

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

OCTUBRE - DICIEMBRE 2023

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ, C5 y BIGRS



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA



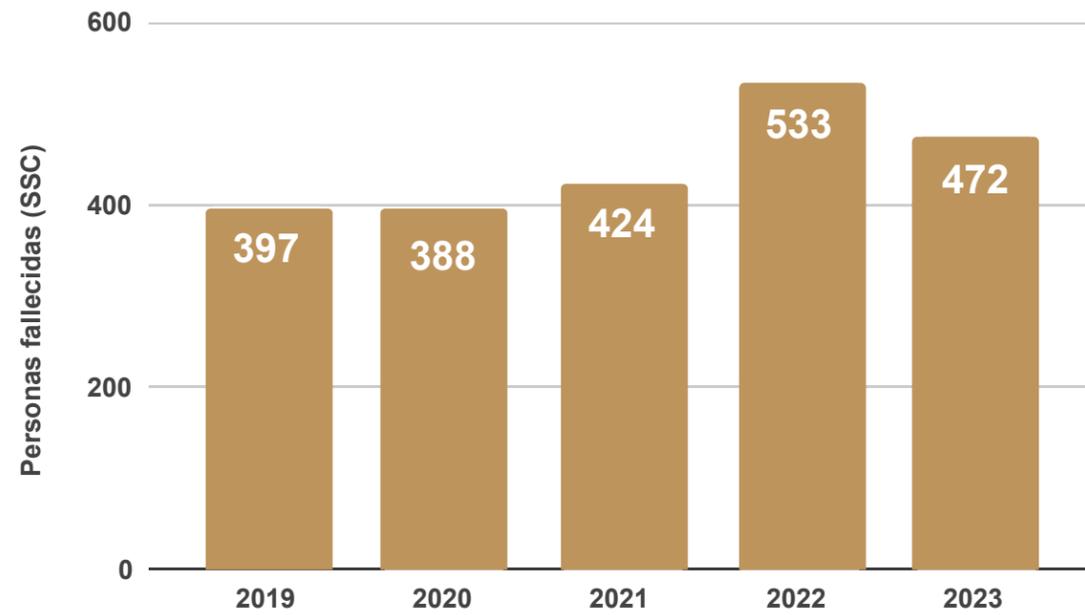
C5

Bloomberg
Philanthropies

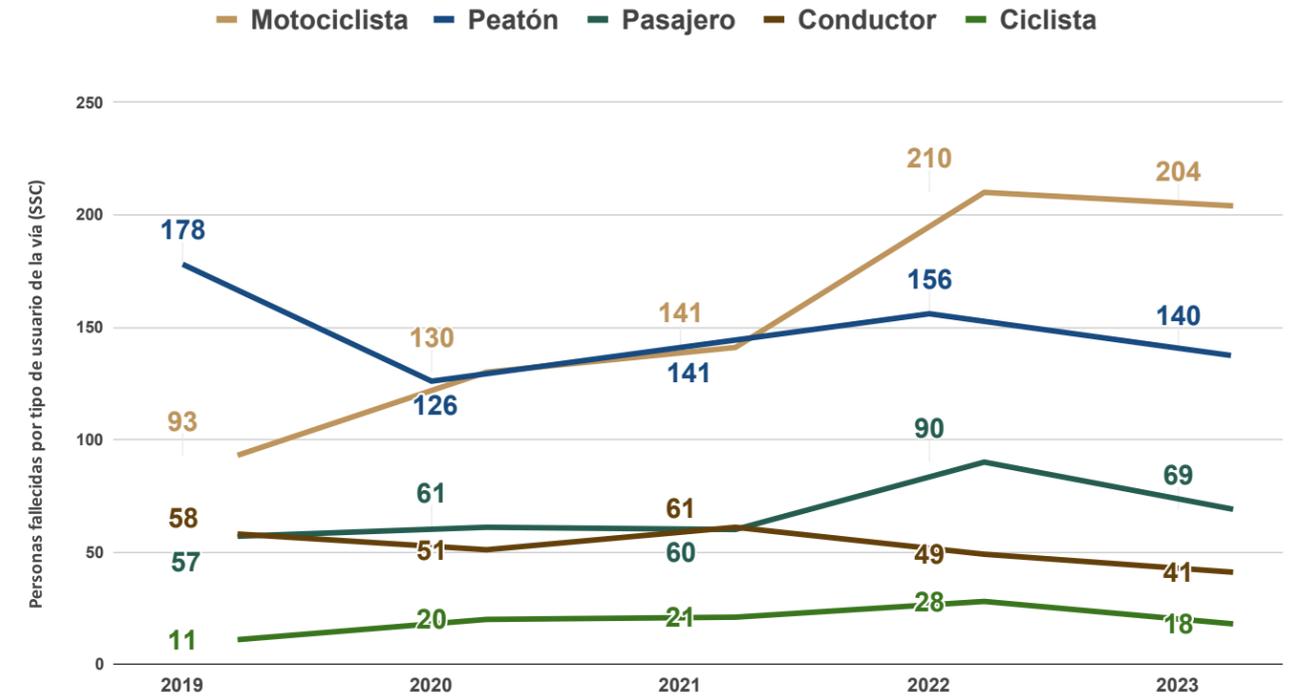
Initiative for Global
Road Safety

PRINCIPALES HALLAZGOS

1. En 2023 se registraron 472 personas fallecidas en sitio por hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México. Esto significa una **reducción del 11%** respecto al 2022 cuando se registraron 533 víctimas mortales.



2. En 2023, respecto a 2022, **se tuvo una reducción en el número de personas fallecidas en todos los tipos de usuarios de la vía** como sigue: ciclistas 36% (28 a 18), pasajeros¹ 23% (90 a 69), conductores 16% (49 a 41), peatones 10% (156 a 140) y motociclistas 3% (210 a 204).



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



3. Durante el cuarto trimestre de 2023 se registraron:

- a. 152 personas fallecidas en sitio por hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México, siendo la misma cantidad de víctimas mortales que en el cuarto trimestre de 2022, y
- b. 8,756 personas lesionadas por hechos de tránsito, es decir, 5% menos que en el mismo periodo de 2022 (con 9,265).

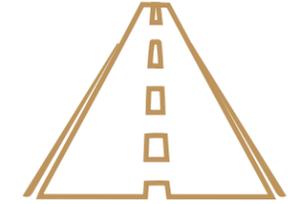


4. Del total de personas fallecidas por los siniestros viales ocurridos de octubre a diciembre de 2023:

- a. 46% fueron motociclistas, 30% peatones, 15% pasajeros de vehículos motorizados², 3% conductores y 7% ciclistas³.
- b. 81% (123) fueron hombres, y
- c. 75% de aquellas con edad conocida (106 de 141), tenía entre 18 y 45 años.



7. El 32% de los siniestros de tránsito mortales ocurridos de octubre a diciembre de 2023 se registraron de jueves a domingo durante la madrugada (de 00:00 a 05:59).



8. En el cuarto trimestre de 2023, 3 de cada 10 hechos de tránsito fatales ocurrieron en ejes viales, 2 en vías primarias y 2 en vías de acceso controlado.

4

5



5. En el cuarto trimestre de 2023, la mitad de las víctimas mortales (77 de 152) perdieron la vida a causa de un choque y casi la tercera parte (45) por atropellamiento.



6. Por segundo trimestre consecutivo, en el cuarto trimestre de 2023, el porcentaje más alto de motociclistas fallecidos (70%) perdió la vida a causa de un choque (49 de 70) y 30% (21) por derrape.

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

³ Debido al redondeo, los porcentajes no suman el 100%.

