

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

JULIO - SEPTIEMBRE 2023

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ, C5 y BIGRS



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA



Fiscalía
General
de Justicia

C5

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

PRINCIPALES HALLAZGOS



1. Durante el tercer trimestre de 2023 se registraron:

- a. 122 personas fallecidas en sitio por hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México, es decir, 22% menos que en el tercer trimestre de 2022 (con 157), y
- b. 8,667 personas lesionadas por hechos de tránsito, es decir, 4% menos que en el mismo periodo de 2022 (con 9,042).

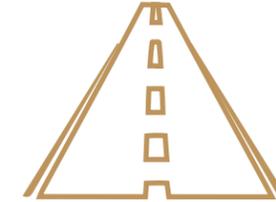


2. Del total de personas fallecidas por los siniestros viales ocurridos de julio a septiembre de 2023:

- a. 48% fueron motociclistas, 25% peatones, 17% conductores, 10% pasajeros de vehículos motorizados¹ y 1% ciclistas,
- b. 84% (102) fueron hombres, y
- c. 70% de las de edad conocida (77 de 111), tenía entre 18 y 45 años.



5. Casi el 30% de los hechos de tránsito fatales registrados en el tercer trimestre de 2023 (34 de 120) ocurrieron en sábado, domingo y lunes de 00:00 a 05:59.



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



3. En el tercer trimestre de 2023 la mitad de las víctimas mortales (64) perdió la vida a causa de un choque y la cuarta parte (31) por atropellamiento.



4. A diferencia de los dos trimestres anteriores, en el tercer trimestre de 2023 el mayor porcentaje de motociclistas fallecidos murió a causa de un choque con 64% (37 de 58) y 33% (19) por derrape.



7. Del total de personas lesionadas por los hechos de tránsito registrados de julio a septiembre de 2023, 43% fueron motociclistas, 21% pasajeros de vehículos motorizados², 16% conductores, 13% peatones y 7% ciclistas.

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

² La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.)

ÍNDICE

PRINCIPALES HALLAZGOS	2
ÍNDICE	4
INTRODUCCIÓN	6
METODOLOGÍA DE ANÁLISIS	7
1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	8
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	10
2. VÍCTIMAS	14
2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	14
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS	16
2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	18
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO	24
2.1.4. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	26
2.1.5. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO	28
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA	32
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA	34
2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	38
2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	42
2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	44
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO	50
2.2.3. MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	52
3. ANEXOS	54
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS (CIA) POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	54
3.2. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CIA POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	56
4. GLOSARIO DE TÉRMINOS	58

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 (CDMX) en relación con tales hechos; para entender sus características y, así, discutir y planear estrategias de seguridad vial con base en evidencia.

En la CDMX 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 CDMX 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 de tránsito 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 hecho, 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 hechos 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 siniestro, y en algunas ocasiones durante el traslado al hospital, pero no realiza un seguimiento de fallecimientos hospitalarios.

Cuando un siniestro 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 siniestro. 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 hecho. 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

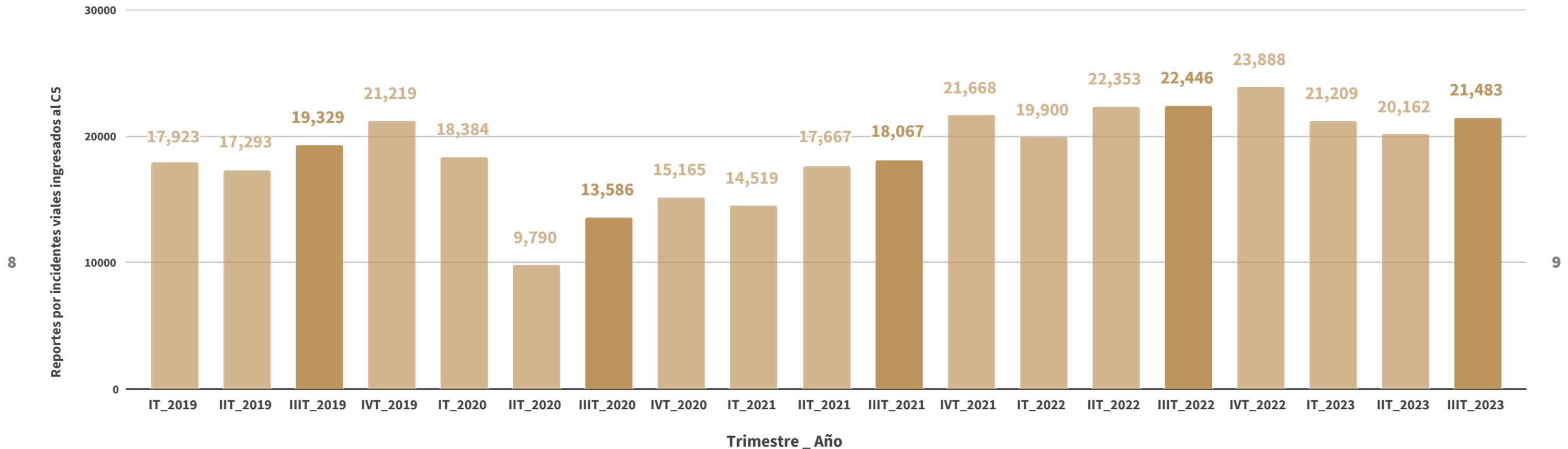
Se comparan interanualmente las cifras del tercer trimestre de 2023, con los mismos periodos de 2019 y 2022, provenientes de la información proporcionada por el C5, la SSC y la FGJ. **Es importante hacer hincapié en que la SEMOVI no genera los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de las instituciones produce su información cumpliendo objetivos distintos y haciendo uso de diferentes metodologías.**

Para más información sobre el proceso de análisis, consultar la [Nota Metodológica de los Reportes Trimestrales de Hechos de Tránsito de 2023](#).

1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

De julio a septiembre de 2023 se registró una reducción de 4% en el número de reportes por incidentes viales ingresados al C5 respecto al mismo periodo de 2022 pasando de 22,446 a 21,483. En comparación con dicho periodo de 2019 en el que se registraron 19,329 reportes, se tuvo un incremento de 11% (Gráfica 1).

Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2023³

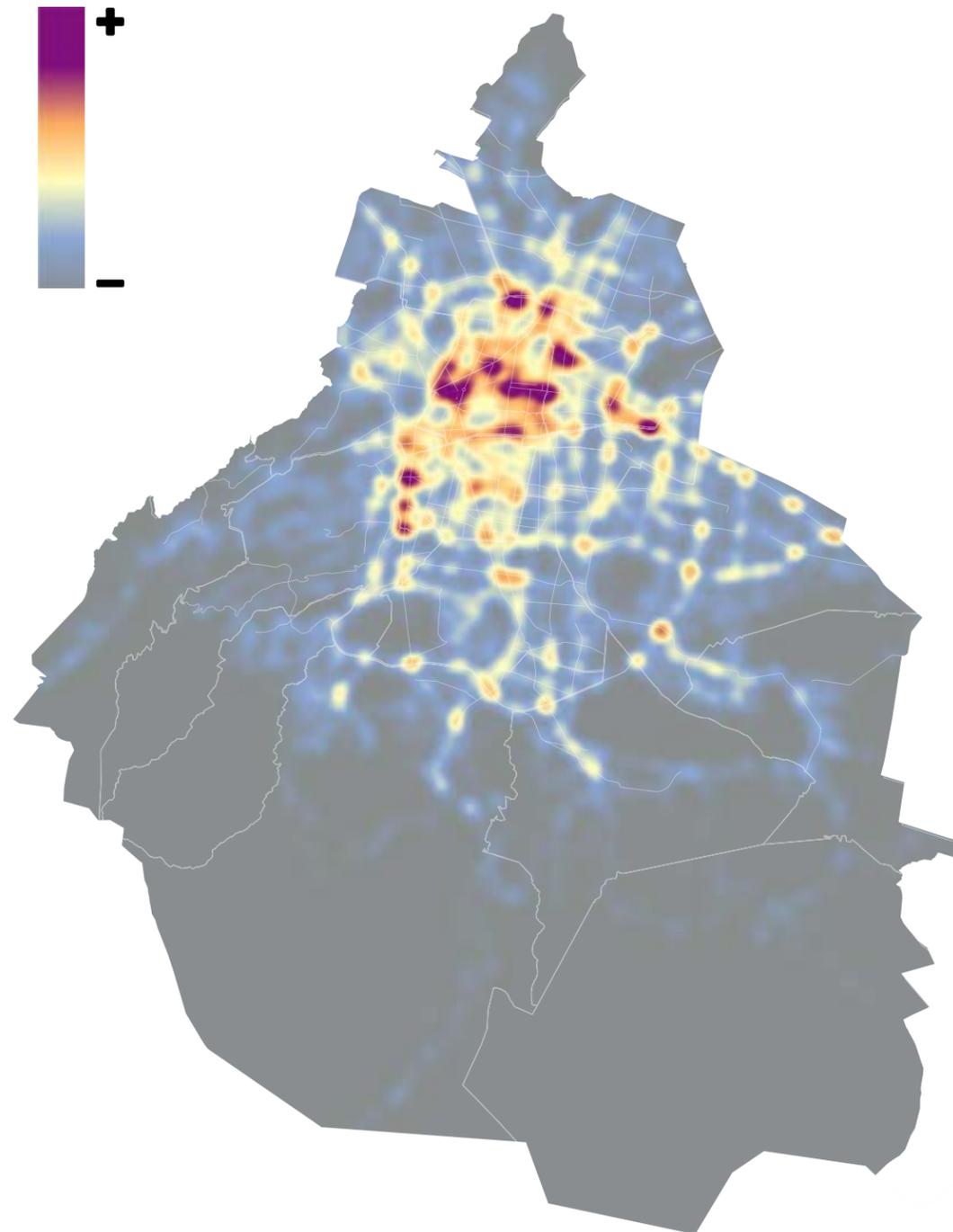


De enero a septiembre de 2023, ingresaron al C5 62,854 reportes por incidentes viales, es decir, 3% menos que en el mismo periodo de 2022 con 64,699 y 11% más que en el periodo de 2019 con 54,545.

³ Las diferencias con los reportes trimestrales de 2020, 2021, 2022 y 2023, se deben a actualizaciones realizadas por el C5.

1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

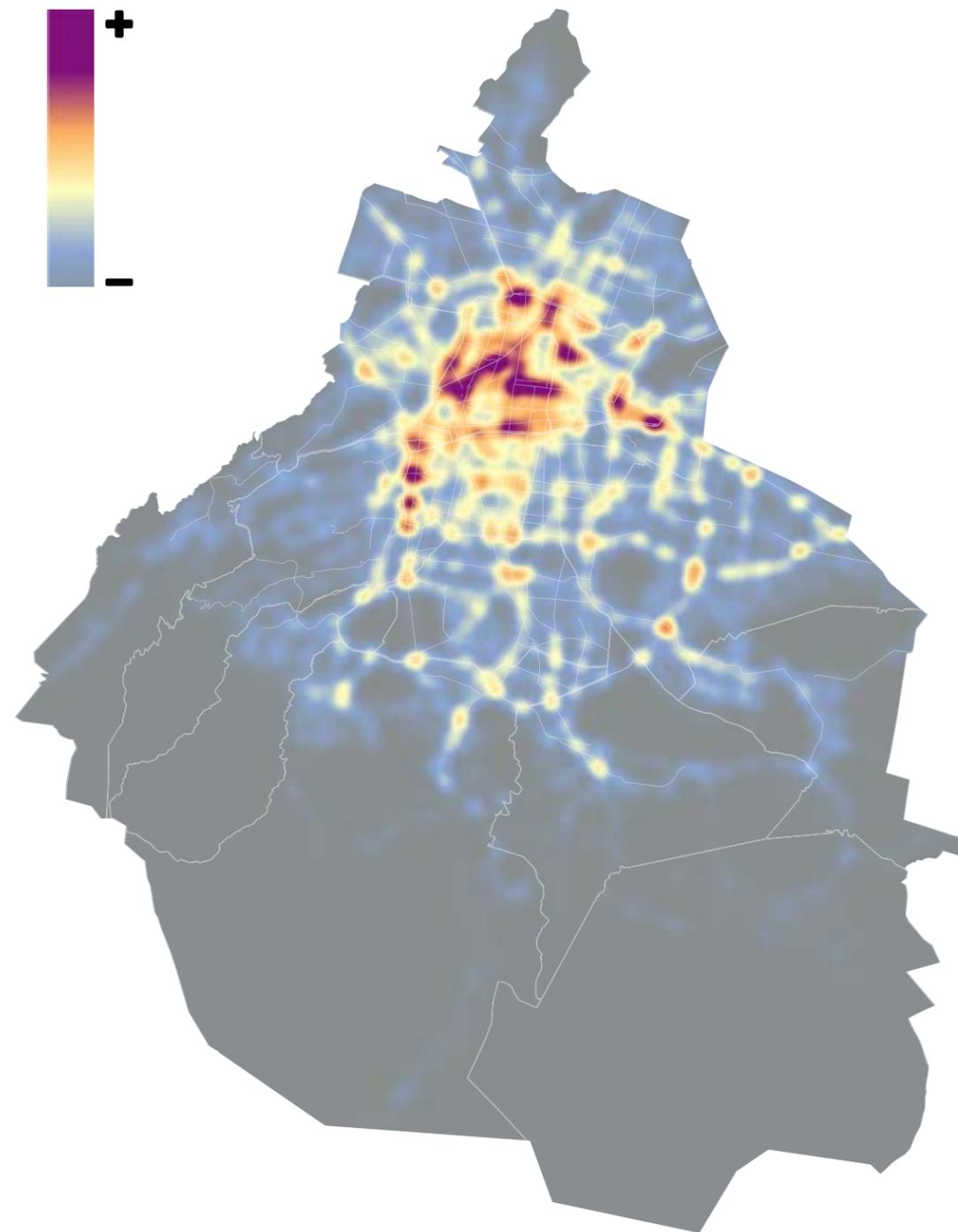
Mapa 1. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, tercer trimestre 2023



De acuerdo con el Mapa 1, durante el tercer trimestre de 2023 hubo alta concentración de incidentes viales en las siguientes intersecciones:

- Eje 8 Sur (Calzada Ermita Iztapalapa) y Eje 5 Sur (Avenida de las Torres) con 26,
- Circuito Interior (Río Consulado) y Calzada de Guadalupe (25),
- Eje 2 Oriente (Canal de Miramontes) y Calzada de las Bombas (20),
- Eje 5 Oriente (Av. Lic. Javier Rojo Gómez) y Calle Sur 20 (20),
- Circuito Interior (Melchor Ocampo) y Avenida Marina Nacional (20),
- Eje 2 Oriente (Canal de Miramontes) y Calzada Acoxpa (19),
- Carretera Federal México-Cuernavaca y Vereda del Colibrí (18),
- Eje 2 Oriente Canal de Miramontes y Calzada del Hueso (18),
- Circuito Interior (Río Churubusco) y Avenida Universidad (17) y
- Eje 1 Sur (Fray Servando Teresa de Mier) y Eje Central Lázaro Cárdenas (17).

