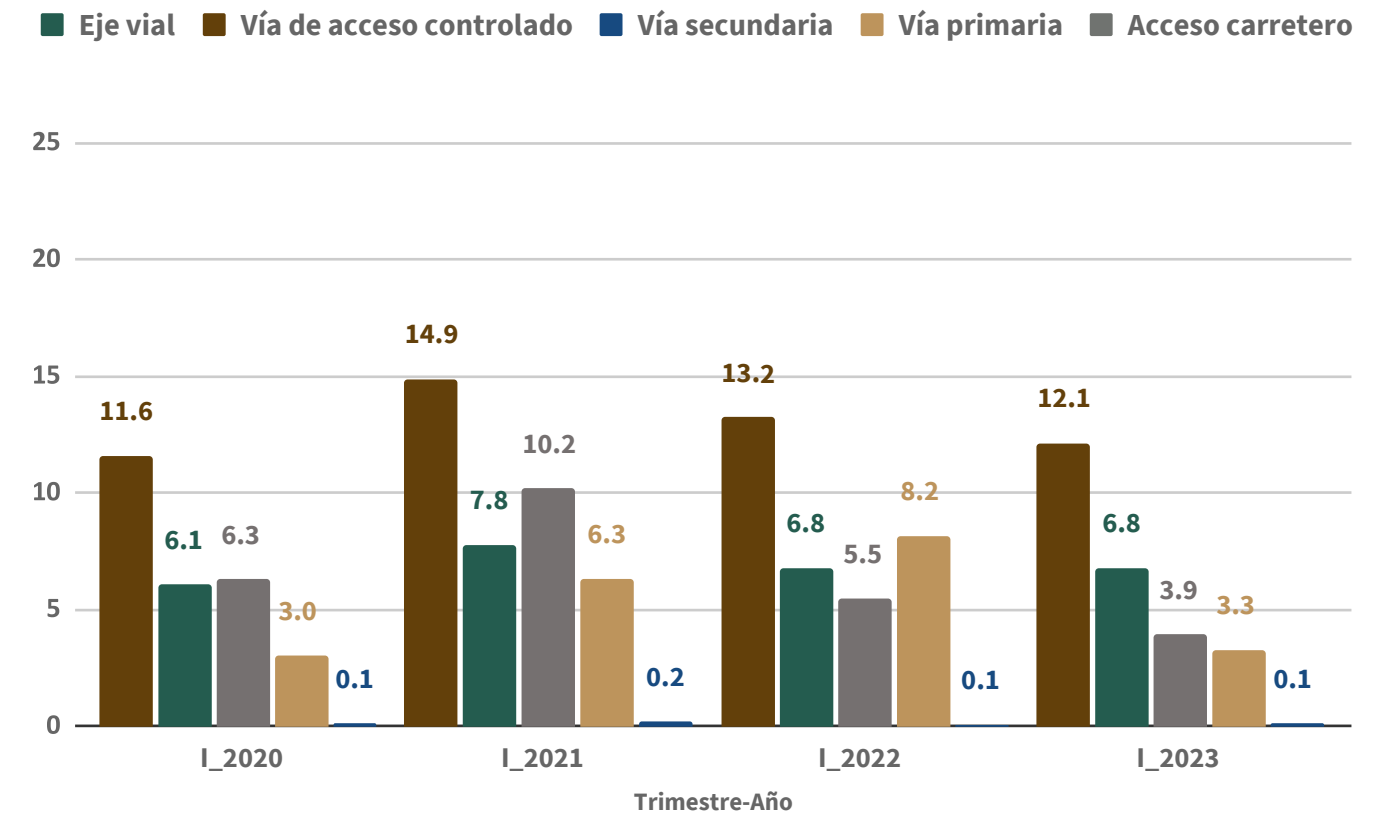
## 2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

**Gráfica 9.1.** Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, primer trimestre 2020-2023



Al igual que en los primeros trimestres de 2020 a 2022, en el primer trimestre de 2023 los ejes viales registraron la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 28 de 86 (33%), seguidos de las vías de acceso controlado con 26% y las vías secundarias con 20% (Gráfica 9.1).