ÍNDICE

PRINCIPALES HALLAZGOS	2
ÍNDICE	6
INTRODUCCIÓN	8
METODOLOGÍA DE ANÁLISIS	9
1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	10
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	12
2. VÍCTIMAS	16
2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	16
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS	18
2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	20
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO	26
2.1.4. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	28
2.1.5. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO	30
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA	34
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA	36
2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	40
2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	44
2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	46
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO	52
2.2.3. MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	54
3. ANEXOS	56
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS (CIA) POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	56
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	58
4. GLOSARIO DE TÉRMINOS	60

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 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 y 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 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, la Fiscalía General de Justicia (FGJ) es 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

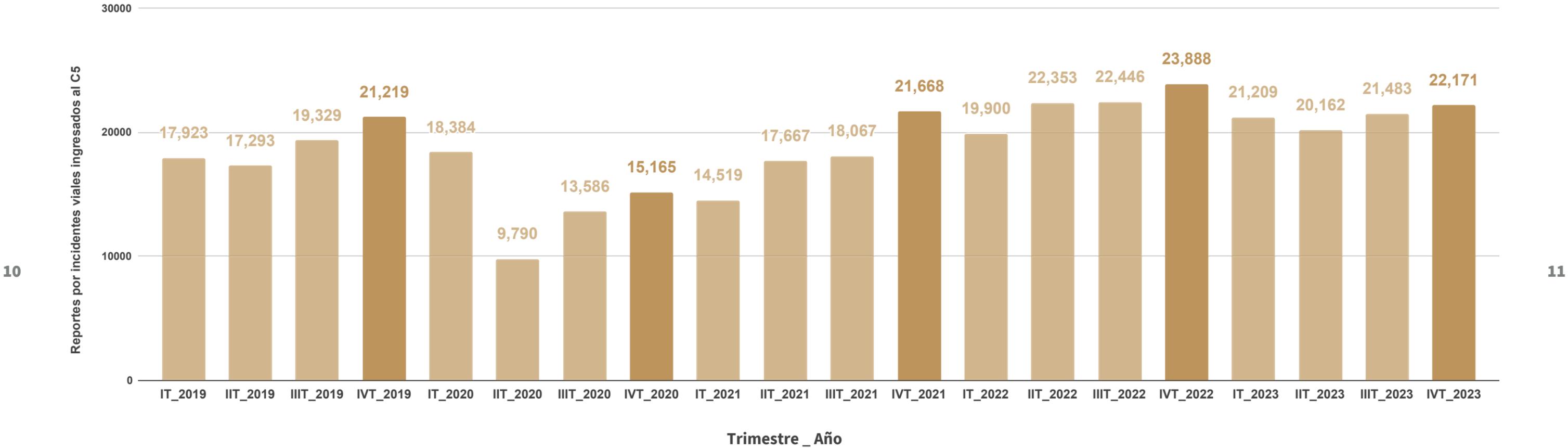
Se comparan interanualmente las cifras del tercer trimestre de 2023 con los mismos periodos de 2019 y 2022, provenientes de la información proporcionada por el C5, la SSC y la FGJ. **Es importante hacer hincapié en que la SEMOVI no genera los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de las 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 octubre a diciembre de 2023, se registró una reducción de 7% en el número de reportes por incidentes viales ingresados al C5 respecto al mismo periodo de 2022, pasando de 23,888 a 22,171. En comparación con dicho periodo de 2019, en el que se registraron 21,219 reportes, se tuvo un incremento de 4% (Gráfica 1).

Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2023⁴

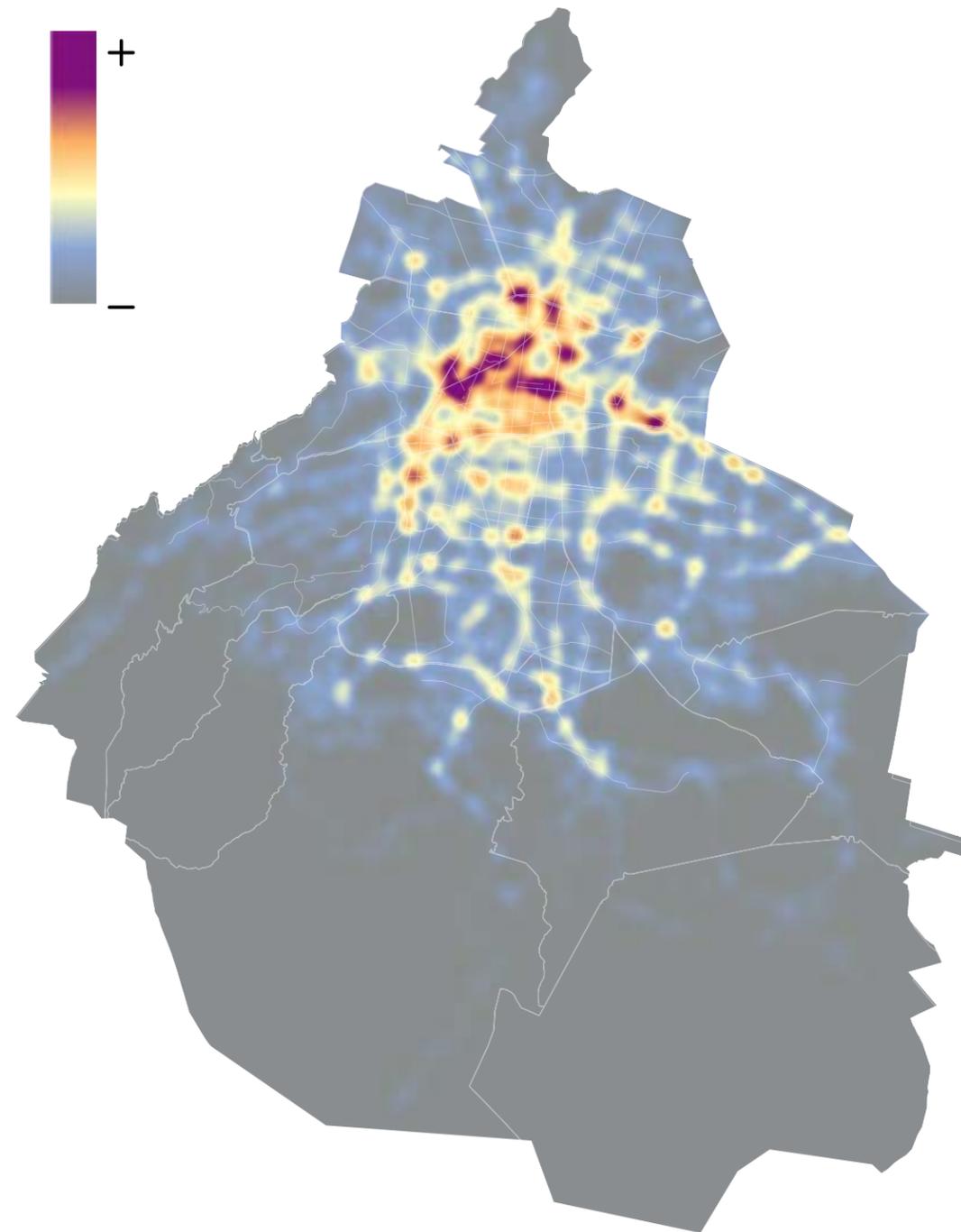


De enero a diciembre de 2023, ingresaron al C5 85,025 reportes por incidentes viales, es decir, 4% menos que en el mismo periodo de 2022, con 88,587, y 12% más que en el periodo de 2019, con 75,764.

⁴ 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

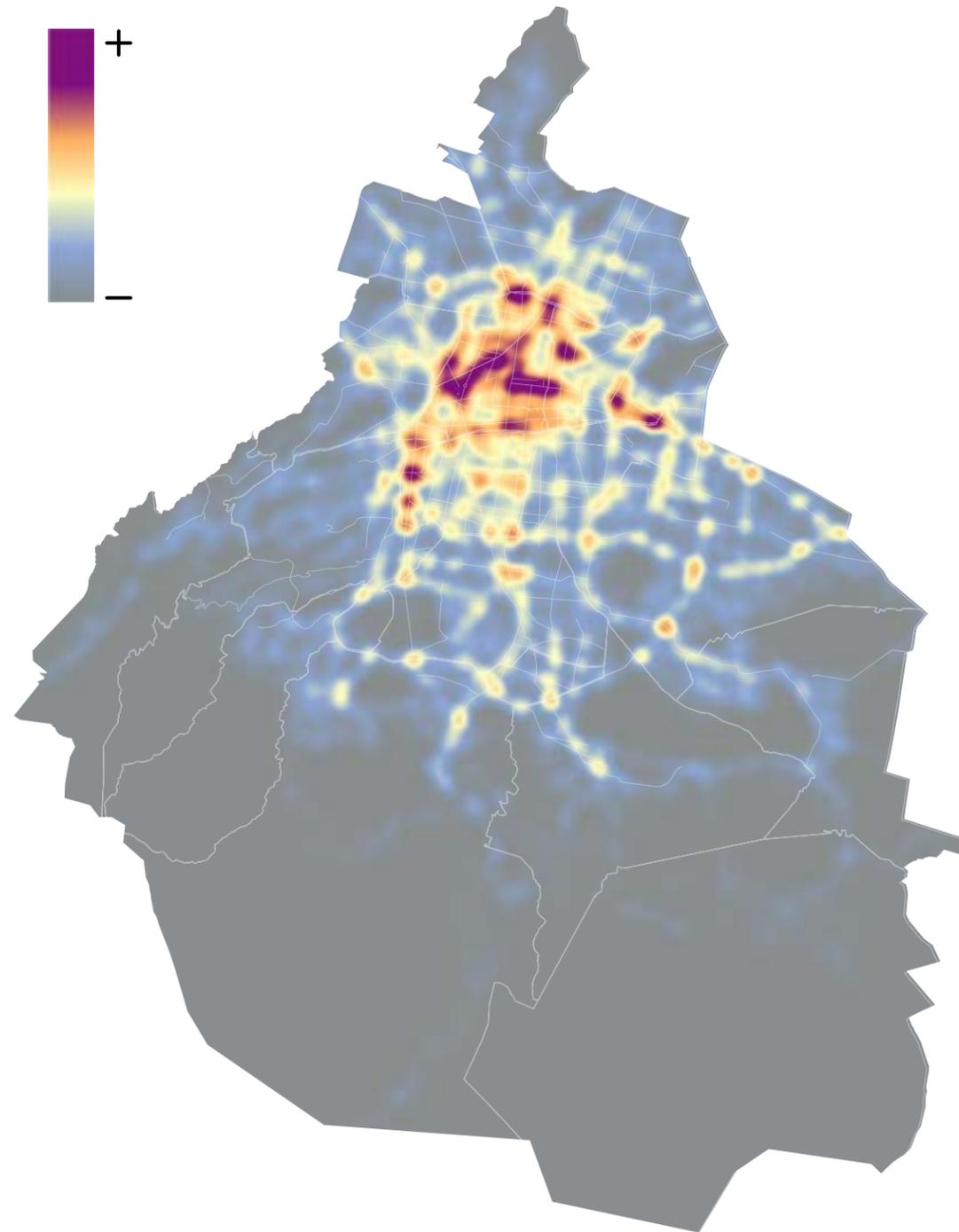
Mapa 1. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, cuarto trimestre 2023