Mapa 2. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, **enero a septiembre de 2023**



De acuerdo con la información del C5 (Mapa 2), entre enero y septiembre de 2023 se registró una alta concentración de incidentes viales en las intersecciones enlistadas a continuación:

- Eje 8 Sur (Calzada Ermita Iztapalapa) y Eje 6 Sur (Avenida de las Torres) con 67,
- Eje 5 Sur (Prolongación San Antonio) y Anillo Periférico (Boulevard Adolfo López Mateos) con 54,
- Eje 3 Oriente (Ing. Eduardo Molina) y Eje 5 Norte (Calzada San Juan de Aragón) con 54,
- Eje 2 Oriente (Canal de Miramontes) y Calzada del Hueso (53),
- Eje 2 Oriente (Canal de Miramontes) y Calzada de las Bombas (52),
- Eje 8 Sur (Calzada Ermita Iztapalapa) y Anillo Periférico (Canal de Garay) con 50,
- Paseo de la Reforma, Avenida Juárez y Eje 1 Poniente (Avenida Bucareli) con 50,
- Eje 2 Norte (Calzada Camarones), Eje 3 Norte (Av. Cuitláhuac) y Avenida Cuitláhuac (50),
- Circuito Interior (Río Consulado) y Calzada de Guadalupe (49),
- Circuito Interior (Melchor Ocampo) y Marina Nacional (47) y
- Anillo Periférico (Canal de Garay) y Av. Canal de Chalco (46).

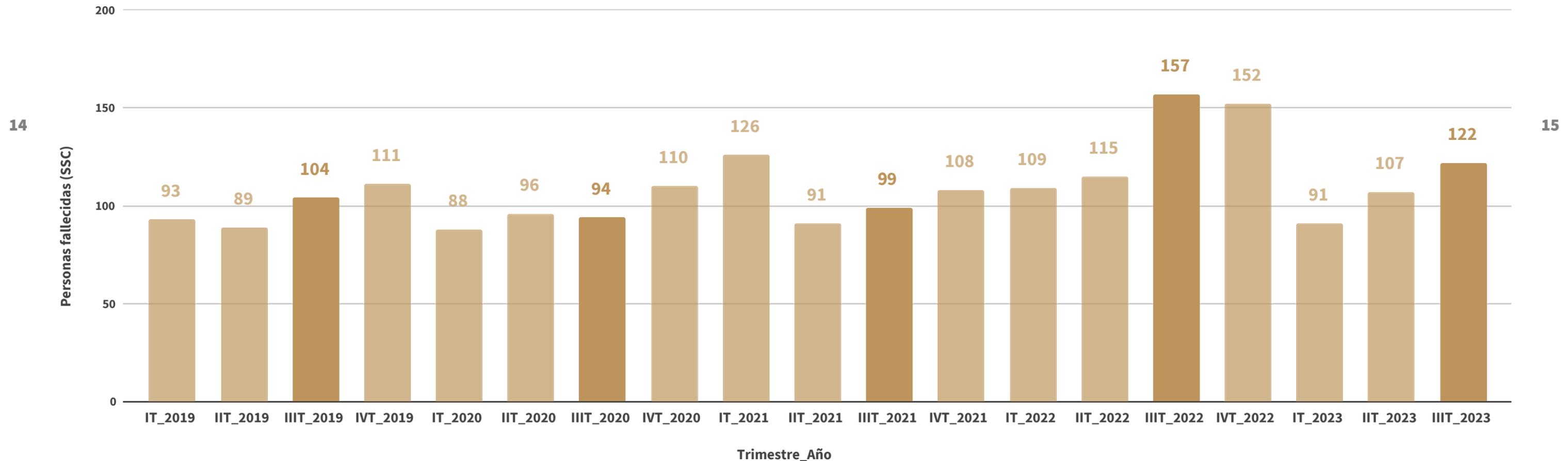
2. VÍCTIMAS

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

En el tercer trimestre de 2023 se tuvo una reducción de 22% en el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito respecto al tercer trimestre de 2022 pasando de 157 a 122, y un incremento de 17% en comparación con el mismo periodo de 2019 cuando se registraron 104 víctimas mortales (Gráfica 2).

Gráfica 2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2023⁴

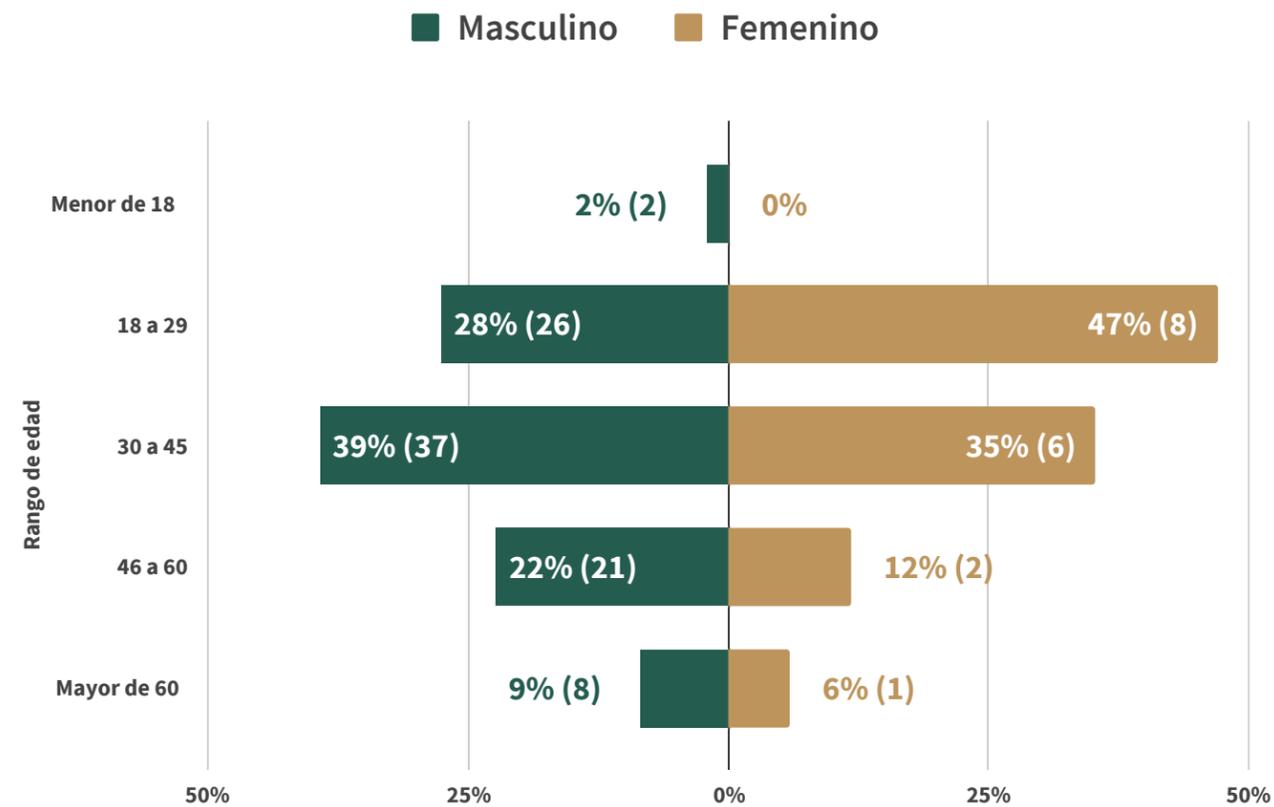


De enero a septiembre de 2023 se registraron 320 personas fallecidas, lo que significa una disminución de 16% respecto a las 381 víctimas mortales registradas en el periodo de 2022 y un incremento de 12% en comparación con las registradas en 2019 (286).

⁴ 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

Gráfica 3.1. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo tercer trimestre 2023

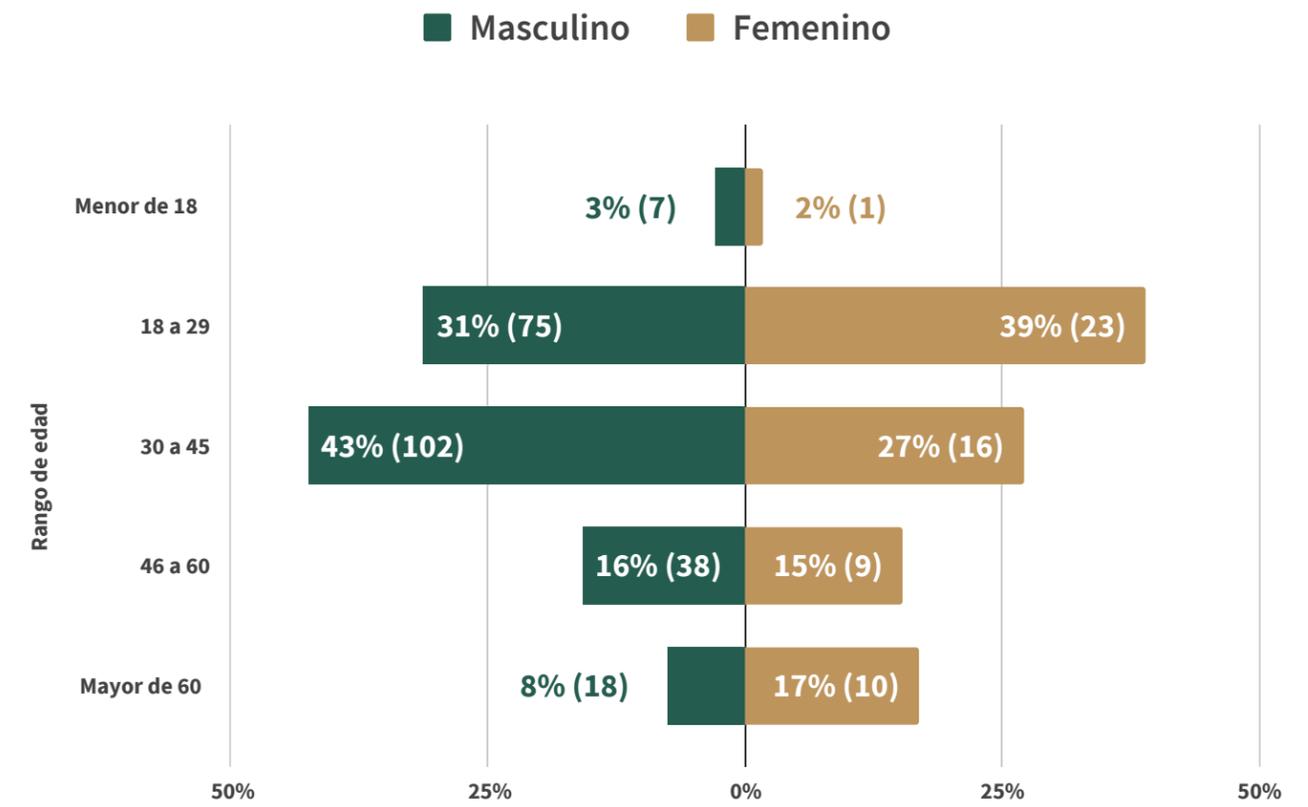


16

Durante el tercer trimestre de 2023, el 84% de las víctimas mortales por siniestros viales (102 de 122) fueron hombres y 16% mujeres (19 de 122)⁵.

Omitiendo a las víctimas mortales por los hechos de tránsito ocurridos en el tercer trimestre de 2023 de edad y sexo desconocidos⁶, se registró que el 70% de las personas fallecidas (77 de 111) tenía entre 18 y 45 años de edad. El 39% de los hombres fallecidos (37 de 102) oscilaba entre 30 y 45 años, mientras que 8 de 17 mujeres entre los 18 y los 29 (Gráfica 3.1).

Gráfica 3.2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo enero a septiembre de 2023



17

8 de cada 10 personas fallecidas (256 de 320) por hechos de tránsito ocurridos de enero a septiembre del 2023 eran hombres y el resto mujeres (63).

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales por los siniestros viales ocurridos de enero a septiembre del 2023 de edad y sexo desconocidos⁷, en la Gráfica 3.2 se observa que:

- 7 de cada 10 víctimas mortales tenían entre 18 y 45 años de edad;
- 4 de cada 10 hombres fallecidos tenían entre 30 y 45 años, y
- 4 de cada 10 mujeres fallecidas tenían entre 18 y 29 años.

⁵ Se desconoce el sexo de una víctima mortal.