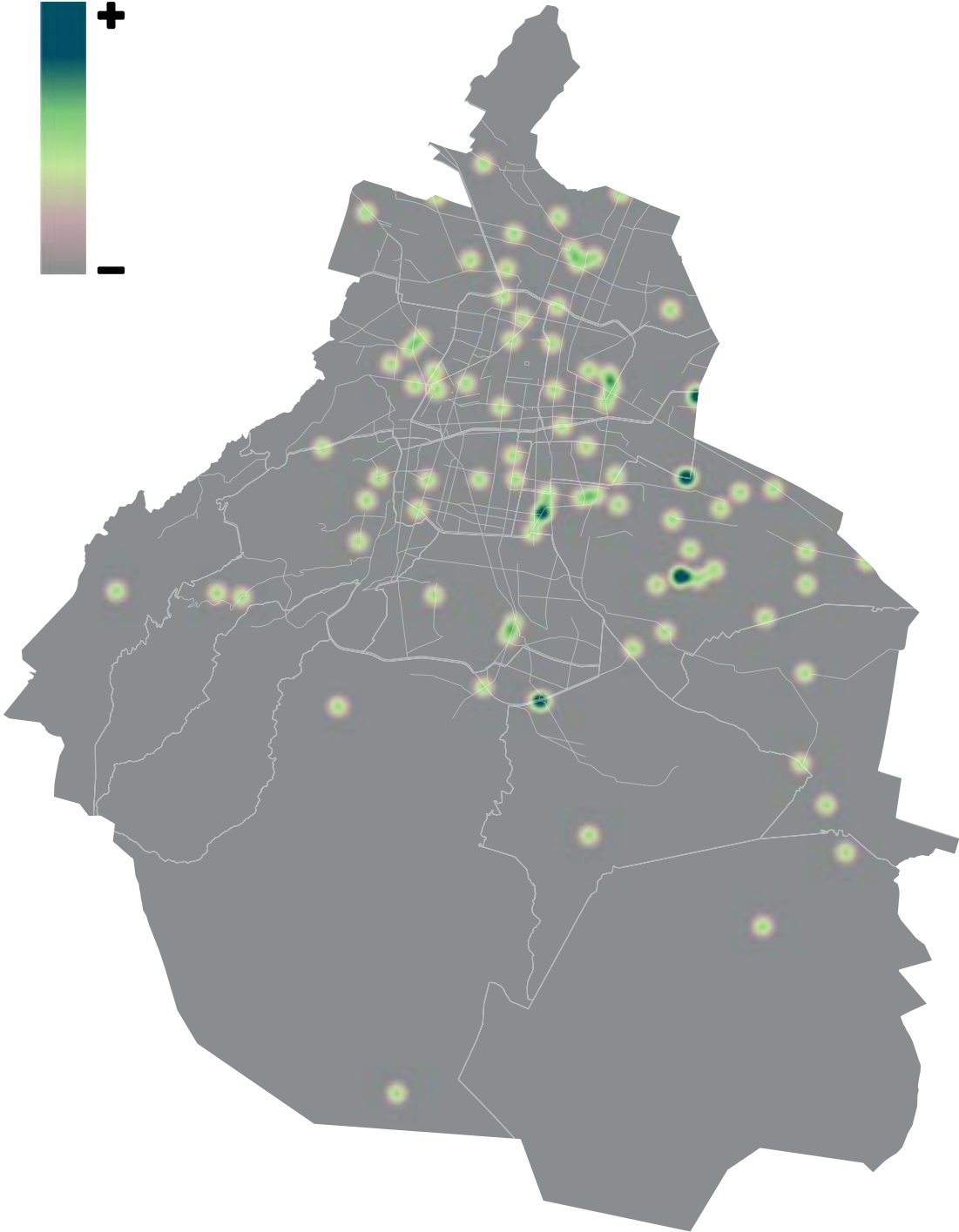
**Gráfica 9.2.** Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, primer trimestre 2020-2023



Con base en la gráfica 9.2, en el primer trimestre de 2023 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 12, seguidas de los ejes viales con 6.8 y los accesos carreteros con 3.9.