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

- Eje 6 Sur Av. Luis Méndez y Av. Guelatao (26),
- Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier y Eje 2 Oriente Av. H. Congreso de la Unión (25),
- Circuito Interior Río Consulado y Calz. de Guadalupe (22),
- Eje 5 Norte Calz. San Juan de Aragón y Eje 3 Oriente Ing. Eduardo Molina (22),
- Av. Paseo de la Reforma y Av. Insurgentes (21),
- Circuito Interior Río Churubusco y Eje 6 Sur Trabajadores Sociales (21) y
- Eje 6 Sur Trabajadores Sociales y Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez (21).

Mapa 2. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, 2023



Con base en el Mapa 2, en 2023 hubo alta concentración de incidentes viales en las siguientes intersecciones:

- Eje 5 Norte Calzada San Juan de Aragón y Eje 3 Oriente Ingeniero Eduardo Molina (82),
- Eje 1 Sur Fray Servando Teresa de Mier y Eje 2 Oriente Av. H. Congreso de la Unión (77),
- Av. Marina Nacional y Circuito Interior Melchor Ocampo (73),
- Circuito interior Río Consulado y Calz. de Guadalupe (73),
- Av. San Antonio y Anillo Periférico (72),
- Eje 1 Poniente Calzada Vallejo y Eje 3 Norte Av. Cuitláhuac (72),
- Eje 6 Sur Av. Luis Méndez y Av. Guelatao (72),
- Calzada de las Bombas y Eje 2 Oriente Canal de Miramontes (71),
- Eje 6 Sur Trabajadores Sociales y Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez (69),
- Eje 5 Sur San Antonio y Circuito Interior Av. Revolución (67),
- Av. Tláhuac y Anillo Periférico Canal de Garay (67),
- Eje 5 Poniente Alta Tensión y Eje 5 Sur Prolongación San Antonio (66) y
- Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa y Eje 5 Oriente Av. Lic. Javier Rojo Gómez (66).

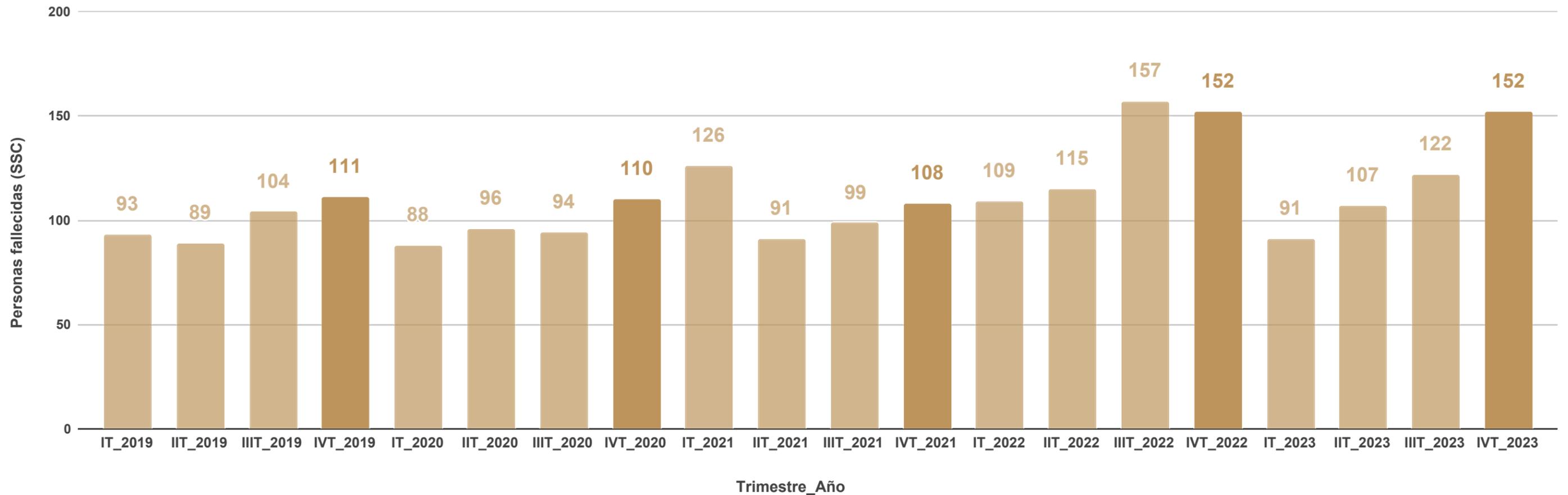
2. VÍCTIMAS

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, además se proporciona 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 cuarto trimestre de 2023 el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito se mantuvo respecto al cuarto trimestre de 2022, con 152 en ambos periodos. Por su parte, en comparación con el mismo periodo de 2019, cuando se registraron 111 víctimas mortales, hubo un incremento de 37% (Gráfica 2).