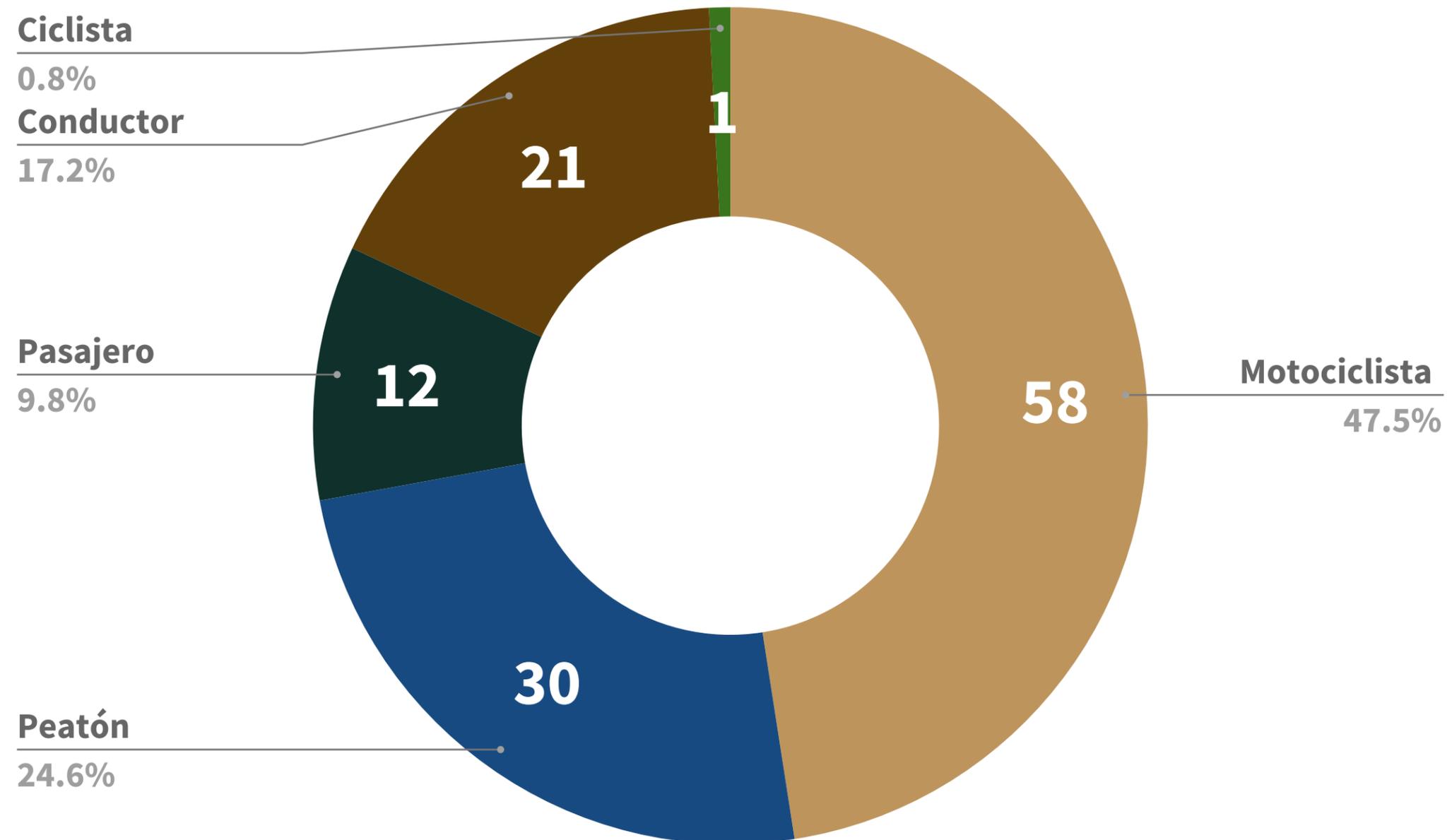
⁶ Se omiten 8 hombres y 2 mujeres de edad desconocida, y una persona de sexo desconocido.

⁷ Se omiten 16 hombres y 4 mujeres de edad desconocida, y una persona de sexo desconocido.

2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

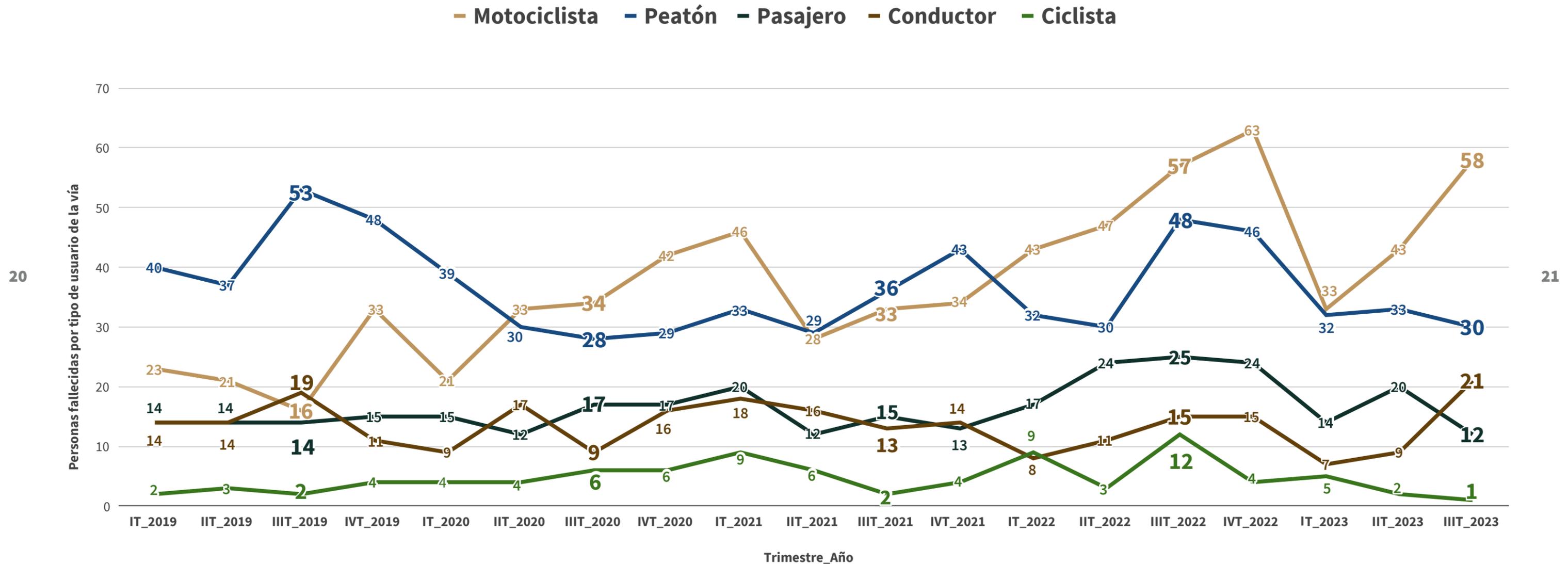
De acuerdo con la Gráfica 4 y por séptimo trimestre consecutivo, en el tercer trimestre de 2023 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas, en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito, respecto del total con 48% (58 de 122), seguido de peatones con 25% (30 de 122).

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



De acuerdo con la Gráfica 5, la reducción en el total de personas fallecidas en el tercer trimestre de 2023 respecto al mismo periodo de 2022 (22%), se desglosa en la disminución de víctimas mortales por usuario de la vía como sigue: peatones de 48 a 30, pasajeros⁸ de 25 a 12 y ciclistas de 12 a 1. Por su parte, el número de conductores fallecidos incrementó de 15 a 21 y el de motociclistas de 57 a 58.

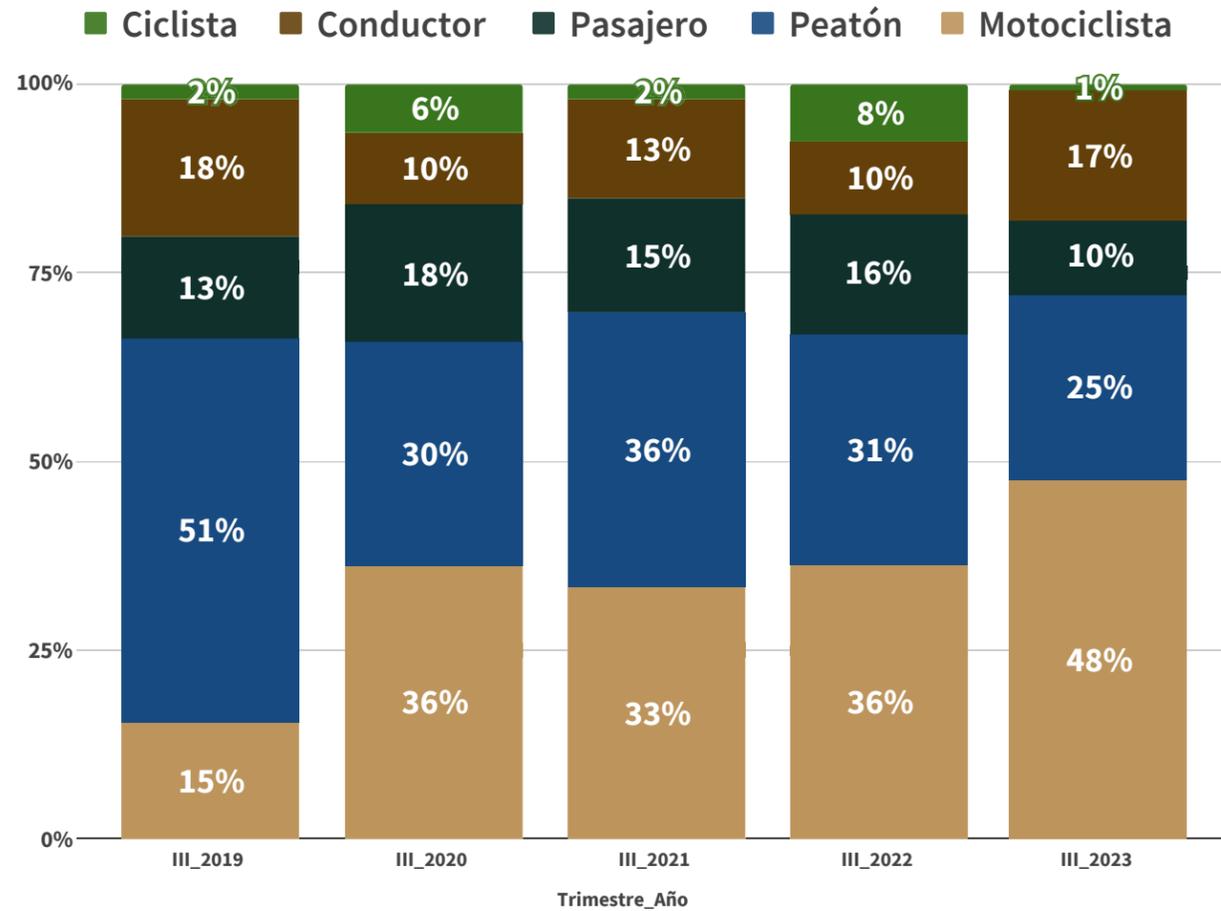
Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2023⁹



⁸ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.)

⁹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

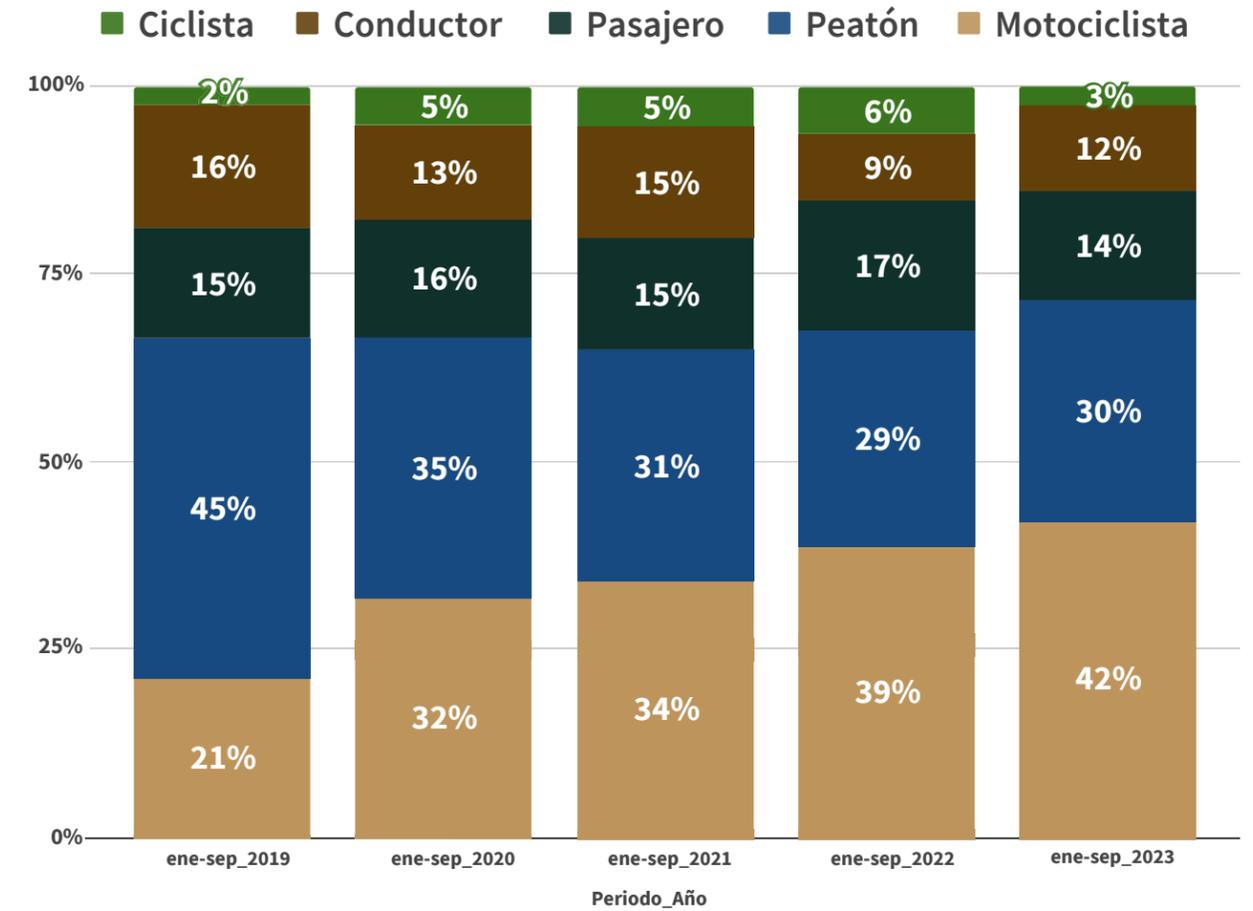
Gráfica 6.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, tercer trimestre 2019-2023^{10 11}



22

Con base en las Gráficas 5 y 6.1, en el tercer trimestre de 2023 se registró la menor proporción de peatones, pasajeros¹² y ciclistas fallecidos respecto del total de víctimas mortales por trimestre con 25%, 10% y 1%, respectivamente. De forma contraria, se tuvo la mayor proporción de motociclistas fallecidos con 48%.

Gráfica 6.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, enero a septiembre 2019-2023^{13 14}



23

De acuerdo con la Gráfica 6.2, del periodo acumulado entre enero y septiembre de 2019 al mismo lapso de 2023, se observa una reducción de 15 puntos porcentuales en la proporción de peatones fallecidos respecto del total de víctimas mortales pasando de 45% a 30%. De forma contraria, se tuvo un incremento constante en la proporción de motociclistas fallecidos pasando de 21% en 2019 a 42% en 2023.

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

¹¹ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del tercer trimestre de 2019, 2021, 2022 y 2023 no suman el 100%.