### 2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

**Mapa 1.** Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre 2023

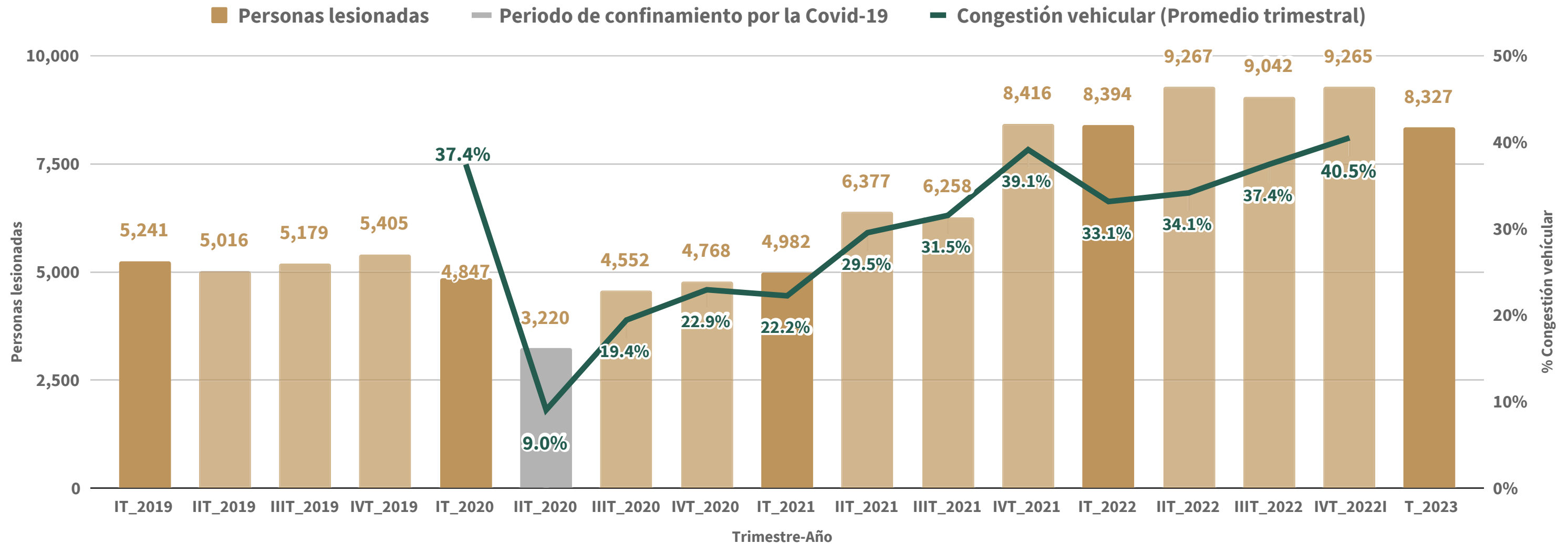


Con base en la información de la SSC, durante el primer trimestre de 2023 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito mortales en Anillo Periférico, Circuito Interior, Eje 1 Sur, Avenida Insurgentes, Calzada de Tlalpan, Eje 1 Ote., Ejes 5 y 6 Sur, Eje 1 Nte., Eje 4 Ote. y, Ejes 5 Nte. y Pte.

## 2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el primer trimestre de 2023 se tuvo un aumento de 59% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito en comparación con el mismo periodo de 2019<sup>9</sup> y una disminución de -1% respecto al primer trimestre de 2022 (Gráfica 10).

**Gráfica 10.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2023<sup>5</sup>



Nota: Hasta diciembre de 2022 TomTom mostraba el porcentaje de congestión vehicular respecto a la operación previa a la pandemia. Sin embargo, desde enero de 2023 muestra la diferencia (min:seg) a partir de la comparación entre el tiempo promedio y el tiempo en vivo que toma recorrer 10 km a velocidades determinadas<sup>4</sup>. Debido a que la información actual no es comparable con la de los trimestres anteriores, se omite en el 1er trimestre de 2023.