Gráfica 2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2023⁵

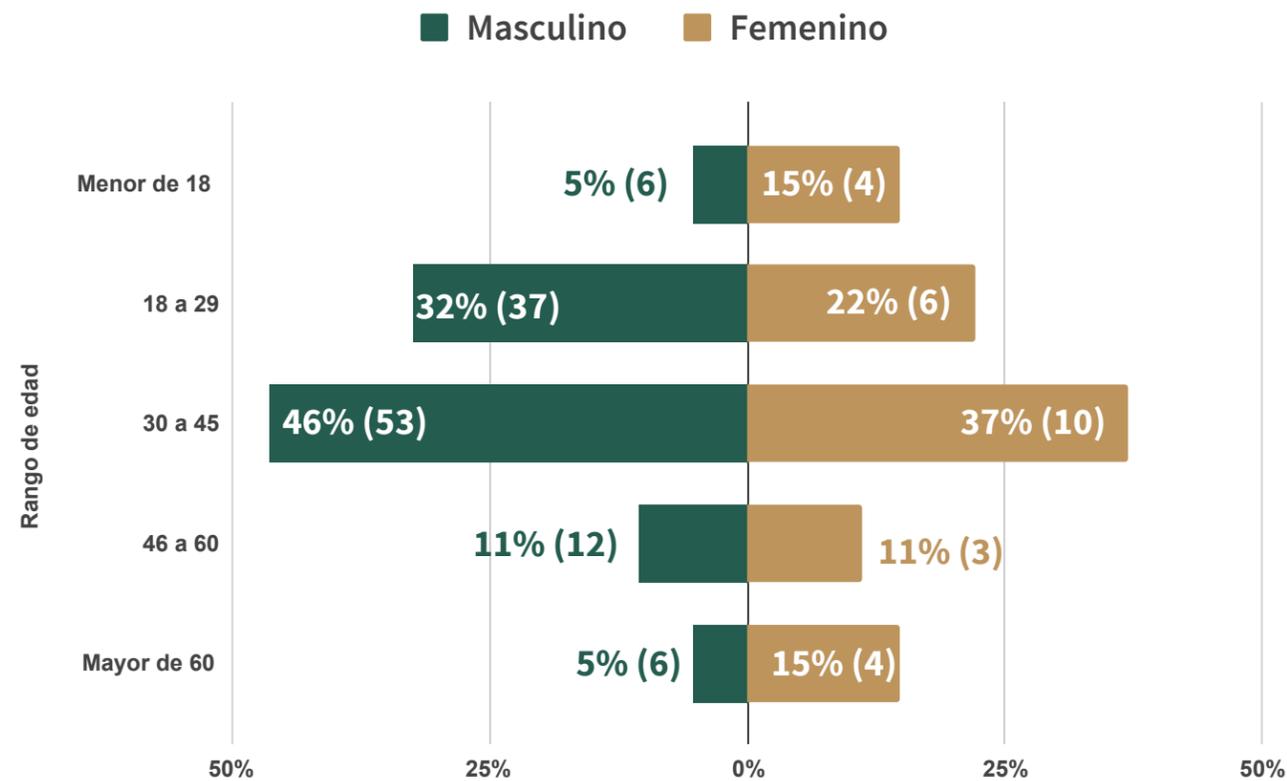


De enero a diciembre de 2023 se registraron 472 personas fallecidas, lo que significa una disminución de 11% respecto a las 533 víctimas mortales registradas en el periodo de 2022 y un incremento de 19% en comparación con las registradas en 2019 (397).

⁵ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento de ese año.

2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

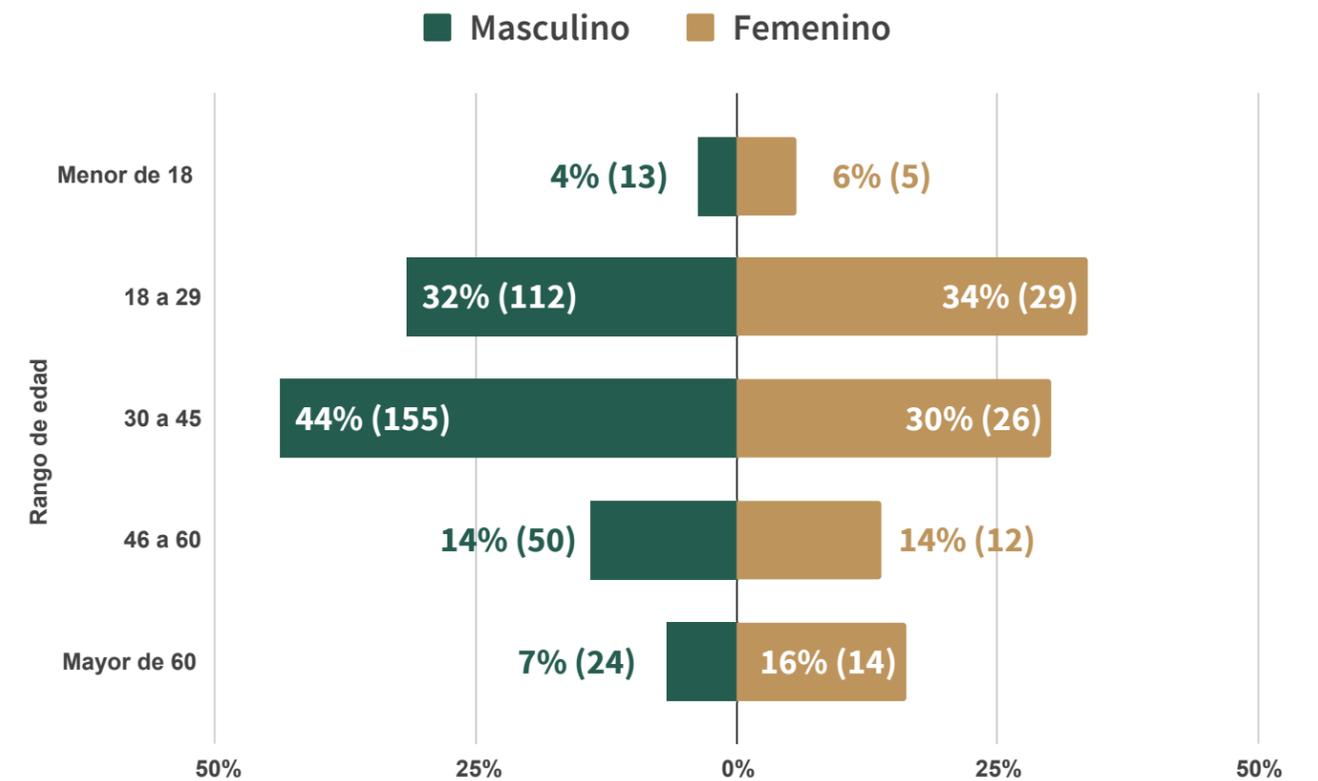
Gráfica 3.1. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo cuarto trimestre 2023



Durante el cuarto trimestre de 2023, el 81% de las víctimas mortales por siniestros viales (123 de 152) fueron hombres y 19% mujeres (29 de 152).

Omitiendo a las víctimas mortales por los hechos de tránsito ocurridos en el cuarto trimestre de 2023 de edad desconocida⁶, se registró que el 75% de las personas fallecidas (106 de 141) tenía entre 18 y 45 años de edad. El 46% de los hombres fallecidos (53 de 114) y el 37% de las mujeres fallecidas (10 de 27) oscilaba entre 30 y 45 años (Gráfica 3.1).

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



8 de cada 10 personas fallecidas (379 de 472) por hechos de tránsito ocurridos de enero a diciembre del 2023 eran hombres.

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales por los siniestros viales ocurridos de enero a diciembre del 2023 de edad y sexo desconocidos⁷, en la Gráfica 3.2 se observa que tenían entre 18 y 45 años de edad:

- 7 de cada 10 víctimas mortales,
- 7 de cada 10 hombres fallecidos y
- 6 de cada 10 mujeres fallecidas.

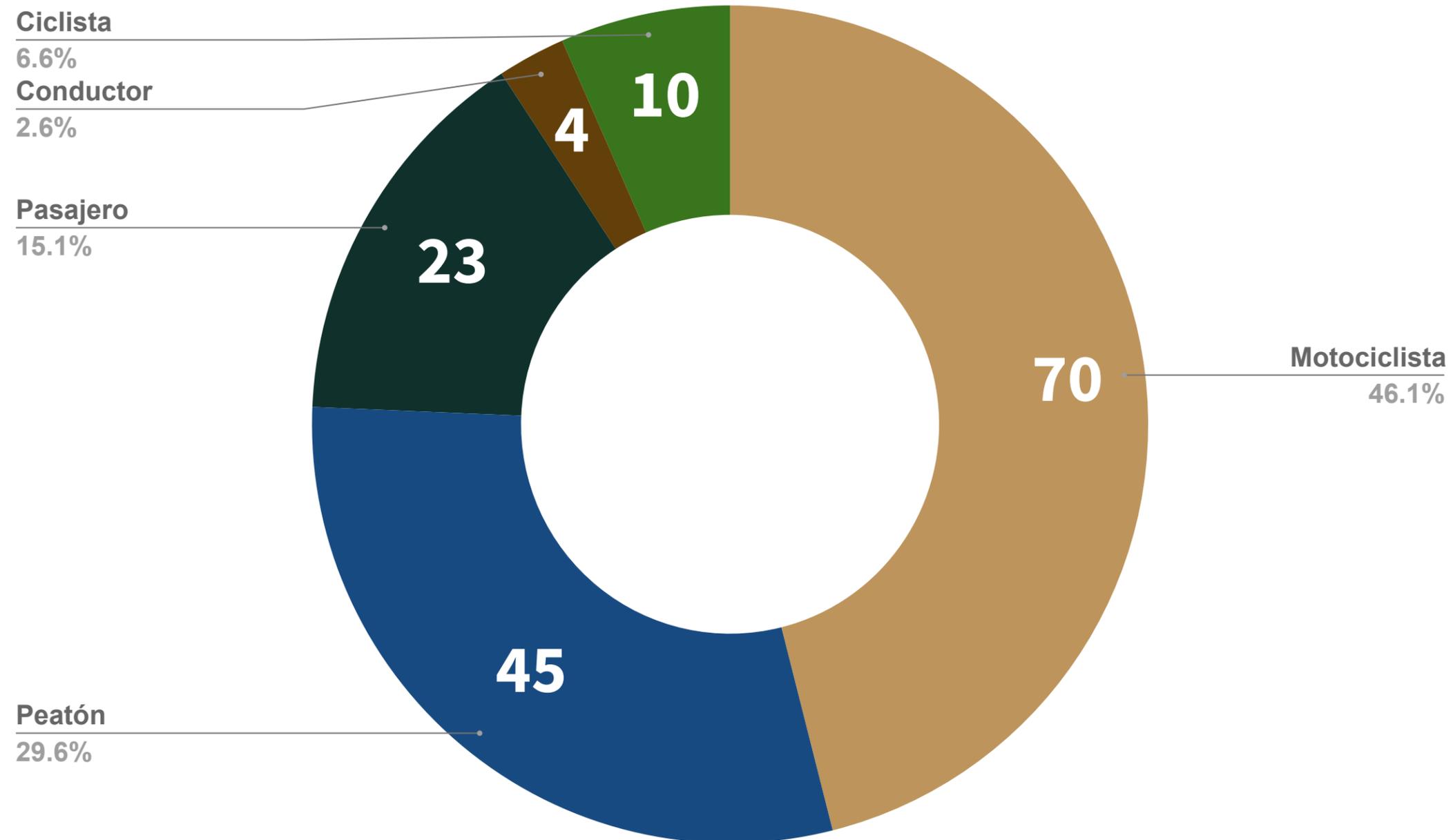
⁶ Se omiten 9 hombres y 2 mujeres de edad desconocida.