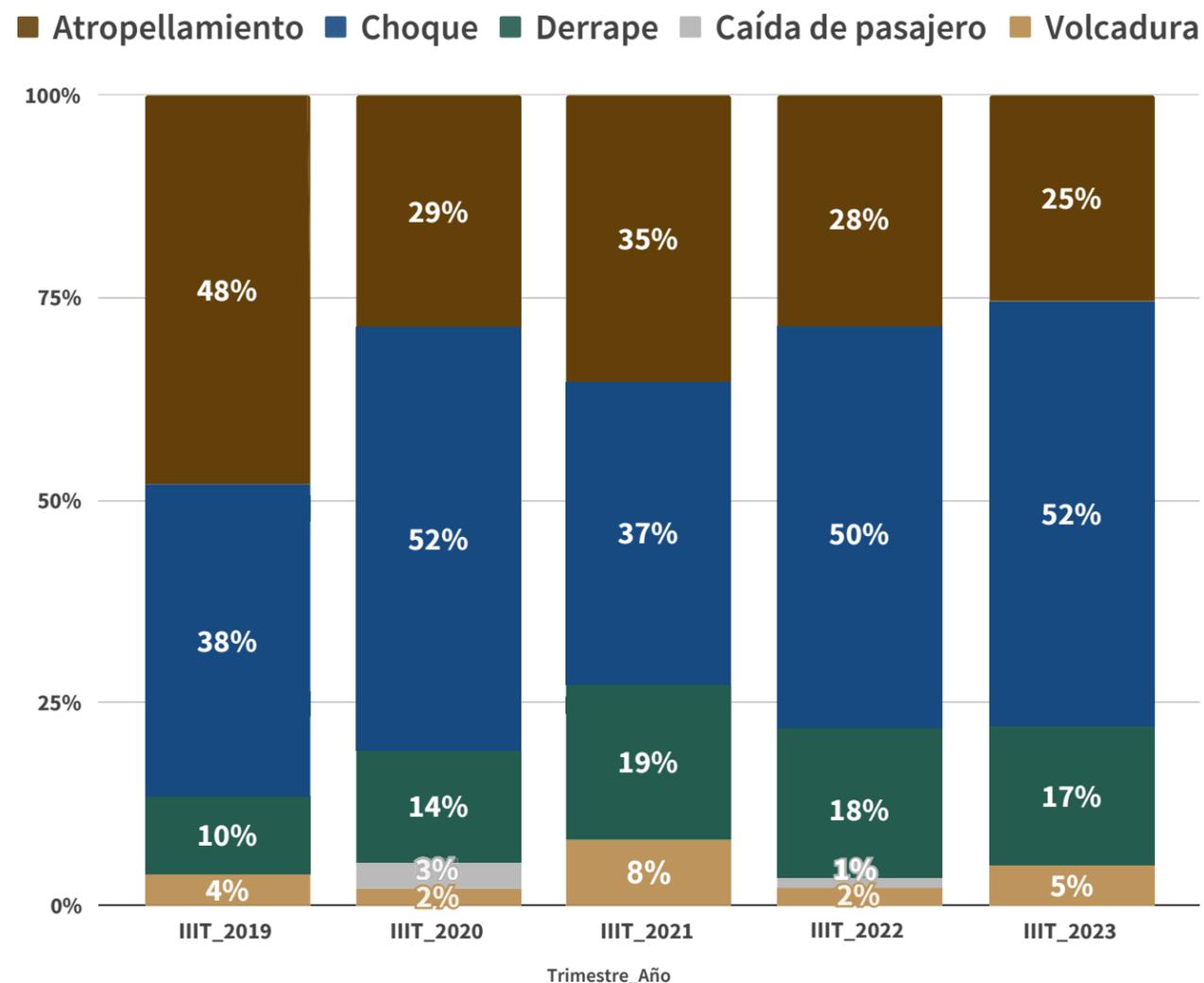
¹² La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.)

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 periodo acumulado de enero a septiembre de 2019, 2020 y 2023 no suman el 100%.

2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 7.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, tercer trimestre 2019-2023^{15 16}

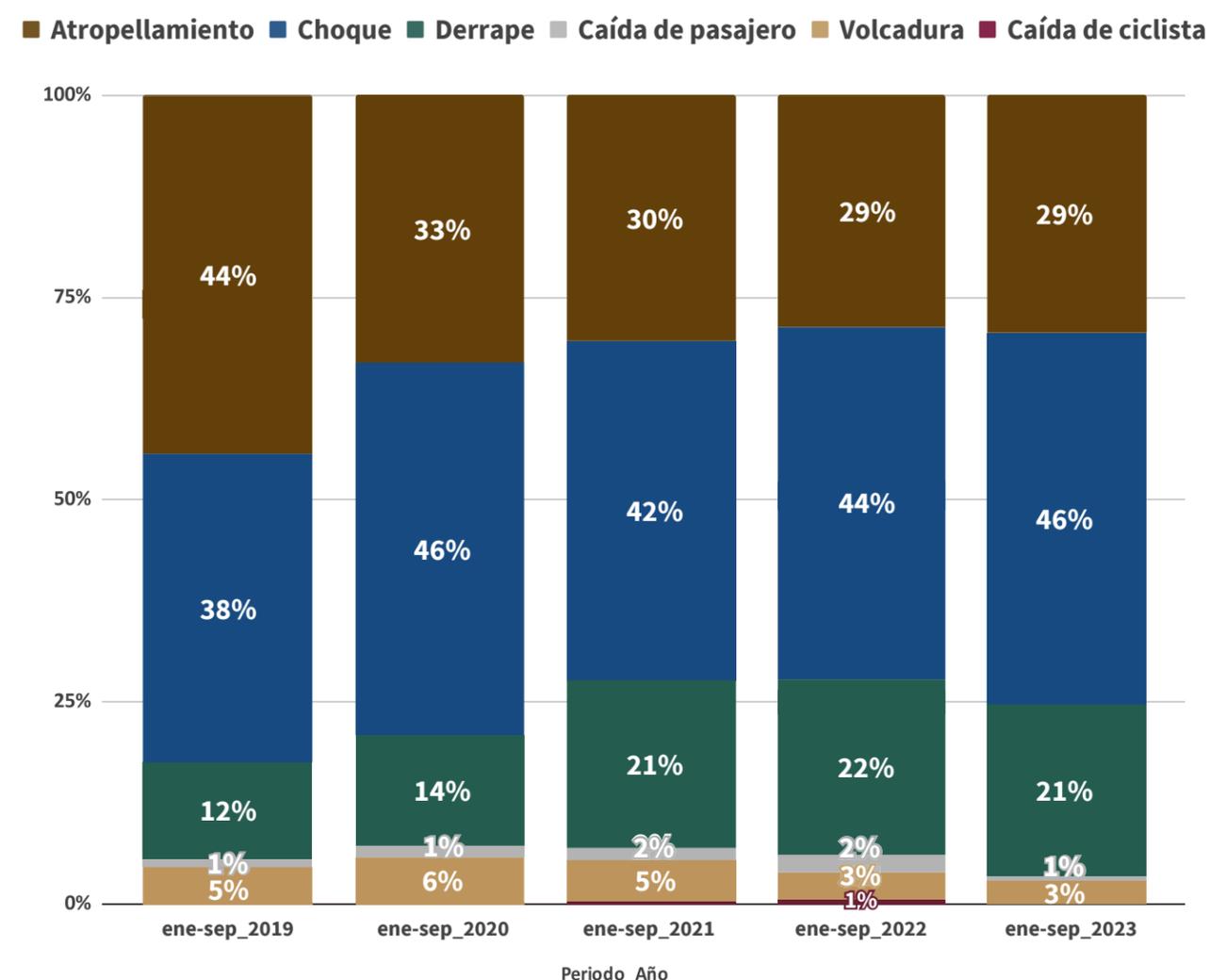


Con base en la Gráfica 7.1, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a un atropellamiento pasando de 48% en el tercer trimestre de 2019 a 25% en el mismo periodo de 2023.

Trimestralmente, desde enero de 2019 y hasta septiembre de 2023, los choques ocasionaron la muerte de entre el 41% y el 46% del total de las personas fallecidas por hechos de tránsito.

En los terceros trimestres de los años referidos se han registrado los porcentajes más altos con 46% en promedio.

Gráfica 7.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, enero a septiembre 2019-2023^{17 18}



Posterior a una reducción de 11 puntos porcentuales en la proporción de muertes por atropellamiento entre los periodos acumulados de enero a septiembre de 2019 y 2020, el porcentaje de víctimas mortales debido a esta causa respecto del total se ha mantenido constante en 30%, en promedio, siendo la segunda causa de muerte por hechos de tránsito.

Los choques se registraron como la primera causa de muerte por hechos de tránsito con 4 de cada 10 personas fallecidas, en promedio, y los derrapes como la tercera con 2 de cada 10 víctimas mortales (Gráfica 7.2).

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 tercer trimestre de 2021, 2022 y 2023 no suman el 100%.

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 periodo acumulado de enero a septiembre de 2022 no suman el 100%.

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

Durante el tercer trimestre de 2023:

- 64% (37 de 58) de los motociclistas fallecidos murieron a causa de choques y 33% (19 de 58) por derrapes;
- 17 de los 21 conductores fallecidos (81%) murieron debido a choques y el 19% restante (4) a causa de volcaduras, y
- 8 de los 12 pasajeros fallecidos¹⁹ (67%) perdieron la vida a causa de un choque, 2 debido a un derrape y 2 por volcaduras (Tabla 1).

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	1	1	37	8	17	64
Atropellamiento	29	0	2	0	0	31
Derrape	0	0	19	2	0	21
Volcadura	0	0	0	2	4	6
Total	30	1	58	12	21	122

De enero a septiembre de 2023:

26

- 55% (74 de 134) de los motociclistas fallecidos perdieron la vida a causa de un choque y 43% (58) por derrape;
- 29 de los 46 pasajeros²⁰ fallecidos (63%) murieron por choque y 10 (22%) debido a derrapes, y
- 86% (32 de 37) de los conductores fallecidos, murieron por choque y 14% (5 de 37) por volcaduras (Tabla 2).

27

Tabla 2. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **enero a septiembre de 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	4	8	74	29	32	147
Atropellamiento	91	0	2	1	0	94
Derrape	0	0	58	10	0	68
Volcadura	0	0	0	4	5	9
Caída de pasajero	0	0	0	2	0	2
Total	95	8	134	46	37	320

¹⁹ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.)

²⁰ *Ibid.*, p.26

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

Tabla 3. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, **tercer trimestre 2023**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Bicicleta	Metrobús	Motocicleta	Tren	Objeto fijo	Sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	4	17	4	1	1	1	1	0	0	1	30
Ciclista	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Ocupante de motocicleta	4	23	9	0	0	2	0	3	22	0	63
Conductor	3	23	8	0	0	2	0	2	20	0	58
Pasajero	1	0	1	0	0	0	0	1	2	0	5
Ocupante de vehículo liviano	0	5	4	0	0	0	0	9	4	1	23
Conductor	0	4	3	0	0	0	0	7	3	1	18
Pasajero	0	1	1	0	0	0	0	2	1	0	5
Ocupante de vehículo de carga	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	4
Conductor	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Pasajero	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Ocupante de taxi	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Conductor	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	8	47	18	1	1	4	1	12	27	3	122

Durante el tercer trimestre de 2023:

- 40% de los ocupantes de motocicleta fallecidos (25 de 63) murieron por un hecho sin otro vehículo involucrado o por choque contra un poste o árbol²¹; lo que significa 20 puntos porcentuales menos que en los dos trimestres anteriores en los que se registró 60% de dichos usuarios fallecidos por esta causa. Asimismo, un 37% (23) murieron por hechos con vehículos livianos involucrados.
- 17 de 30 (57%) peatones fallecidos perdieron la vida por hechos en los que estuvieron involucrados vehículos livianos. Durante este trimestre falleció un peatón a causa de un incidente con tren involucrado.
- 39% (9 de 23) de los ocupantes de vehículo liviano fallecieron por un choque contra algún poste o árbol²² (Tabla 3).

²¹ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

²² *Ibid.*, p.28

Tabla 4. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, **enero a septiembre de 2023**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Bicicleta	Microbús	Metrobús	Trolebús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Tren	Sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	11	46	14	1	6	2	0	7	0	3	1	0	4	95
Ciclista	0	2	4	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	8
Ocupante de motocicleta	7	37	20	0	1	1	1	7	12	1	0	69	0	156
Conductor	4	34	17	0	1	0	1	6	11	1	0	59	0	134
Pasajero	3	3	3	0	0	1	0	1	1	0	0	10	0	22
Ocupante de vehículo liviano	0	8	7	0	1	0	0	0	22	0	0	6	1	45
Conductor	0	5	5	0	0	0	0	0	16	0	0	3	1	30
Pasajero	0	3	2	0	1	0	0	0	6	0	0	3	0	15
Ocupante de vehículo de carga	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	3	1	7
Conductor	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	4
Pasajero	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	3
Ocupante de metrobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Conductor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pasajero	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de autobús de pasajeros	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Conductor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pasajero	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Ocupante de taxi	0	3	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	7
Conductor	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
Pasajero	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	4
Total	18	98	45	1	8	3	1	16	40	4	1	79	6	320

De enero a septiembre de 2023:

- El 52% (81 de 156) de los ocupantes de motocicleta fallecieron en un hecho sin otro vehículo involucrado o por choque contra un poste o árbol ²³;
- 46 de 95 (48%) peatones fallecidos murieron por eventos con vehículos livianos involucrados;
- 4 de 8 ciclistas fallecidos perdieron la vida a causa de hechos con vehículos de carga involucrados;
- El 49% (22 de 45) de los ocupantes de vehículo liviano fallecieron por un choque contra algún poste o árbol ²⁴, y
- 4 de los 7 ocupantes de taxi fallecieron por un choque contra algún poste o árbol (Tabla 4).

²³ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

²⁴ *Ibid.*, p.30

2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

Gráfica 8.1. Hechos de tránsito mortales por día y hora de la semana, tercer trimestre 2023

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	3	2	1	6	2	2	4	20
	12:00 a 17:59	1	4	3	2	6	5	4	25
Noche	18:00 a 23:59	2	1	3	6	4	6	7	29
	00:00 a 05:59	8	3	1	6	2	13	13	46
total		14	10	8	20	14	26	28	120

Durante el tercer trimestre de 2023, los viernes, sábados y domingos concentraron el 57% de los hechos de tránsito con víctimas mortales, mientras que los horarios nocturnos (18:00 a 05:59) de lunes a domingo el 63%. Resulta importante resaltar que sábado, domingo y lunes de 00:00 a 05:59 registraron casi el 30% de tales hechos (Gráfica 8.1).