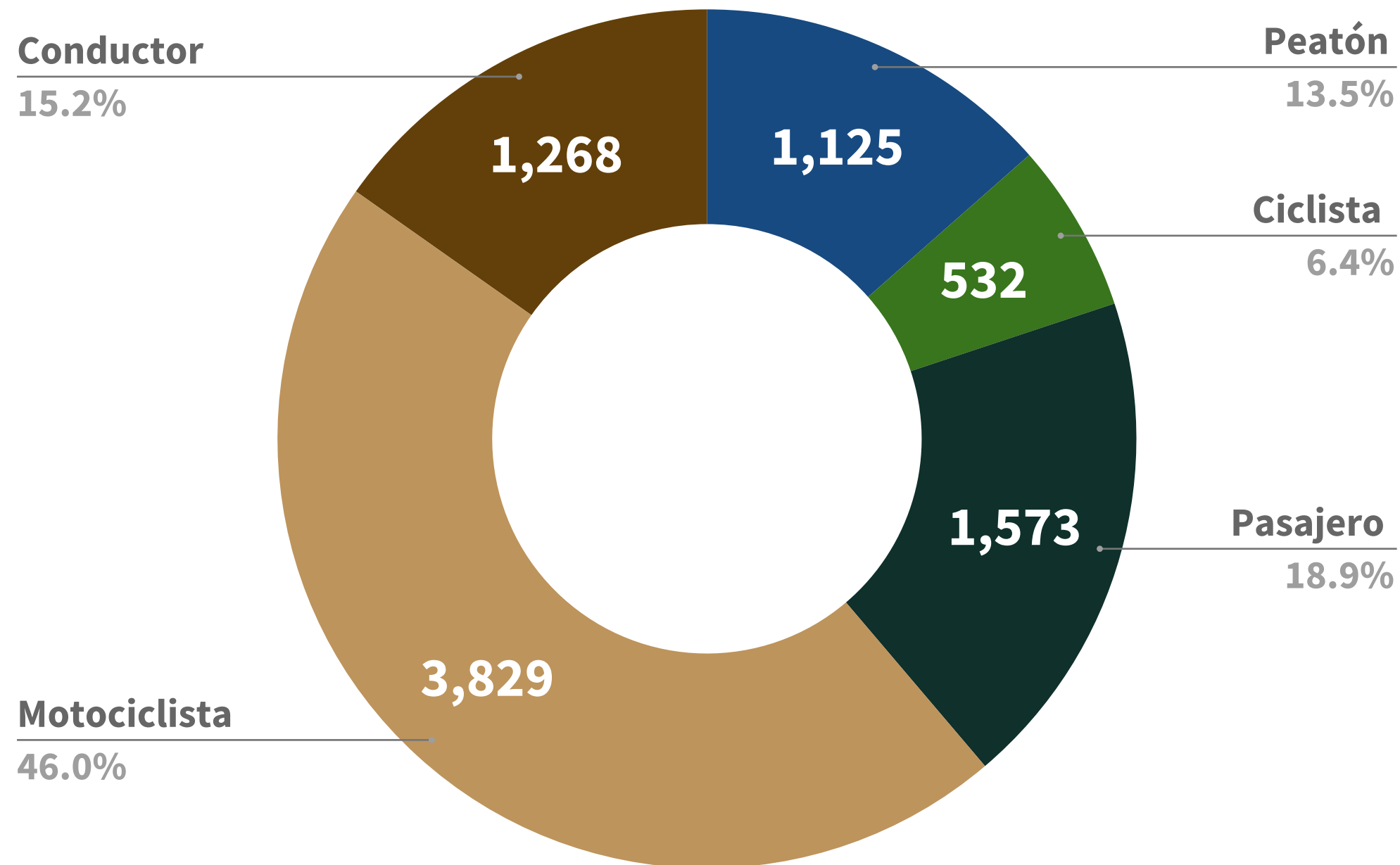
<sup>9</sup> Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.



## 2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la gráfica 11, durante el primer trimestre de 2023 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas por hechos de tránsito con 46% (3,829 de 8,327), seguido de los pasajeros con 19% (1,573 de 8,327).