⁷ Se omiten 25 hombres y 6 mujeres de edad desconocida, y una persona de edad y sexo desconocidos.

2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

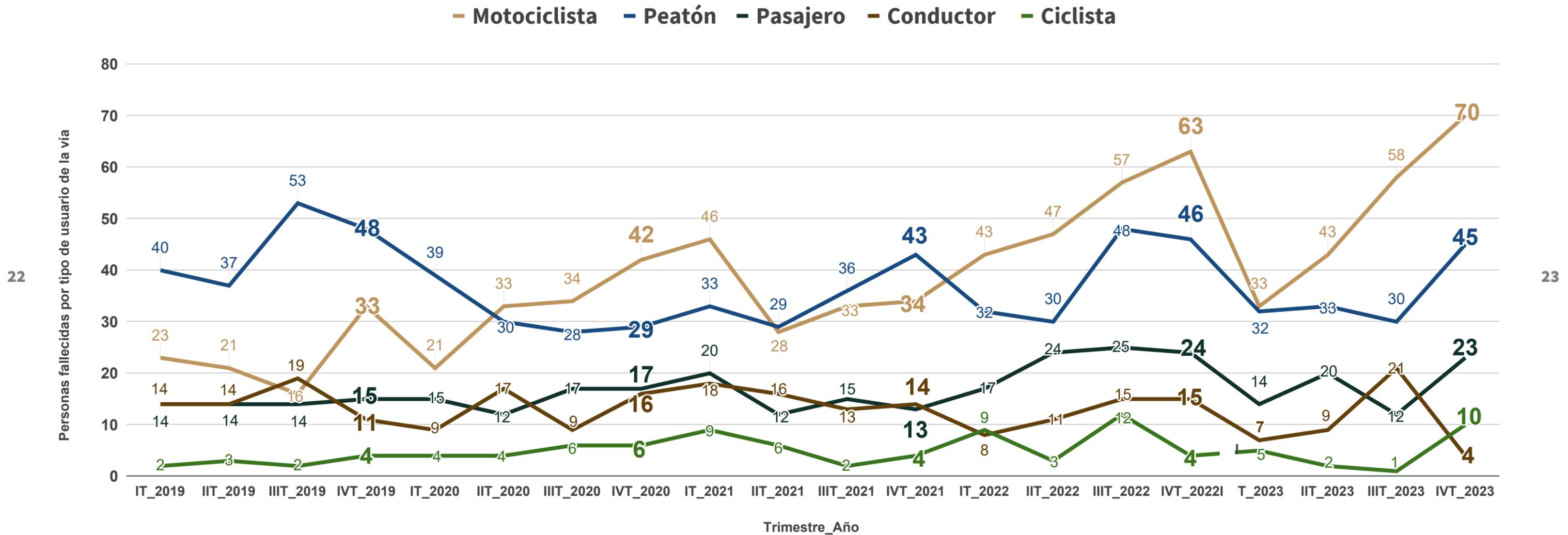
De acuerdo con la Gráfica 4, por octavo trimestre consecutivo, en el cuarto trimestre de 2023 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito, con 46% del total (70 de 152), seguido de peatones con 30% (45 de 152).

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



De acuerdo con la Gráfica 5, el total de personas fallecidas en el cuarto trimestre de 2023 respecto al mismo periodo de 2022 se mantuvo en 152. Se registraron reducciones en el número de conductores fallecidos pasando de 15 a 4, peatones de 46 a 45 y pasajeros⁸ de 24 a 23. Por otra parte, el número de motociclistas fallecidos incrementó de 63 a 70 y el de ciclistas de 4 a 10.

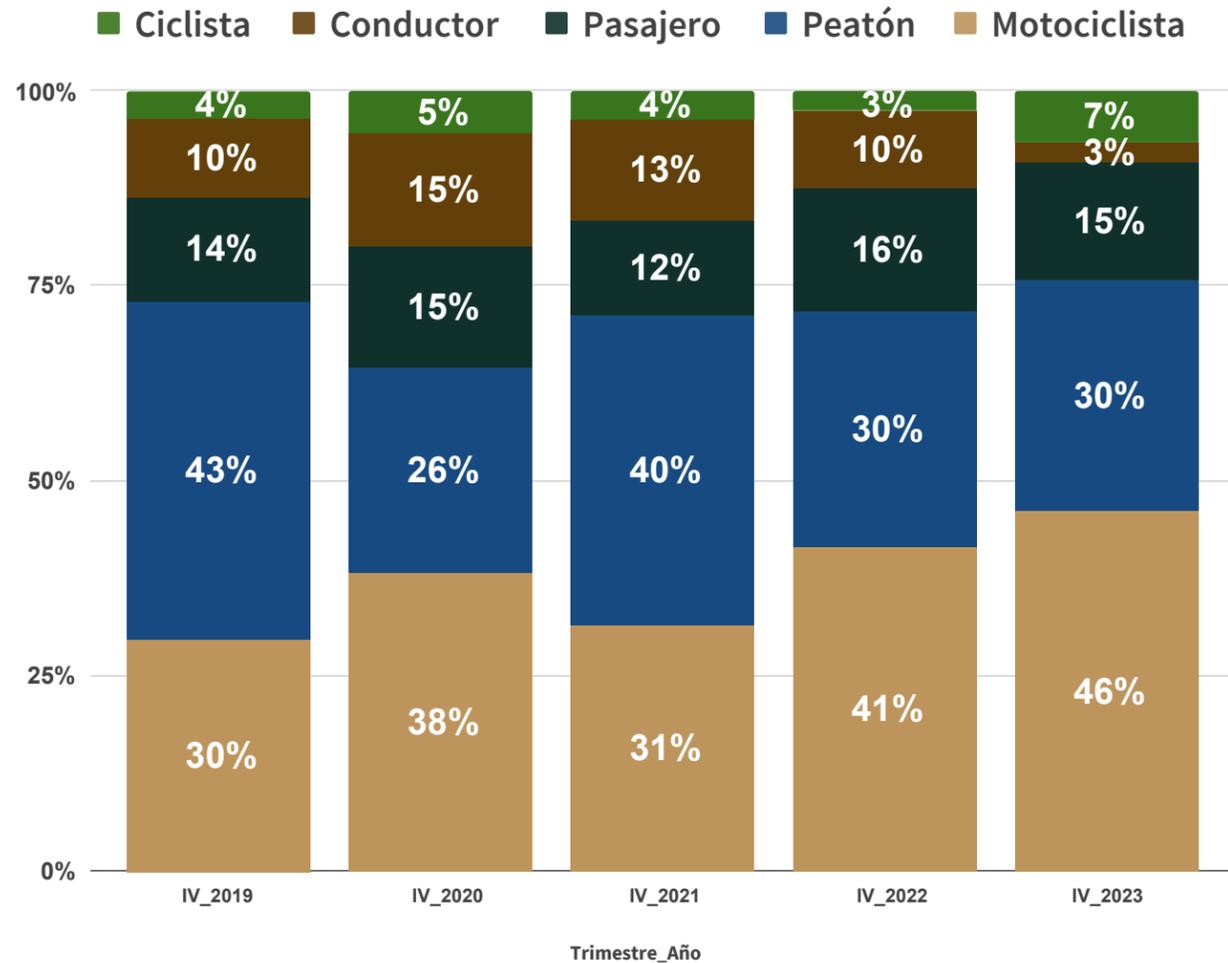
Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2023⁹



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.