32

Gráfica 8.2. Hechos de tránsito mortales por día y hora de la semana, enero a septiembre de 2023

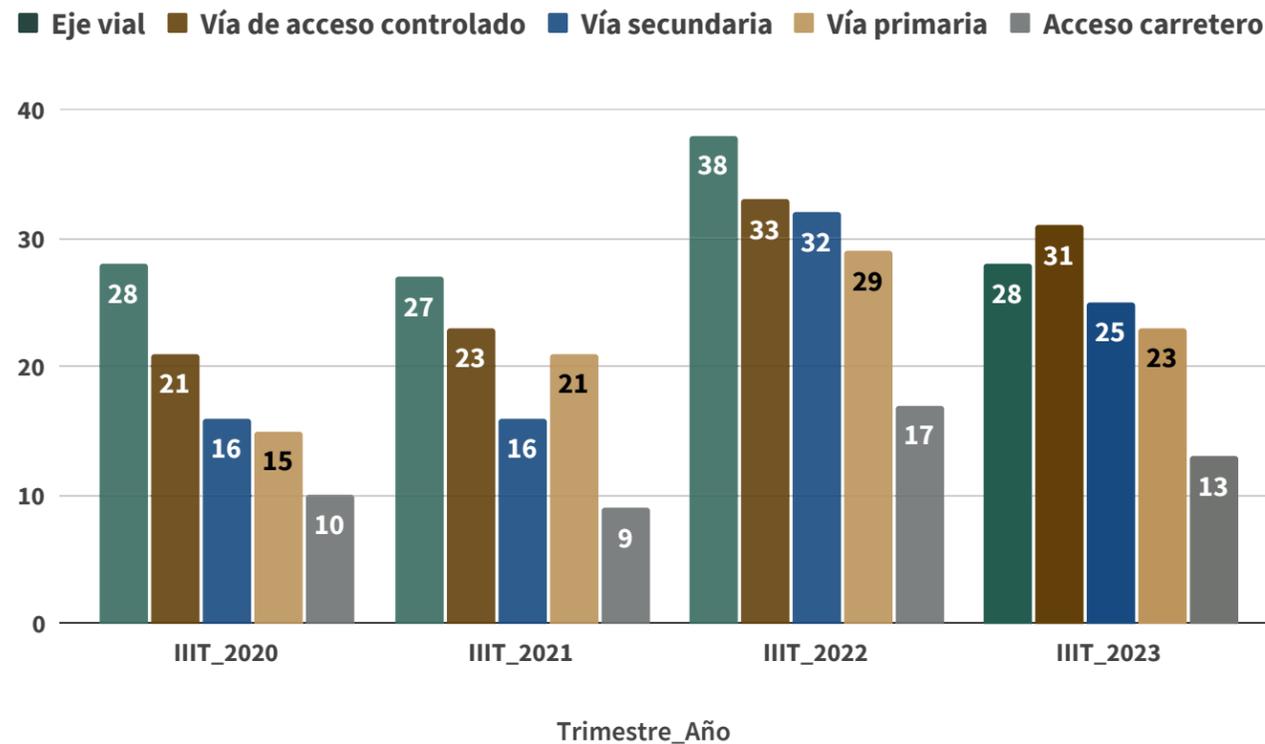
33

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	9	5	5	9	4	9	13	54
	12:00 a 17:59	8	10	8	2	16	12	11	67
Noche	18:00 a 23:59	9	5	9	9	17	14	17	80
	00:00 a 05:59	18	7	6	9	9	26	34	109
total		44	27	28	29	46	61	75	310

Durante el periodo de enero a septiembre de 2023, los viernes, sábados y domingos concentraron el 59% de los hechos de tránsito con víctimas mortales, mientras que los horarios nocturnos (18:00 a 05:59) de lunes a domingo el 61%. Sábado, domingo y lunes de 00:00 a 05:59 registraron el 25% de los siniestros fatales del periodo (Gráfica 8.1).

2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

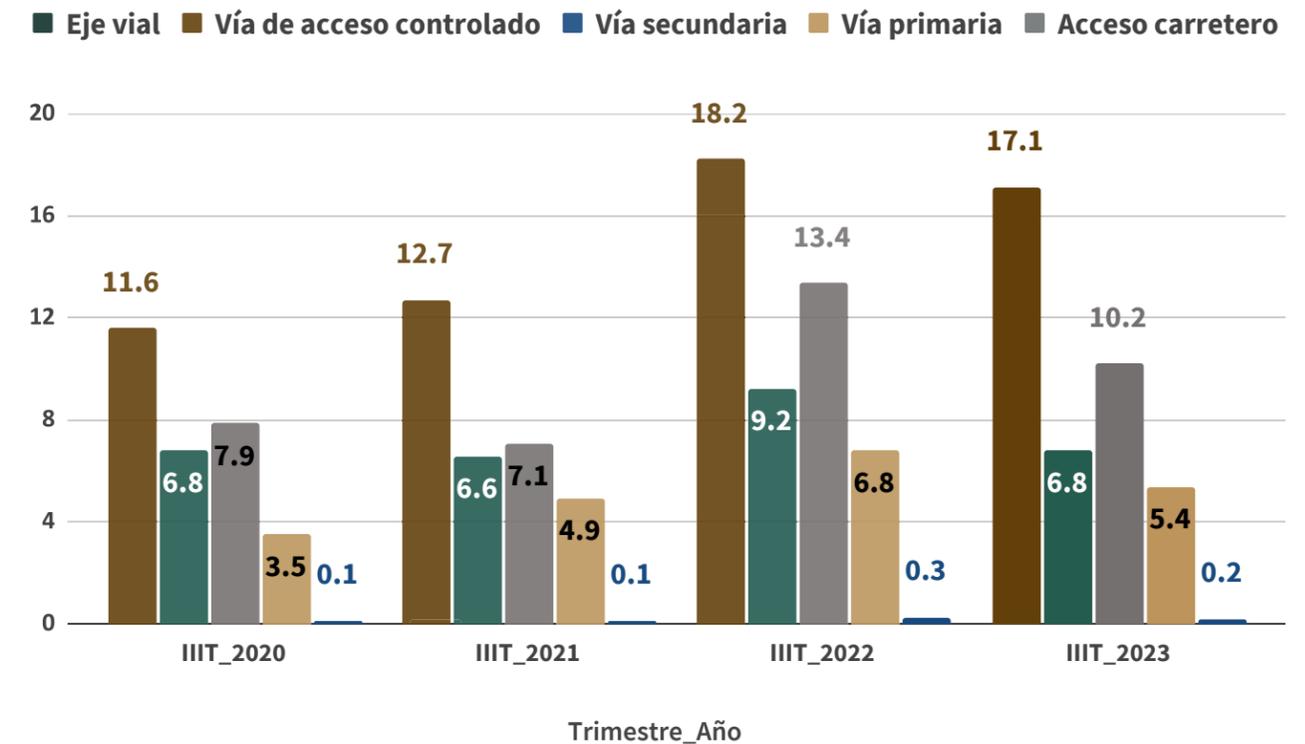
Gráfica 9.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, tercer trimestre 2020-2023²⁵



34

En el tercer trimestre de 2023 y a diferencia de lo registrado en dicho periodo de los años anteriores, las vías de acceso controlado registraron la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 31 de 120 (26%), seguidos de los ejes viales con 23% y las vías secundarias con 21% (Gráfica 9.1).

Gráfica 9.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, tercer trimestre 2020-2023²⁶



35

Con base en la Gráfica 9.2, en el tercer 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 17.1, seguidas de los accesos carreteros con 10.2 y los ejes viales con 6.8.

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>

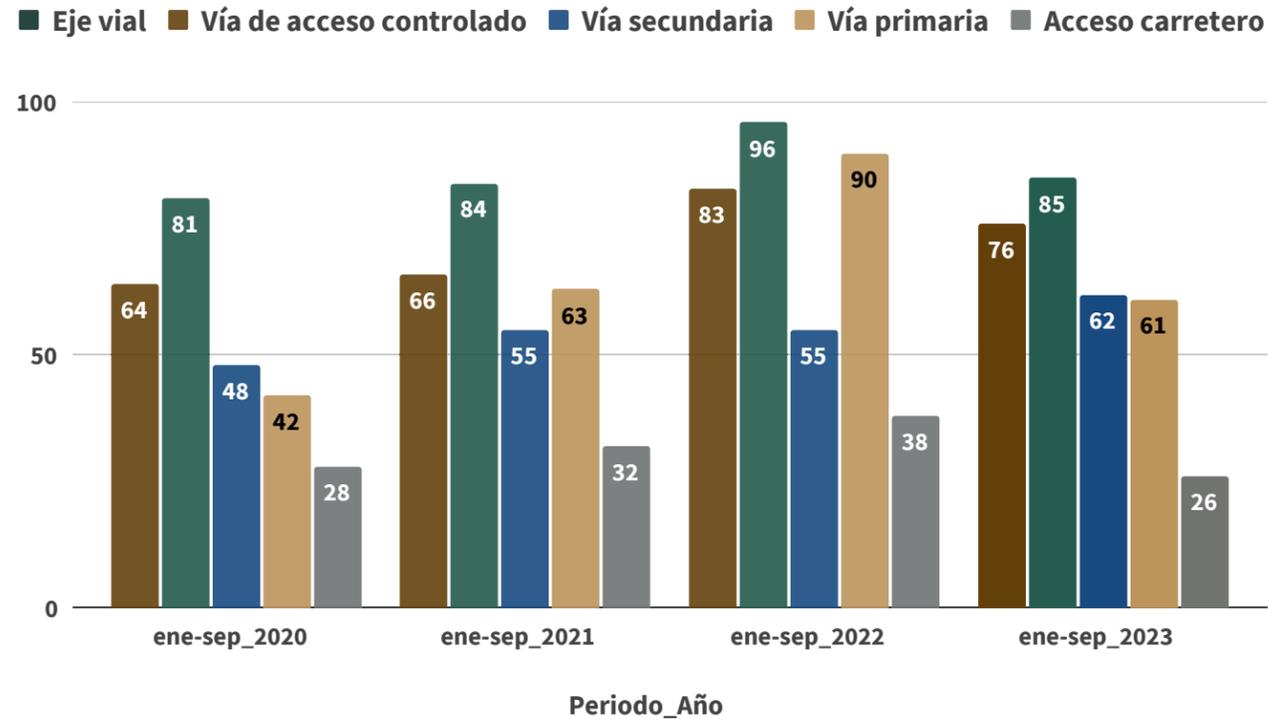
Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

²⁶ 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>

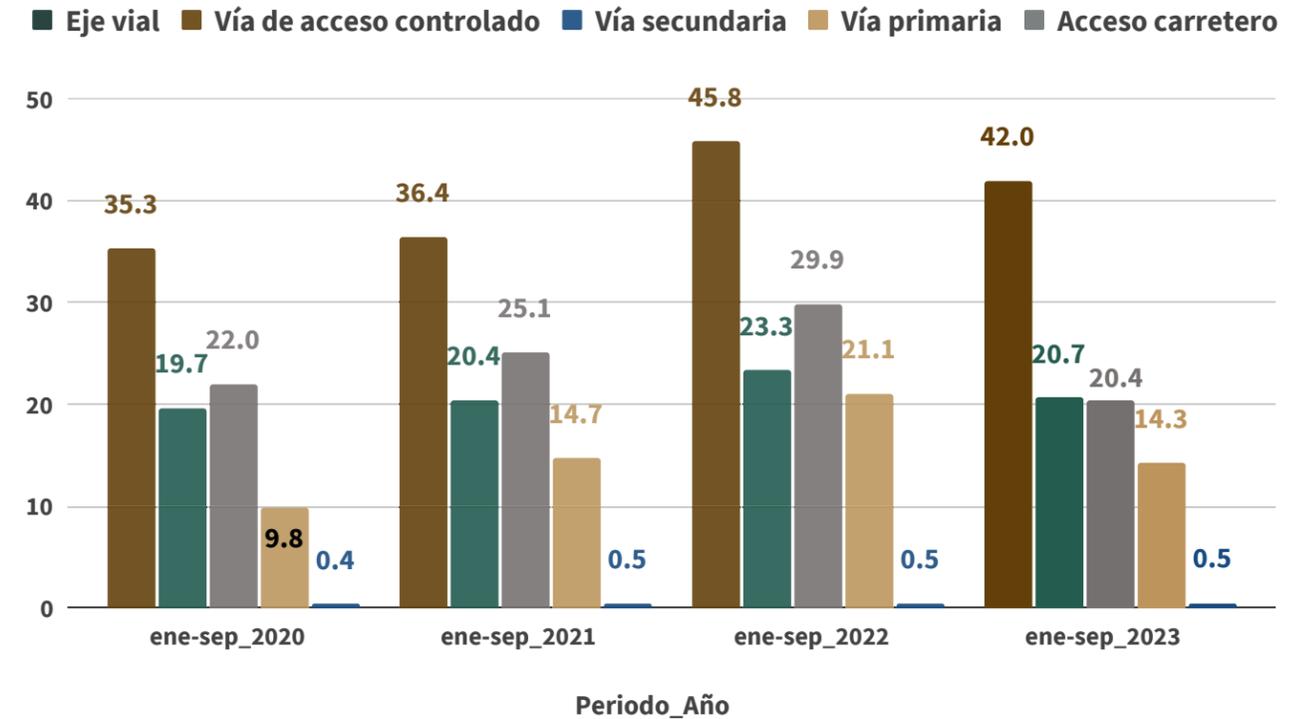
Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

Gráfica 10.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, enero a septiembre 2020-2023²⁷



En el periodo de enero a septiembre de 2023, 27% de los hechos de tránsito fatales ocurrieron en ejes viales y 25% en vías de acceso controlado (Gráfica 10.1).

Gráfica 10.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, enero a septiembre 2020-2023²⁸



De acuerdo con la Gráfica 10.2, en el periodo de enero a septiembre de 2023 las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 42, seguido de los ejes viales con 20.7 y de los accesos carreteros con 20.4 (Gráfica 10.2).

²⁷ 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.