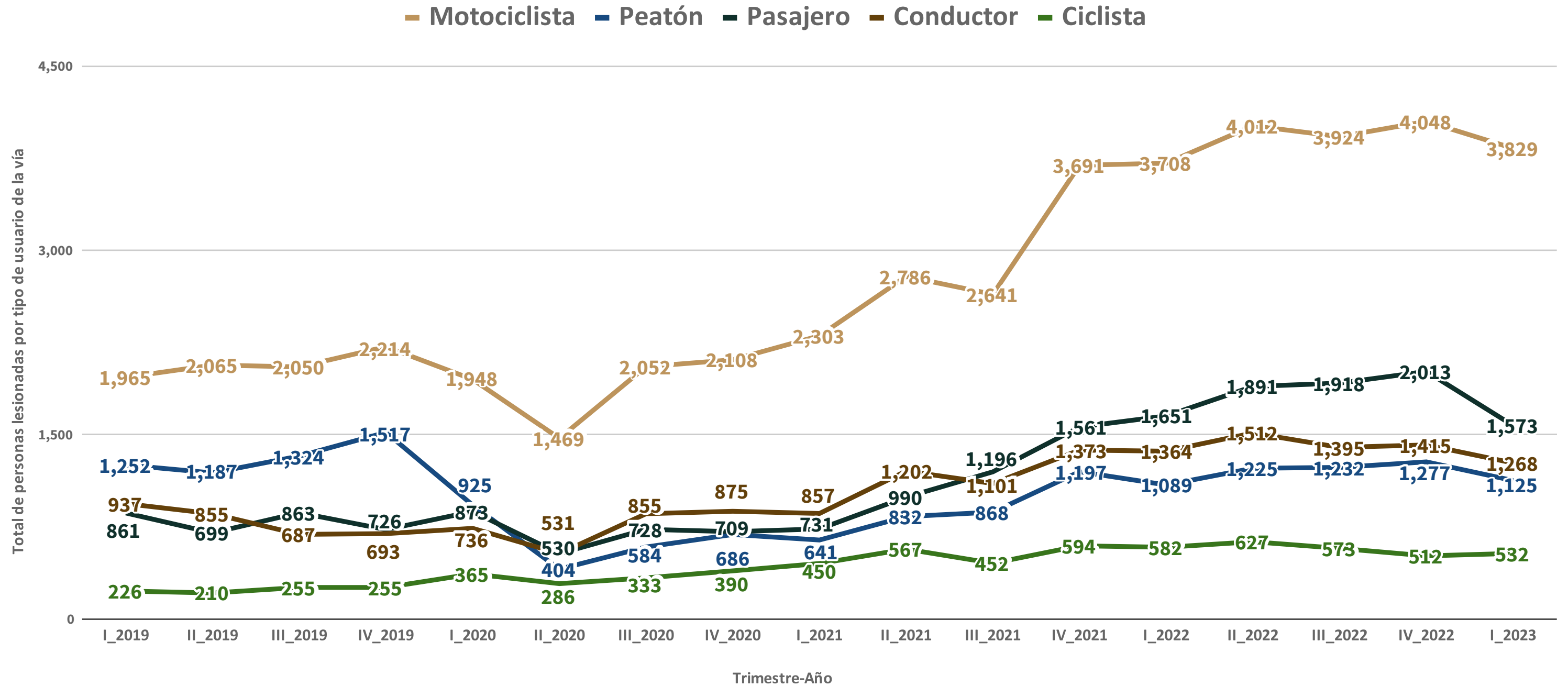
**Gráfica 11.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2023



Nota: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Del primer trimestre de 2022 al mismo periodo de 2023 el número de ciclistas, conductores y pasajeros lesionados disminuyó -9%, -7% y -5%, respectivamente. Por su parte el número de motociclistas y peatones lesionados aumentó 3% (Gráfica 12).