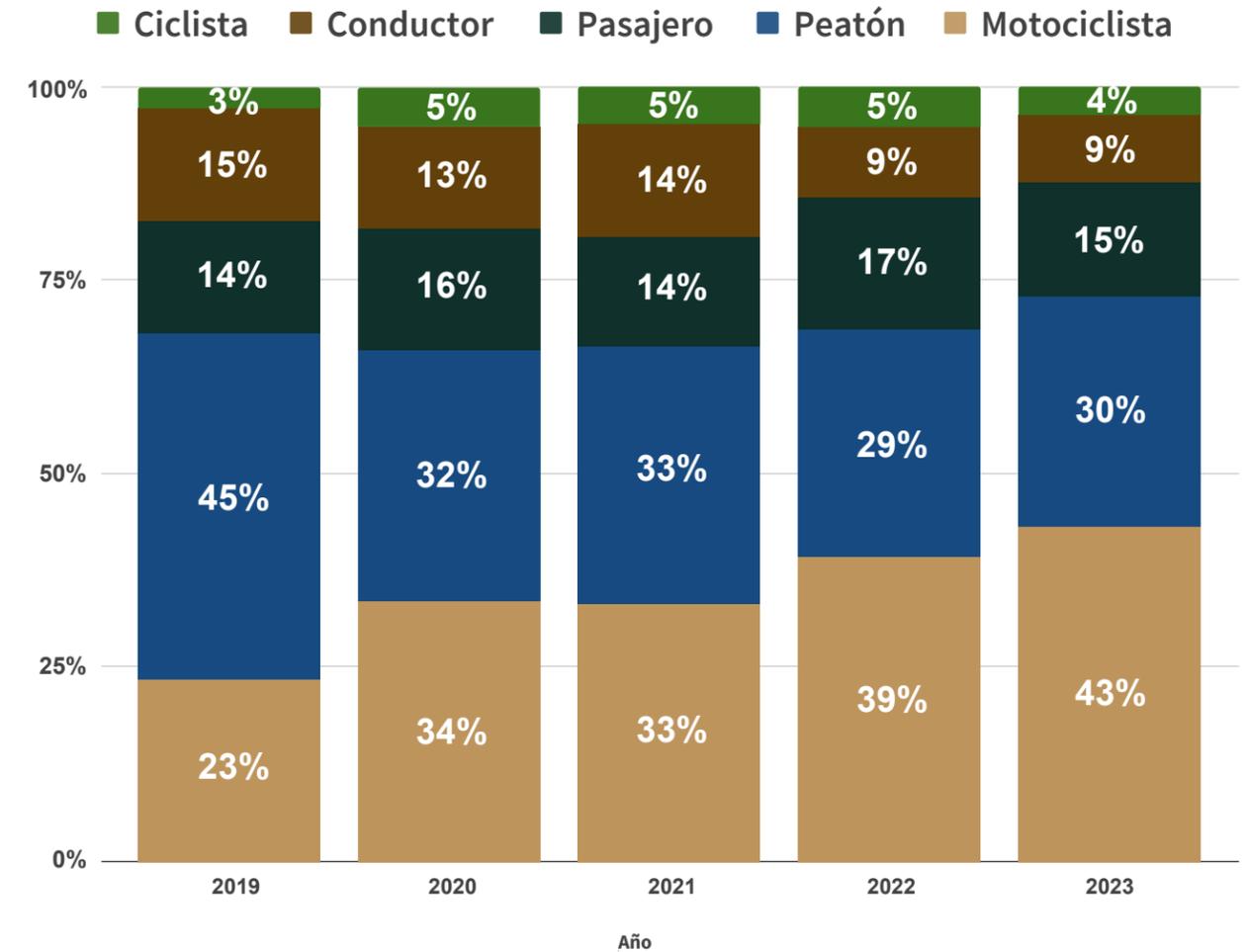
Gráfica 6.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2019-2023^{10 11}



24

Con base en las Gráficas 5 y 6.1, en el cuarto trimestre de 2023 se registró la menor proporción de conductores fallecidos respecto del total de víctimas mortales por trimestre con 3%. De forma contraria, se tuvo la mayor proporción de motociclistas fallecidos con 46%.

Gráfica 6.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, 2019-2023^{12 13}



25

De acuerdo con la Gráfica 6.2, del periodo acumulado entre enero y diciembre 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 23% en 2019 a 43% en 2023.

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

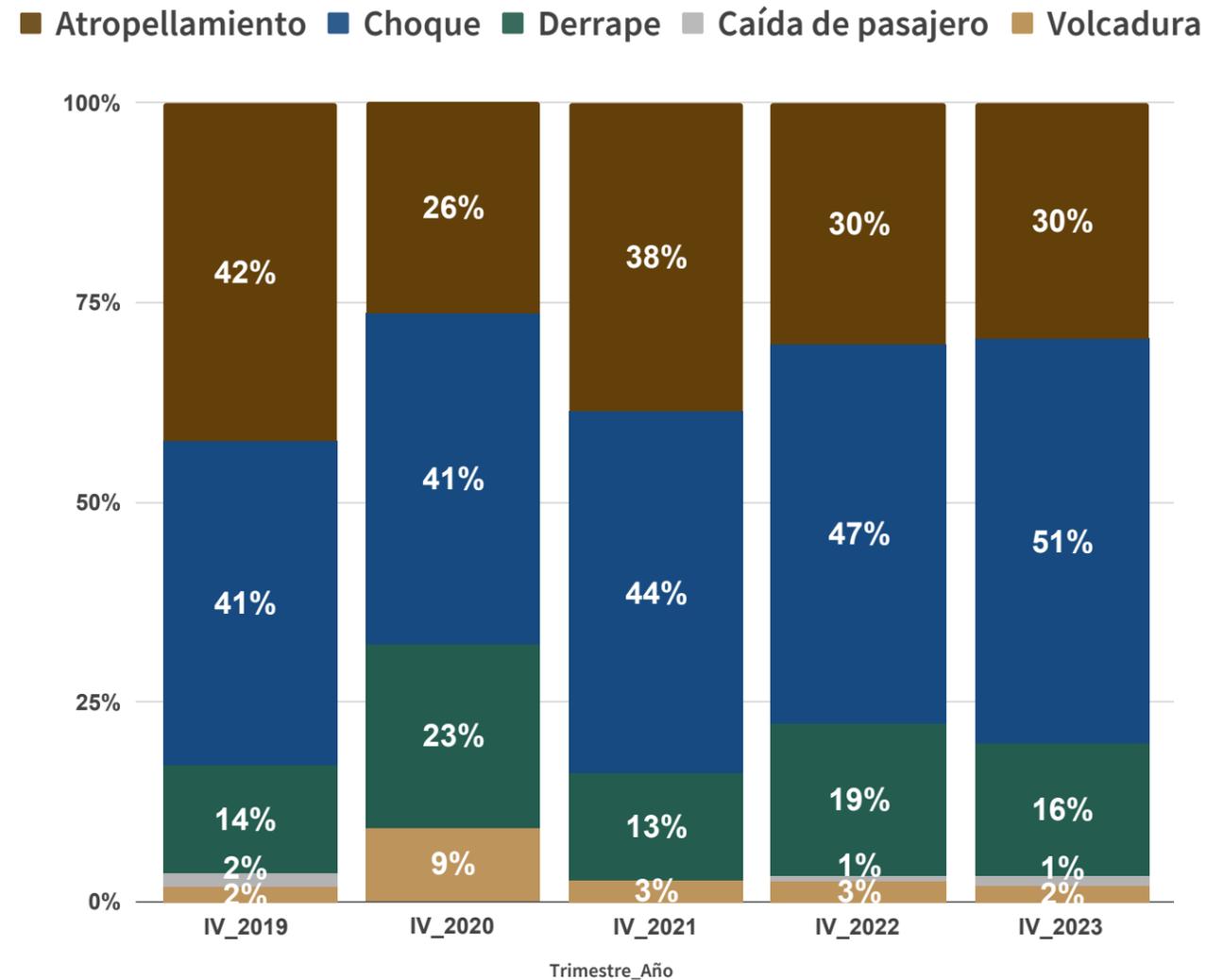
¹¹ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del cuarto trimestre de 2019, 2021 y 2023 no suman el 100%.

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

¹³ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes de 2021, 2022 y 2023 no suman el 100%.