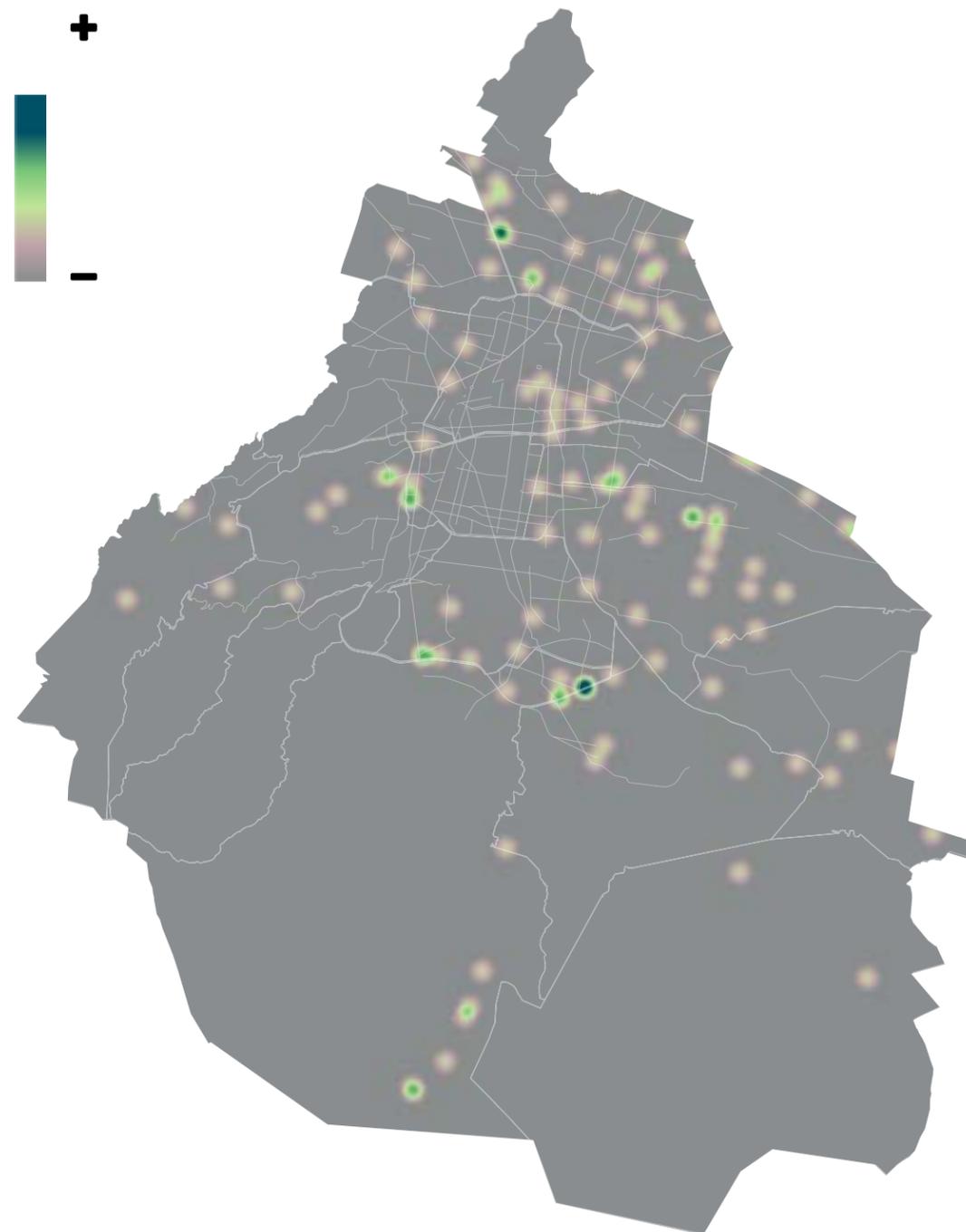
²⁸ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

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

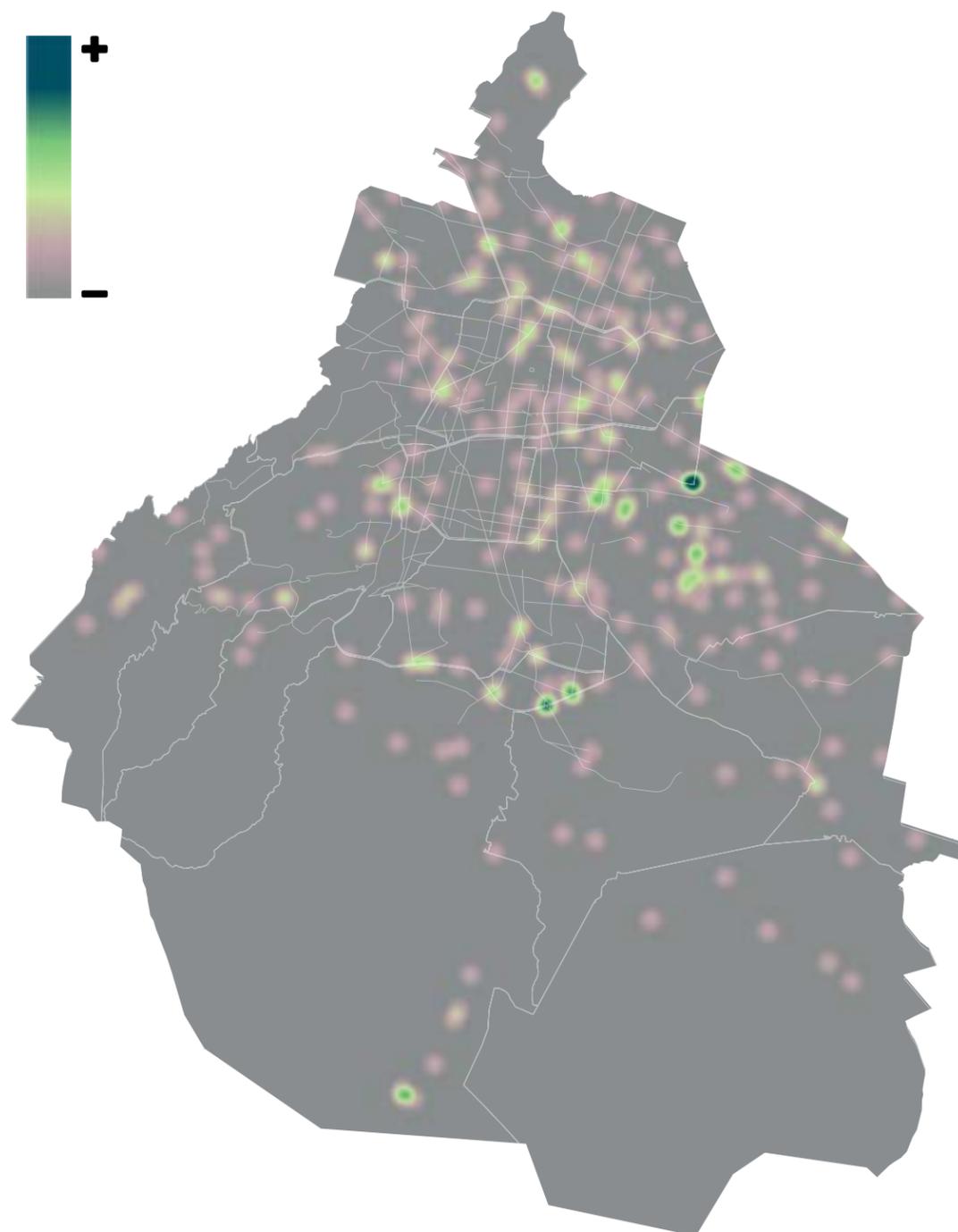
Mapa 3. Densidad de hechos de tránsito mortales, tercer trimestre 2023, SSC



Con base en la información de la SSC (Mapa 3), durante el tercer trimestre de 2023 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito fatales en:

- Anillo Periférico (17),
- Carretera Federal México-Cuernavaca (6),
- Calzada General Ignacio Zaragoza (5),
- Circuito Interior (5),
- Eje 2 Norte (5) y
- Eje 6 Sur (4).

Mapa 4. Densidad de hechos de tránsito mortales, enero a septiembre de 2023, SSC



Con base en el Mapa 4, de enero a septiembre de 2023 las vías de mayor ocurrencia de hechos de tránsito mortales fueron:

- Anillo Periférico (32),
- Circuito Interior (20),
- Calzada Gral. Ignacio Zaragoza (12),
- Carretera Federal México-Cuernavaca (10),
- Avenida Insurgentes (8),
- Eje 3 Norte (8),
- Eje 3 Oriente (7),
- Eje 6 Sur (7),
- Calzada de Tlalpan (6),
- Eje 1 Sur (6)
- Eje 5 Sur (6),
- Eje 8 Sur (6),
- Autopista México-Puebla (5),
- Eje 1 Oriente (5) y
- Eje 1 Poniente (5).

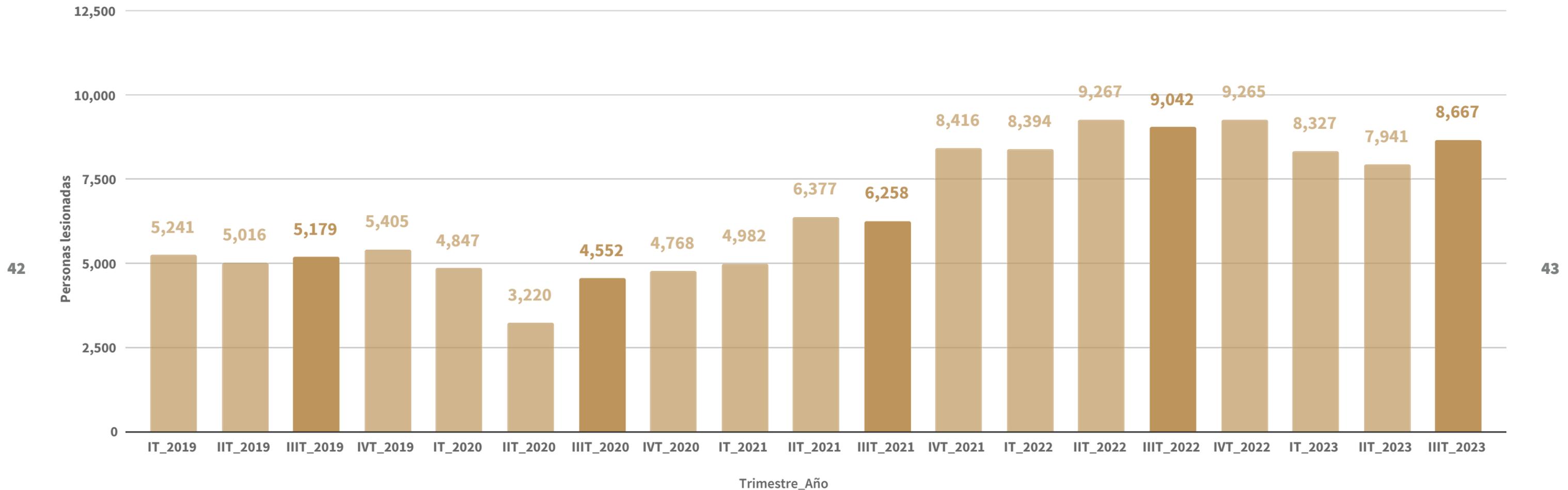
Asimismo, destacaron tres intersecciones en las que ocurrieron dos hechos de tránsito mortales:

- Anillo Periférico y Calle Sur 28 A,
- Carretera Federal México-Toluca y Av. Arteaga y Salazar, y
- Eje 6 Sur y Calle Sur 27.

2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el tercer trimestre de 2023 se tuvo una disminución de 4% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al tercer trimestre de 2022 y un incremento de 67% en comparación con dicho periodo de 2019²⁹ (Gráfica 11).

Gráfica 11. Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2023³⁰



De enero a septiembre de 2023 se registraron 24,935 personas lesionadas, lo que significa una disminución de 7% respecto a las 26,703 víctimas lesionadas en el periodo de 2022 y un incremento de 62% en comparación con las registradas en 2019 (15,436).

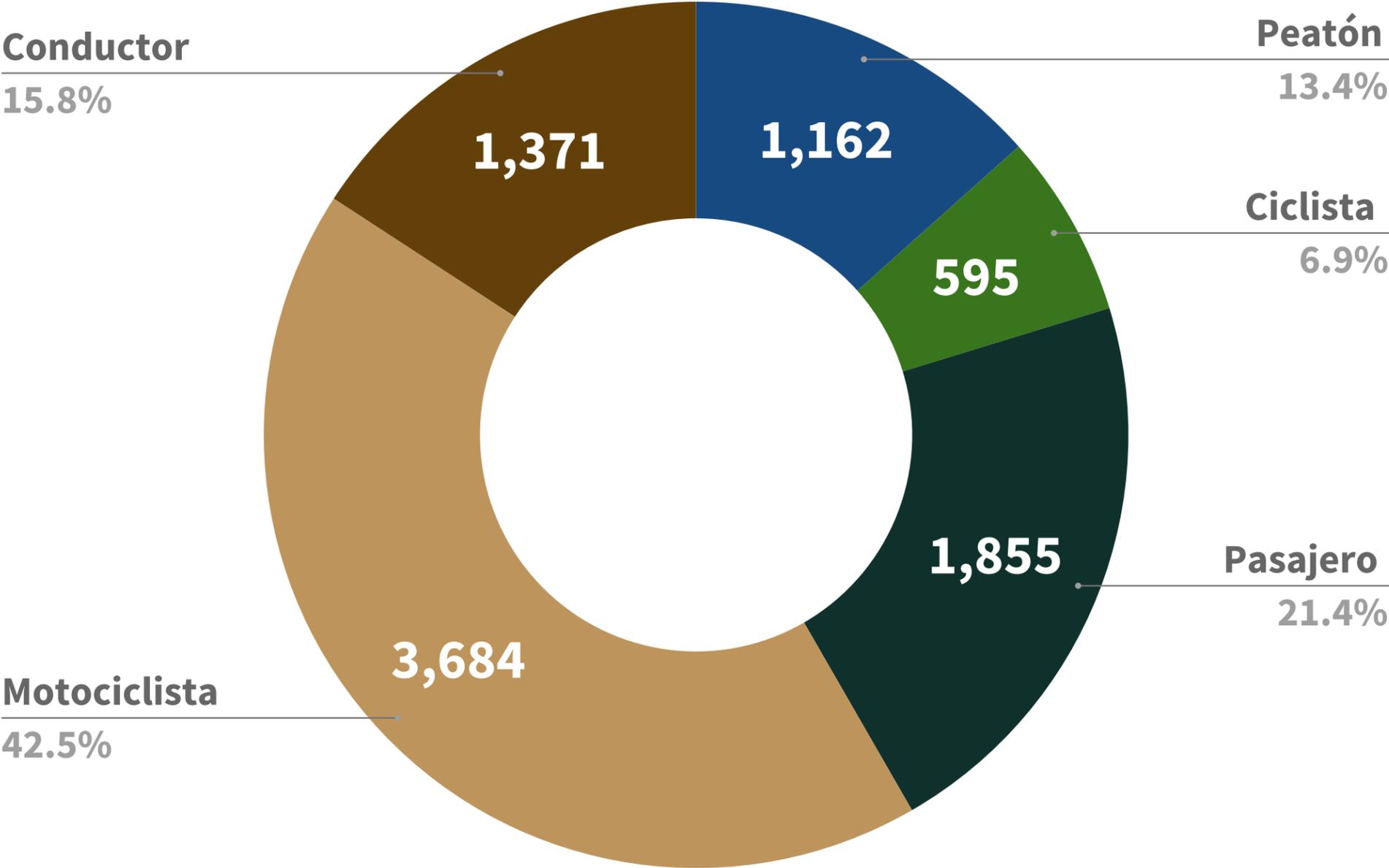
²⁹ Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.