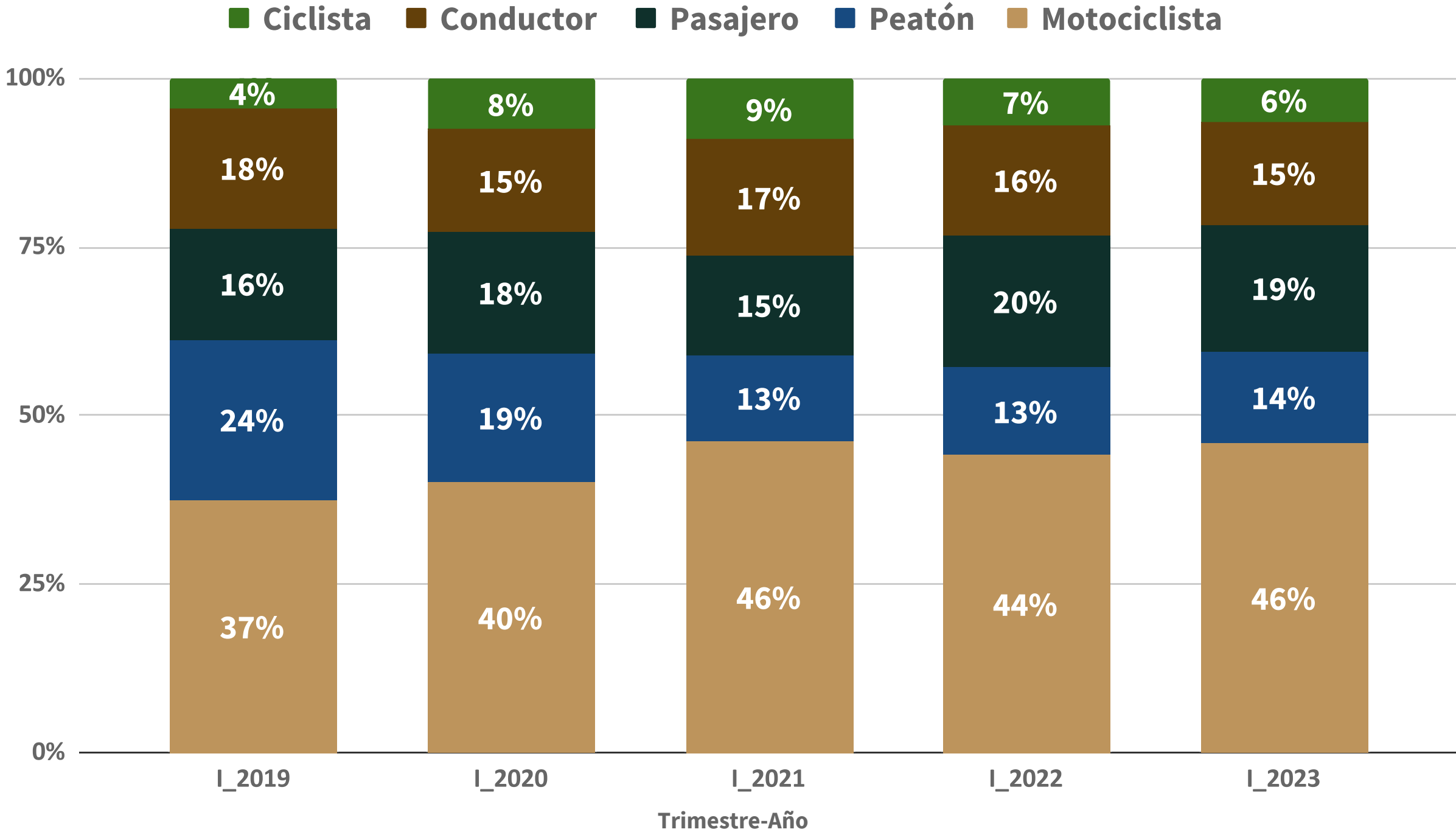
**Gráfica 12.** Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2023<sup>5</sup>



Nota: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Del primer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023, el porcentaje de peatones lesionados por hechos de tránsito respecto del total tuvo una reducción de 24 a 14% y el de conductores de 18 a 15%. Por el contrario, el porcentaje de motociclistas lesionados incrementó de 37 a 46%, asimismo el de pasajeros de 16 a 19% y el de ciclistas que pasó de 4 a 6% (Gráfica 13).