2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

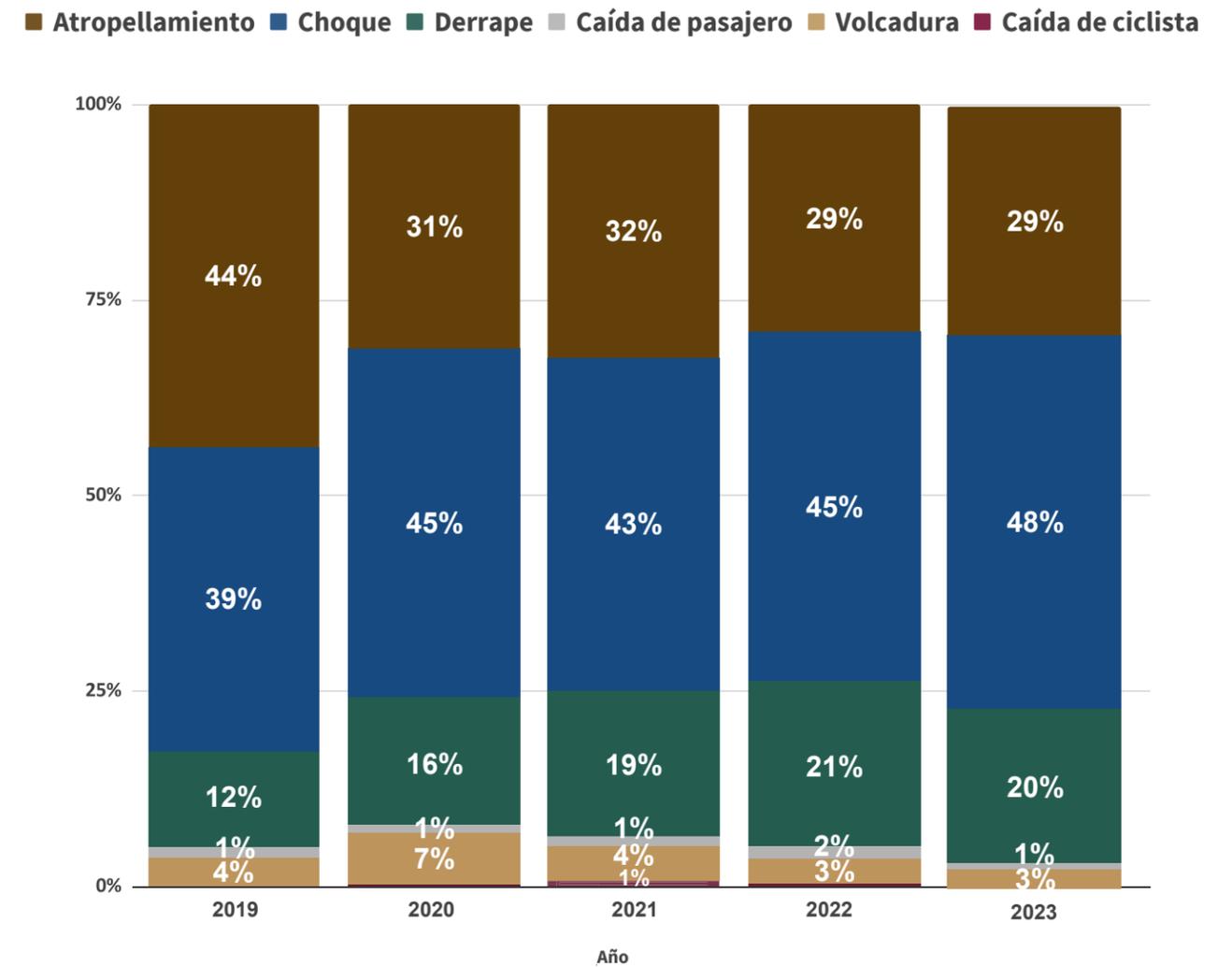
Gráfica 7.1. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, cuarto trimestre 2019-2023^{14 15}



Con base en la Gráfica 7.1, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a un atropellamiento pasando de 42% en el cuarto trimestre de 2019 a 30% en el mismo periodo de 2023.

Trimestralmente, desde enero de 2019 y hasta diciembre de 2023, los choques ocasionaron la muerte de entre el 41% y el 51% del total de las personas fallecidas por hechos de tránsito (Gráfica 7.1).

Gráfica 7.2. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, 2019-2023^{16 17}



Posterior a una reducción de 15 puntos porcentuales en la proporción de muertes por atropellamiento entre 2019 y 2022, el porcentaje de víctimas mortales debido a esta causa respecto del total se ha mantuvo en 29%, 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).

¹⁴ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

¹⁵ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del cuarto trimestre de 2021, 2022 y 2023 no suman el 100%.

¹⁶ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

¹⁷ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes de 2020, 2021, 2022 y 2023 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 cuarto trimestre de 2023:

- 70% (49 de 70) de los motociclistas fallecidos murieron a causa de choques y 30% (21 de 70) por derrapes.
- 15 de los 23 pasajeros fallecidos¹⁸ (65%) murieron debido a choques y 4 (17%) a causa de derrapes.

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	0	10	49	15	3	77
Atropellamiento	45	0	0	0	0	45
Derrape	0	0	21	4	0	25
Volcadura	0	0	0	2	1	3
Caída de pasajero	0	0	0	2	0	2
Total	45	10	70	23	4	152

En 2023 (Tabla 2):

- 85% (35 de 41) de los conductores fallecidos perdieron la vida a causa de un choque y 15% (6) por volcadura.
- 44 de los 69 pasajeros¹⁹ fallecidos (64%) murieron por choque y 14 (20%) debido a derrapes.
- 60% (123 de 204) de los motociclistas fallecidos, murieron por choque y 39% (79) por volcaduras.

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	5	18	123	44	35	225
Atropellamiento	135	0	2	1	0	138
Derrape	0	0	79	14	0	93
Volcadura	0	0	0	6	6	12
Caída de pasajero	0	0	0	4	0	4
Total	140	18	204	69	41	472

¹⁸ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.).

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

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, **cuarto trimestre 2023**

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Bicicleta	Microbús	Metrobús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	10	13	7	0	4	1	4	0	1	0	5	45
Ciclista	2	3	3	0	2	0	0	0	0	0	0	10
Ocupante de motocicleta	3	25	11	1	0	0	4	7	2	27	2	82
<i>Conductor</i>	3	19	10	1	0	0	4	7	1	23	2	70
<i>Pasajero</i>	0	6	1	0	0	0	0	0	1	4	0	12
Ocupante de vehículo liviano	0	2	0	0	0	1	0	7	0	3	0	13
<i>Conductor</i>	0	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	4
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	1	0	5	0	2	0	9
Ocupante de vehículo de carga	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de autobús de pasajeros	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Total	15	43	22	1	6	2	8	14	3	31	7	152

30

31

De acuerdo con la Tabla 3, durante el cuarto trimestre de 2023:

- 55% de los ocupantes de motocicleta fallecidos perdió la vida a causa de una colisión con otro tipo de vehículo motorizado, mientras que 41% por derrape o choque contra poste o árbol²⁰.
- 13 de 45 (29%) peatones fallecidos murieron por hechos con vehículos livianos involucrados y 22% (10 de 45) por siniestros con autobús de pasajeros.
- En la muerte de 4 de los 10 ciclistas fallecidos estuvieron involucrados vehículos del transporte público (uno de ellos se encontraba estacionado).
- 10 de 13 ocupantes de un vehículo liviano fallecieron por choque contra algún poste o árbol²¹ o a causa de una volcadura.

²⁰ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

²¹ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

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

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Bicicleta	Microbús	Metrobús	Trolebús	Tren	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Vehículo desconocido	Total
Peatón	21	59	21	1	10	3	0	1	11	0	4	0	9	140
Ciclista	2	5	7	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	18
Ocupante de motocicleta	10	62	31	1	1	1	1	0	11	19	3	96	2	238
<i>Conductor</i>	7	53	27	1	1	0	1	0	10	18	2	82	2	204
<i>Pasajero</i>	3	9	4	0	0	1	0	0	1	1	1	14	0	34
Ocupante de vehículo liviano	0	10	7	0	1	1	0	0	0	29	0	9	1	58
<i>Conductor</i>	0	6	5	0	0	0	0	0	0	18	0	4	1	34
<i>Pasajero</i>	0	4	2	0	1	1	0	0	0	11	0	5	0	24
Ocupante de vehículo de carga	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	4	1	8
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	4
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	4
Ocupante de metrobús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Ocupante de autobús de pasajeros	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Ocupante de taxi	0	3	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	7
<i>Conductor</i>	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3
<i>Pasajero</i>	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	4
Total	33	141	67	2	14	5	1	1	24	54	7	110	13	472

En 2023 (Tabla 4):

- El 48% (115 de 238) de los ocupantes de motocicleta fallecieron por derrape o choque contra un poste o árbol²².
- 59 de 140 (42%) peatones fallecidos murieron por hechos con vehículos livianos involucrados.
- 7 de 18 ciclistas fallecidos perdieron la vida a causa de siniestros con vehículos de carga.
- Casi 70% (38 de 58) de los ocupantes de vehículo liviano fallecieron por un choque contra algún poste o árbol²³ o volcaduras.
- 4 de los 7 ocupantes de taxi fallecieron por choque contra algún poste o árbol²⁴.