³⁰ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 12, durante el tercer trimestre de 2023 los motociclistas mantuvieron la proporción más alta de personas lesionadas por hechos de tránsito con 42.5% (3,684 de 8,667), seguido de los pasajeros³¹ con 21.4% (1,855 de 8,667).

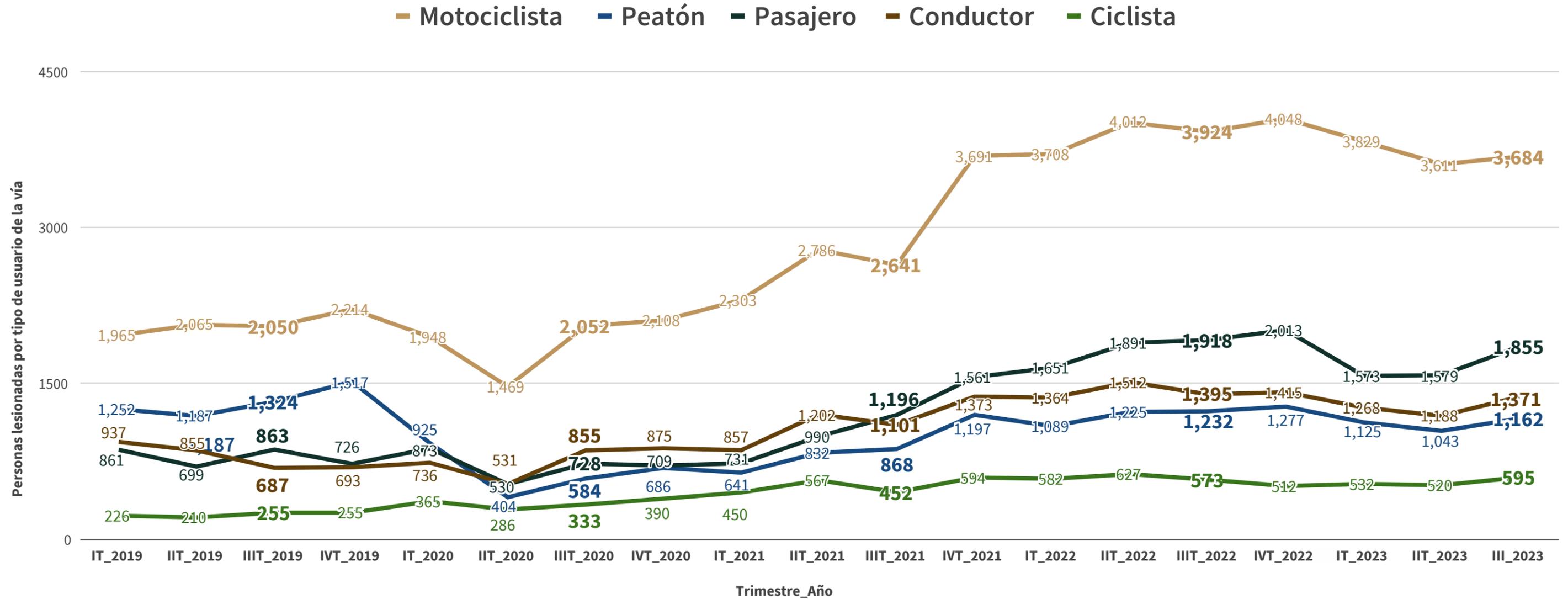
Gráfica 12. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, tercer trimestre 2023



³¹ 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 13, del tercer trimestre de 2022 al mismo periodo de 2023 el número de víctimas lesionadas por tipo de usuario de la vía disminuyó de la siguiente manera: motociclistas y peatones en 6%, pasajeros³² en 3% y conductores en 2%. Por el contrario, los ciclistas registraron un aumento del 4% (Gráfica 13).

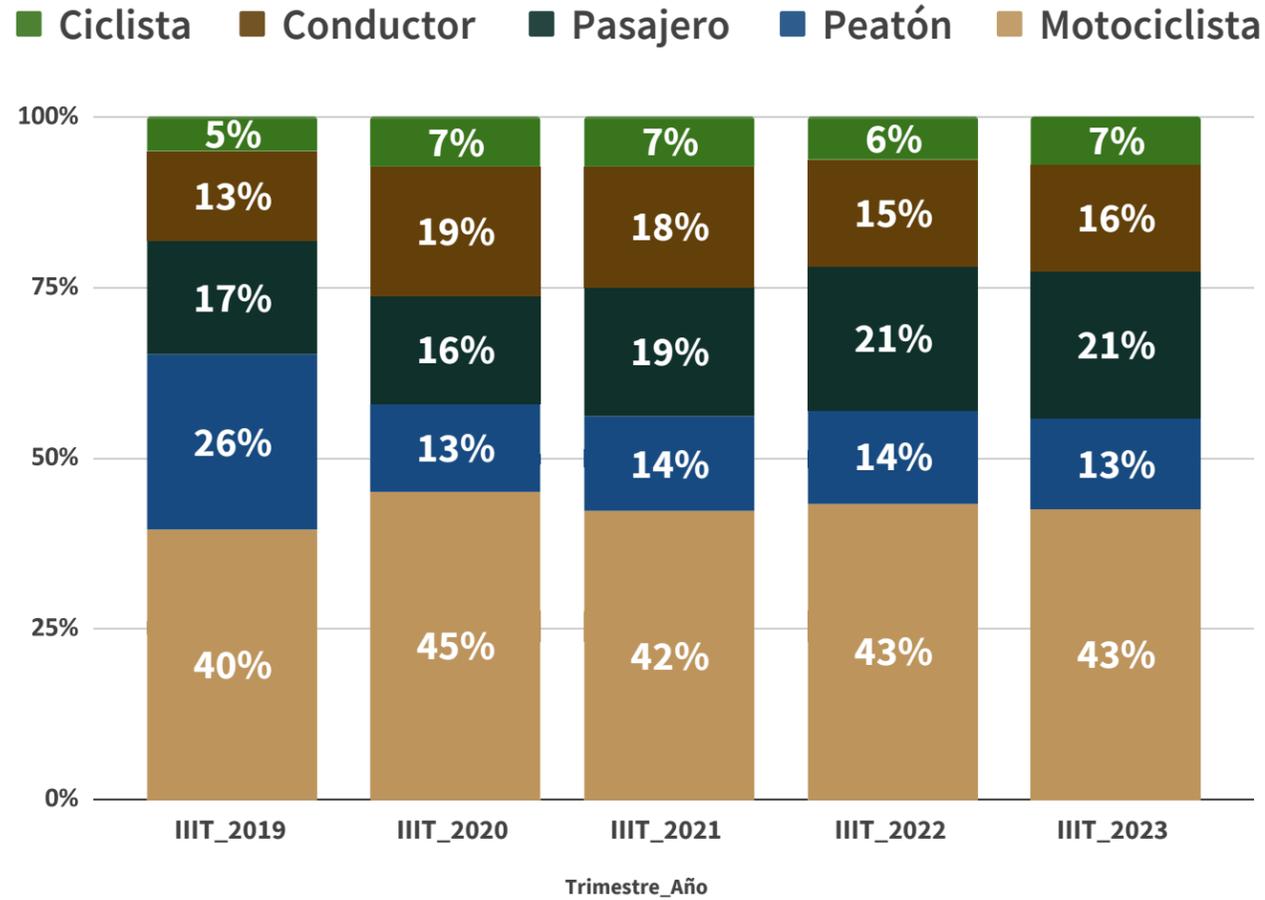
Gráfica 13. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2023³³



³² La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.)

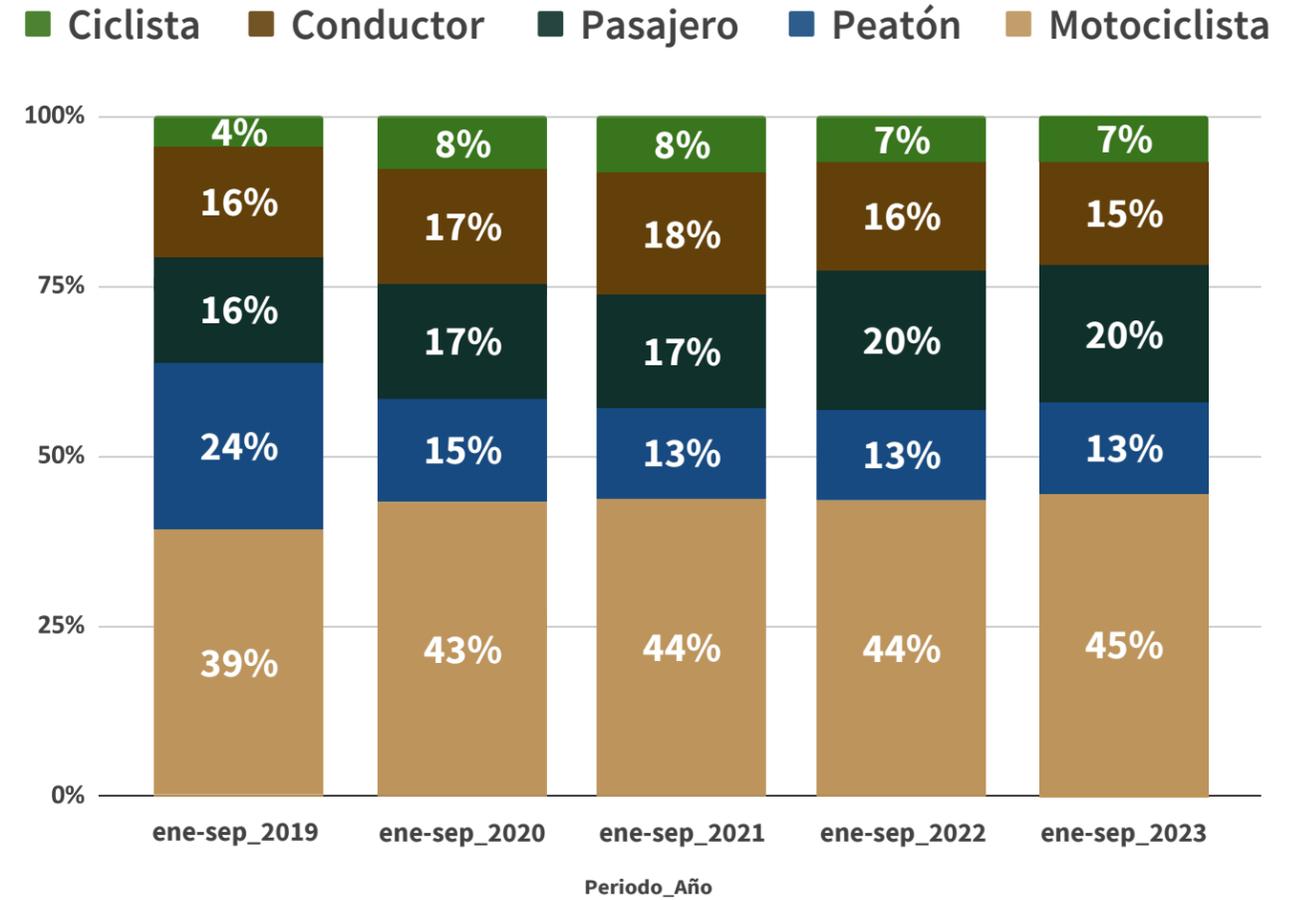
³³ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

Gráfica 14.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, tercer trimestre 2019-2023^{34 35}



Del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023, la proporción de peatones lesionados por hechos de tránsito respecto del total muestra una reducción pasando de 26 a 13%. Por su parte, incrementaron los porcentajes de: pasajeros³⁶ lesionados de 17 a 21%, motociclistas lesionados de 40 a 43%, conductores de 13 a 16% y ciclistas de 5 a 7% (Gráfica 14.1).

Gráfica 14.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, enero a septiembre 2019-2023^{37 38}



Con base en la Gráfica 14.2 entre el periodo de enero a septiembre de 2019 y el mismo periodo de 2023 hubo reducciones en la proporción de peatones lesionados (de 24 a 13%) y conductores (de 16 a 15%). Por su parte se tuvo un aumento en la proporción de lesionados motociclistas (de 39 a 45%), pasajeros³⁹ (de 16 a 20%) y ciclistas (de 4 a 7%).

³⁴ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

³⁵ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del tercer trimestre de 2019 y 2022 no suman el 100%

³⁶ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.)

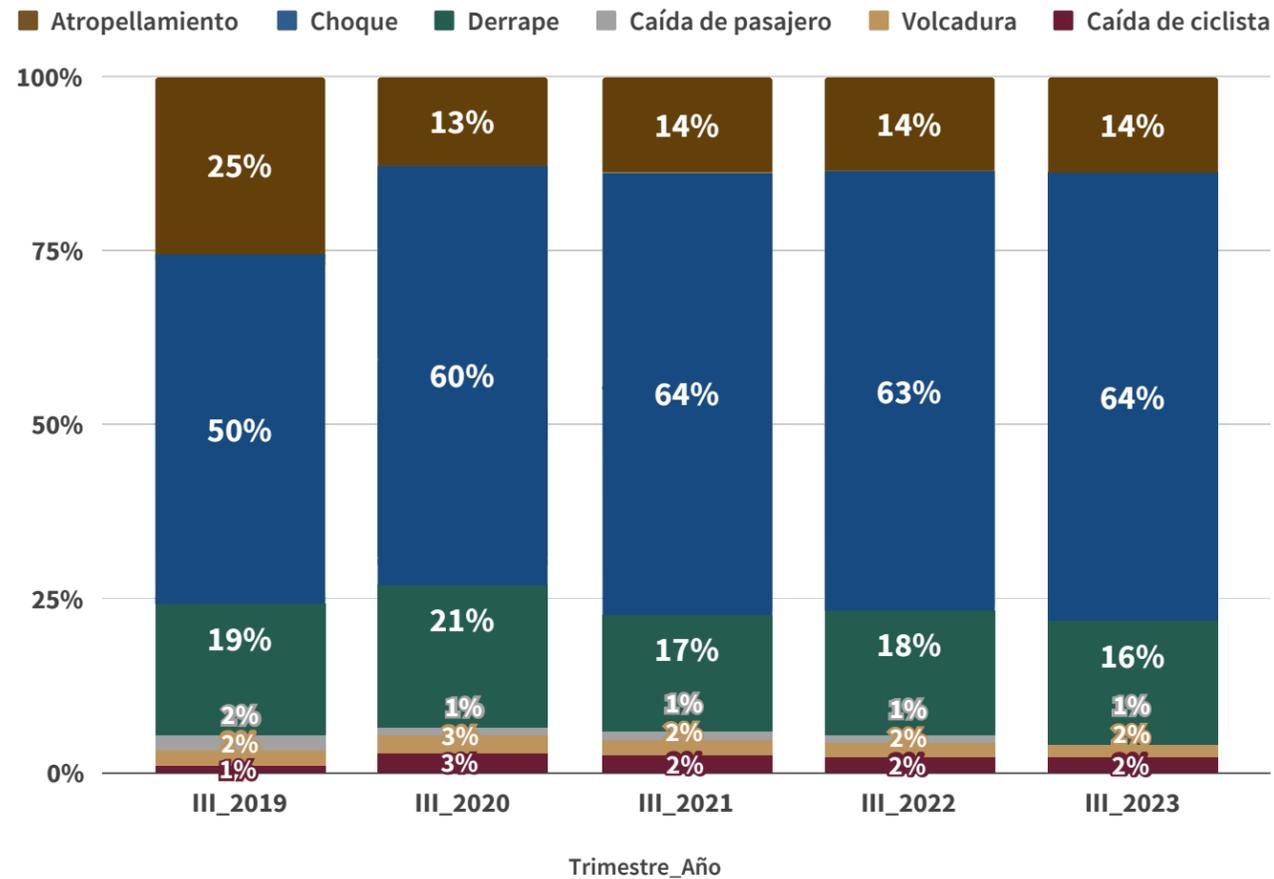
³⁷ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

³⁸ Derivado del redondeo sin decimales, el porcentaje del periodo acumulado entre enero y septiembre de 2019 no suma el 100%.