**Gráfica 13.** Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2023<sup>5, 10</sup>



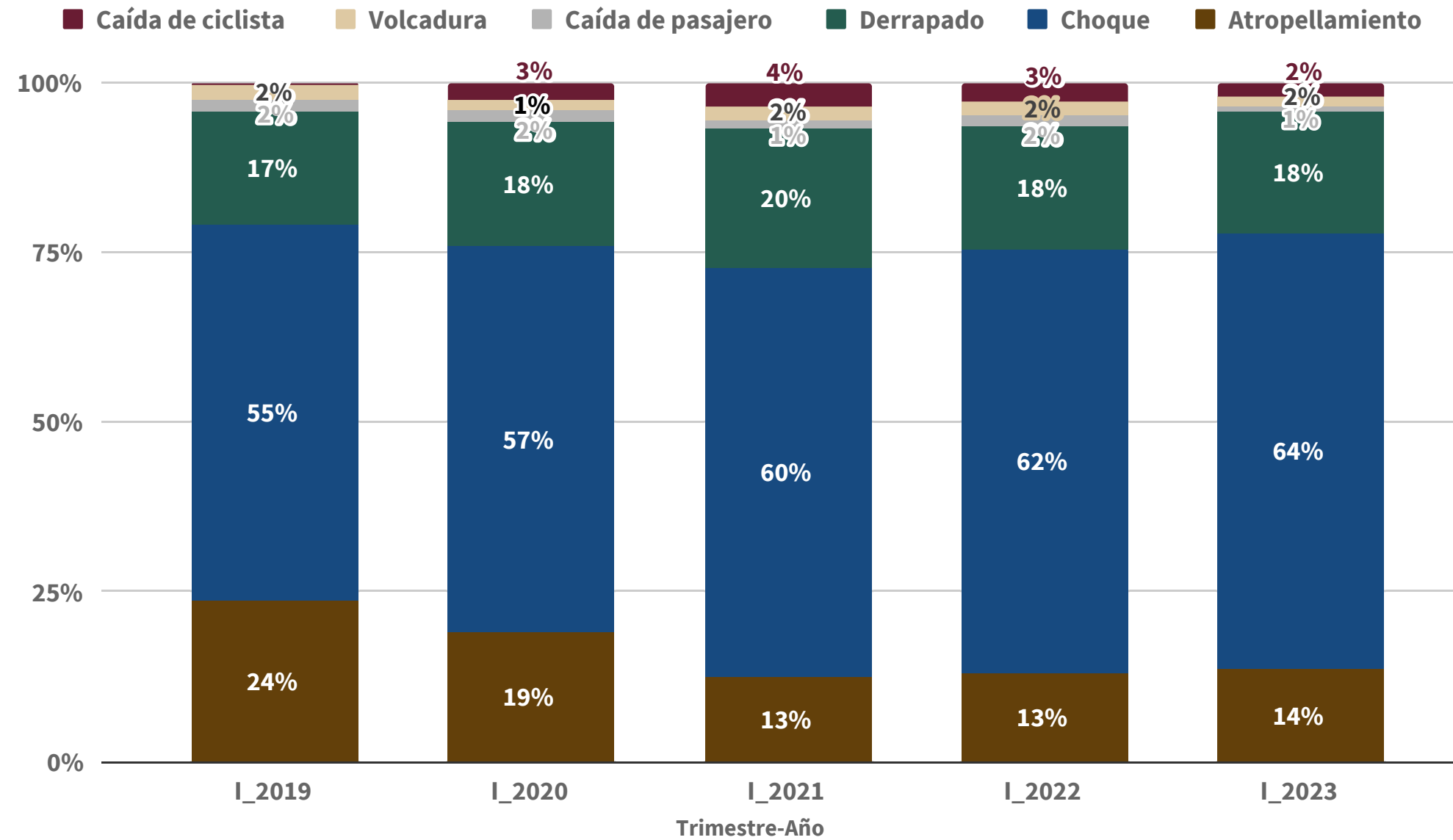
Nota: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

<sup>10</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer trimestre de 2019 no suman el 100%.

## 2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

Del primer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023, disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento pasando de 24 a 14%. Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choque incrementó de 55 a 64% (Gráfica 14).

**Gráfica 14.** Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, primer trimestre 2019-2023<sup>5, 11</sup>



Nota:

- Caída ciclista: ocurre cuando el ciclista cae por sí mismo de su bicicleta, es decir, cuando no existe la intervención de otro tipo de vehículo.
- Volcadura: Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales.
- Caída de pasajero: Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento.
- Derrapado: Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación.
- Choque: Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad.
- Atropellado: Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento.

<sup>11</sup> Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer trimestre de 2023 no suman el 100%.

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

De acuerdo con la tabla 3, en el primer trimestre de 2023:

- 98% (1,102 de 1,125) de los peatones se lesionaron a causa de un atropellamiento,
- 93% (1,175 de 1,268) de los conductores, 80% (1,251 de 1,573) de los pasajeros, 66% (2,538 de 3,829) de los motociclistas y 70% (370 de 532) de los ciclistas se lesionaron a causa de choques.

**Tabla 3.** Matriz personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer trimestre 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Atropellamiento	1,102	0	16	16	0	1,134
Choque	21	370	2,538	1,254	1,175	5,353
Derrapado	2	0	1,274	197	0	1,473
Volcadura	0	0	1	31	93	125
Caída de pasajero	0	0	0	72	0	77
Caída de ciclista	0	162	0	3	0	165
<b>Total</b>	<b>1,125</b>	<b>532</b>	<b>3,829</b>	<b>1,573</b>	<b>1,268</b>	<b>8,327</b>

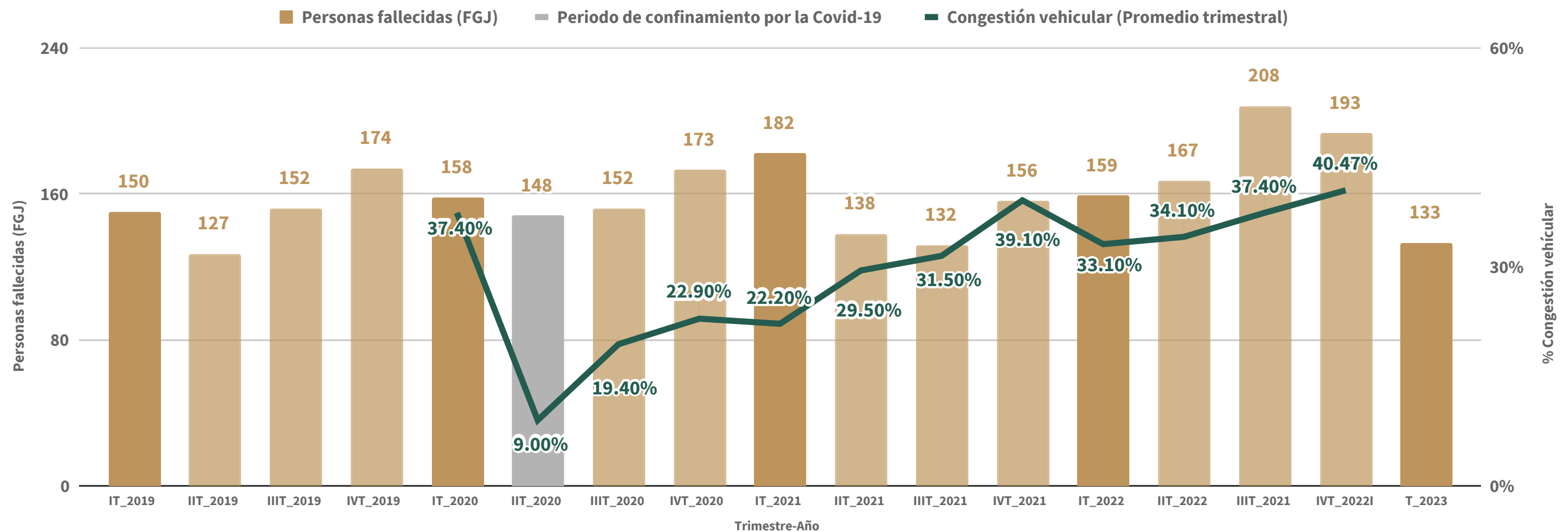
### 3. ANEXOS

#### 3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS (CIA) POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO, FGJ

En el caso de las víctimas fatales registradas en las carpetas de investigación abiertas (CIA) por delitos relacionados con hechos de tránsito, en el primer trimestre de 2023 se registró una disminución de -11% respecto al primer trimestre de 2019 y de -16% en comparación con el mismo periodo de 2022 (Gráfica 15).

Cabe recordar que la diferencia entre el total de personas fallecidas mostradas por la SSC y la FGJ radican 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, 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. No obstante las diferencias, ambas dependencias registran decremento en las tendencias.

**Gráfica 15.** Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al primer trimestre de 2023<sup>12</sup>



Nota: Hasta diciembre de 2022 TomTom mostraba el porcentaje de congestión vehicular respecto a la operación previa a la pandemia. Sin embargo, desde enero de 2023 muestra la diferencia (min:seg) a partir de la comparación entre el tiempo promedio y el tiempo en vivo que toma recorrer 10 km a velocidades determinadas<sup>4</sup>. Debido a que la información actual no es comparable con la de los trimestres anteriores, se omite en el 1er trimestre de 2023.

<sup>12</sup> Las diferencias con los reportes trimestrales del 2021 y 2022 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

### 3.2. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS (SSC) Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CIA<sup>13</sup> POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO

HAZ CLIC AQUÍ



---

<sup>13</sup> Carpetas de Investigación Abiertas

Desde 2021, la Ciudad de México trabaja con la Iniciativa de 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.



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