³⁹ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.)

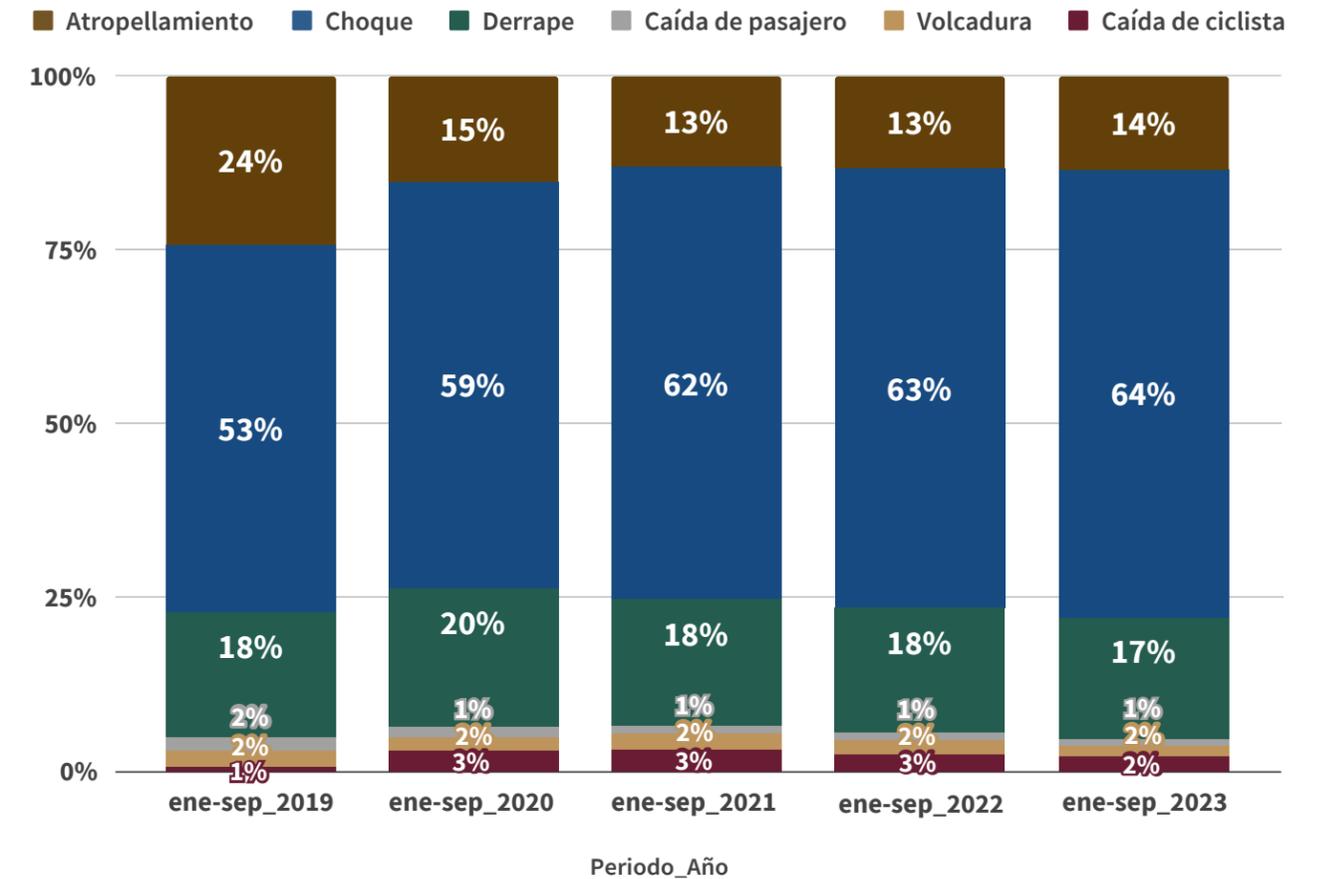
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 15.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, tercer trimestre 2019-2023^{40 41}



Del tercer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de: atropellamiento (de 25 a 14%), derrape (de 19 a 16%) y caída de pasajero (de 2 a 1%). Por el contrario, incrementó la proporción de usuarios lesionados por choque (de 50 a 64%) y por caída de ciclista (de 1 a 2%). El porcentaje de personas lesionadas por volcadura se mantuvo en 2% (Gráfica 15.1).

Gráfica 15.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, enero a septiembre 2019-2023⁴²



Con base en la Gráfica 15.2, del periodo de enero a septiembre de 2019 al mismo periodo de 2023, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 10 puntos porcentuales pasando de 24% a 14%, al igual que la de aquellas lesionadas por derrape (de 18 a 17%) y por caída de pasajero (2 a 1%). Mientras que el porcentaje de usuarios lesionados por choque incrementó de 53% a 64% y de 1 a 2% el de las personas lesionadas debido a caída de ciclista. El porcentaje de personas lesionadas por volcadura se mantuvo en 2%.

⁴⁰ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

⁴¹ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del tercer trimestre de 2019, 2020 y 2023 no suman el 100%.

⁴² Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del periodo de enero a septiembre de 2021 no suman el 100%.

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

Durante el tercer trimestre de 2023:

- El 93% de los conductores (1,273 de 1,371) se lesionaron debió a un choque;
- El 80% de los pasajeros⁴³ (1,483 de 1,855) sufrieron lesiones a causa de choques;
- El 65% de los ciclistas (386 de 595) se lesionaron por choques y el 32% (192 de 595) por caídas, y
- El 66% de los motociclistas lesionados (2,432 de 3,684) fueron por choques y el 33% (1,221 de 3,684) por derrape.

Tabla 5. Matriz de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **tercer trimestre 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	12	386	2,432	1,483	1,273	5,586
Derrape	2	0	1,221	187	4	1,414
Atropellamiento	1,143	17	30	6	0	1,196
Caída de ciclista	1	192	0	1	0	194
Volcadura	3	0	0	56	94	153
Caída de pasajero	1	0	1	122	0	124
Total	1,162	595	3,684	1,855	1,371	8,667

52

53

De enero a septiembre de 2023:

- El 93% de los conductores (3,557 de 3,827) y el 80% de los pasajeros⁴⁴ (4,010 de 5,007) se lesionaron por choques;
- El 67% de los ciclistas (1,103 de 1,647) se lesionaron por choques y el 32% (526 de 1,647) por caídas, y
- El 66% de los motociclistas lesionados (7,302 de 11,124) se lesionaron por choques y el 34% (3,753 de 11,124) por derrape.

Tabla 6. Matriz de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **enero a septiembre de 2023**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	52	1,103	7,302	4,010	3,557	16,024
Derrape	6	0	3,753	597	4	4,360
Atropellamiento	3,267	18	67	26	3	3,381
Caída de ciclista	1	526	0	8	0	535
Volcadura	3	0	1	118	263	385
Caída de pasajero	1	0	1	248	0	250
Total	3,330	1,647	11,124	5,007	3,827	24,935

⁴³ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.)

⁴⁴ *Ibid.*, p.52

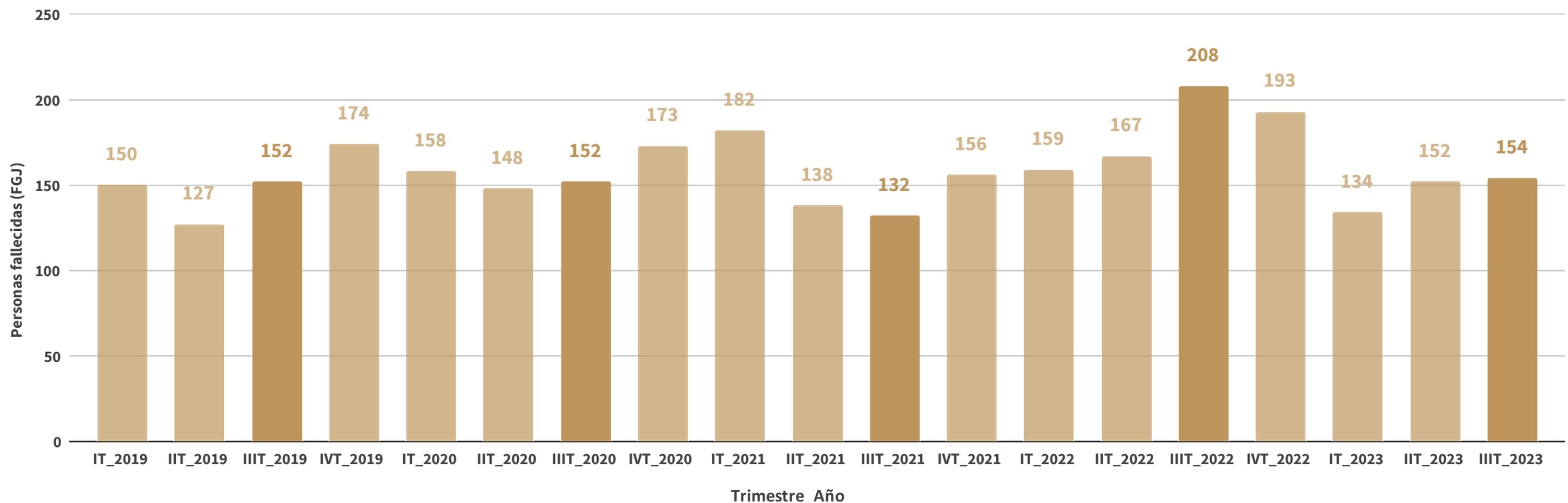
3. ANEXOS

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

En el caso de las víctimas fatales registradas en las Carpetas de Investigación Abiertas (CIA) por delitos relacionados con hechos de tránsito, en el tercer trimestre de 2023 se registró una disminución de 26% respecto al tercer trimestre de 2022; sin embargo, hubo un incremento de 1% en comparación con el mismo periodo de 2019 (Gráfica 16).

La diferencia entre el total de personas fallecidas mostradas por la SSC y la FGJ radica en la información recabada por cada institución, ya que mientras para la 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 siniestro de tránsito, en el transcurso del traslado hospitalario y durante la estancia del paciente en el hospital. No obstante las diferencias, ambas dependencias registran decremento en el número de personas fallecidas por hechos de tránsito entre los periodos de 2022 y 2023, e incremento entre 2019 y 2023.

Gráfica 16. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2023⁴⁵



⁴⁵ 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 Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO



TERCER TRIMESTRE 2023

ENERO A SEPTIEMBRE DE 2023

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Acceso carretero. Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la Ciudad de México⁴⁶.

Atropellamiento. Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento^{47 48}.

BIGRS. Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (*BIGRS, por sus siglas en inglés*).

C5. Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México.

CDMX. 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 vehículo⁴⁷.

Caída de pasajero. Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento⁴⁷.

CIA. Carpetas de Investigación Abiertas.

Choque. Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad⁴⁷.

Derrape. Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación^{47 49}.

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 contraflujo⁵⁰.

FGJ. Fiscalía General de Justicia.

Hecho de tránsito. Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones y/o muerte de personas.

Incidente vial o de tránsito. Acontecimiento repentino o inesperado provocado por el tránsito que no siempre causa lesiones a las personas o daños materiales^{51 52}.

SEMOVI. Secretaría de Movilidad.

Siniestro vial o de tránsito. Suceso previsible o evitable provocado por la circulación vial que produce daños o pérdidas considerables tanto materiales como personales^{53 54 55}.

SSC. Secretaría de Seguridad Ciudadana.

58 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.

59

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 Vialidades⁵⁶.

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 público⁵⁶.

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 semáforo⁵⁶.

Volcadura. Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales⁴⁷.

⁴⁶ Definición propia para el término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

⁴⁷ Definición de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

⁴⁸ En la base de datos como “Atropellado”.

⁴⁹ En la base de datos como “Derrapado”.

⁵⁰ 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

⁵¹ ¿Cuál es la diferencia entre un accidente y un incidente?. (2022, 15 de febrero). Consultado en <https://billiken.lat/interesante/sabes-cual-es-la-diferencia-entre-un-accidente-y-un-incidente/#:~:text=Los%20accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20suelen,la%20propiedad%20o%20al%20ambiente.>

⁵² ¿Sabes cual es la diferencia entre los accidentes e incidentes?. Consultado en <https://proavance.pe/2021/10/15/sabes-cual-es-la-diferencia-entre-los-accidentes-e-incidentes/#:~:text=Un%20accidente%20es%20un%20acontecimiento,alguno%20en%20personas%20o%20cosas.>

⁵³ Diccionario panhispánico del español jurídico. (2023). Consultado en <https://dpej.rae.es/lema/siniestralidad-vial>

⁵⁴ Real Academia Española. (2023). Consultado en <https://dle.rae.es/siniestro?m=form>

⁵⁵ ¿Qué es un Siniestro Vial y como Prevenirlos? (2021, 29 de noviembre). Consultado en <https://migoseguros.com/articulos/siniestro-vial/>

⁵⁶ Reglamento de tránsito de la Ciudad de México. Última reforma publicada en la G.O.C.D.M.X. el 10 de agosto de 2023, http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0

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