²² Especificado en la base de datos como objeto fijo.

²³ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

²⁴ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

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, cuarto trimestre 2023

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	3	4	2	4	6	5	2	26
	12:00 a 17:59	7	4	1	3	5	5	1	26
Noche	18:00 a 23:59	4	4	6	3	8	6	2	33
	00:00 a 05:59	6	6	1	9	7	10	21	60
total		20	18	10	19	26	26	26	145

Durante el cuarto trimestre de 2023, los viernes, sábados y domingos concentraron el 54% de los hechos de tránsito con víctimas mortales, mientras que los horarios nocturnos (18:00 a 05:59) de lunes a domingo, el 64%. Es importante hacer énfasis en que de jueves a domingos de 00:00 a 05:59 se registró el 32% de tales hechos (Gráfica 8.1).

34

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

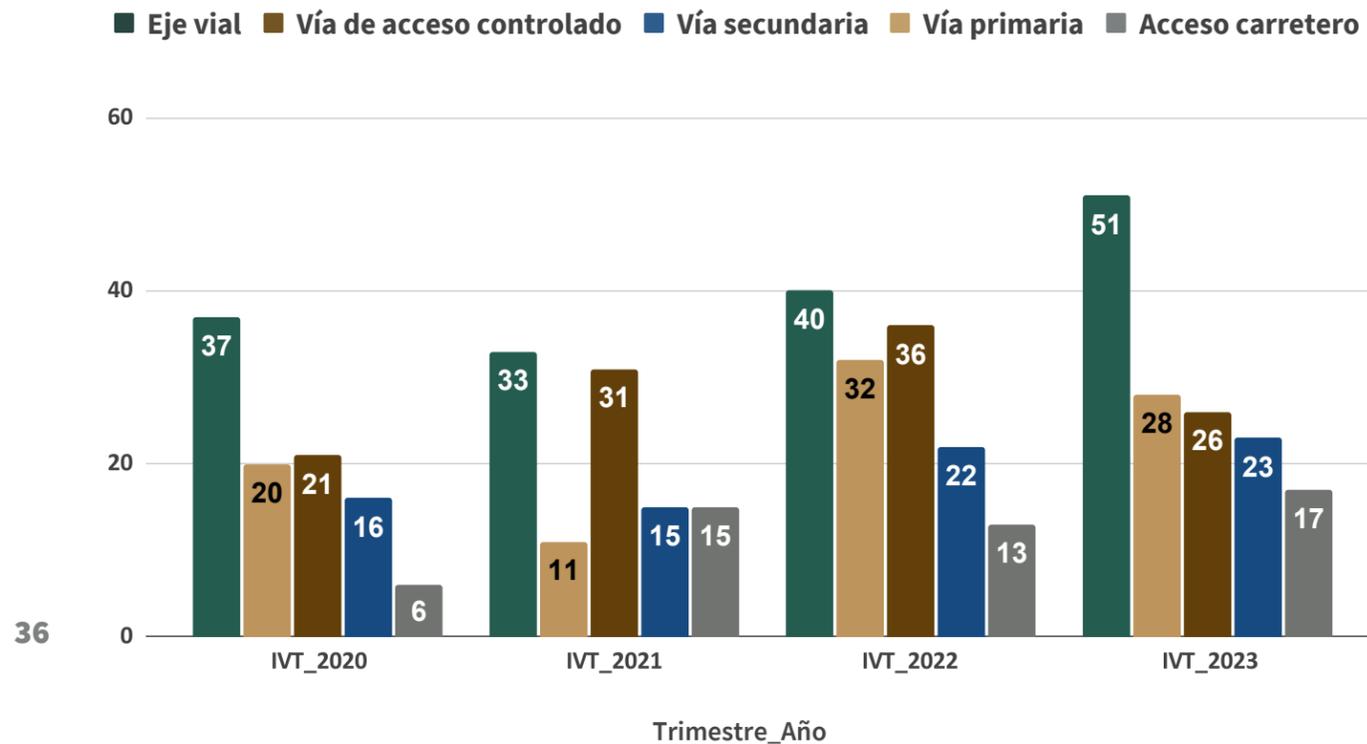
35

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	12	9	7	13	10	14	15	80
	12:00 a 17:59	15	14	9	5	21	17	12	93
Noche	18:00 a 23:59	13	9	15	12	25	20	19	113
	00:00 a 05:59	24	13	7	18	16	36	55	169
total		64	45	38	48	72	87	101	455

Durante el periodo de enero a diciembre 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 62%. Los tres días que concentraron las cifras más altas de siniestros fatales en el horario de 00:00 a 05:59 fueron sábado, domingo y lunes registrando en conjunto el 25% (Gráfica 8.2).

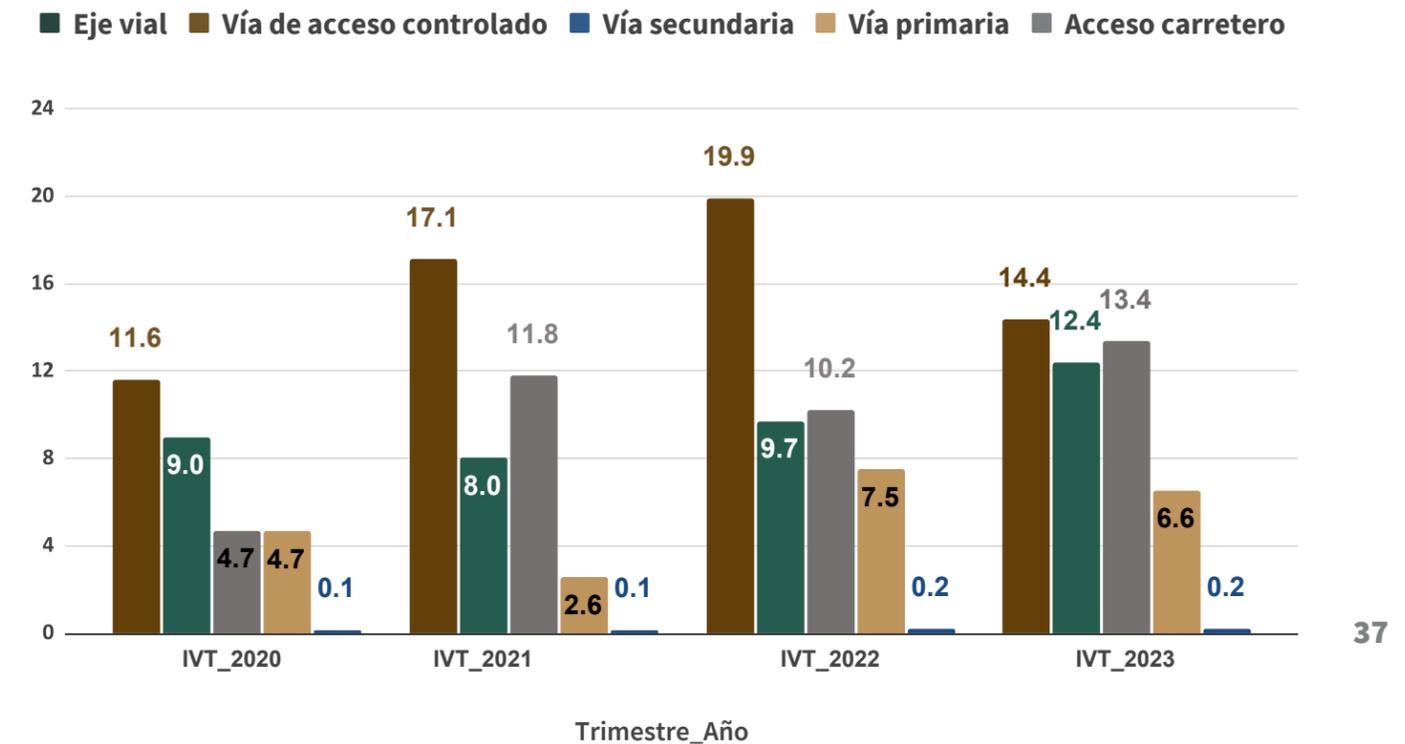
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

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



En el cuarto trimestre de 2023, los ejes viales registraron de forma bastante significativa la cifra más alta de ocurrencia de hechos de tránsito mortales con 51 de 145 (35%), seguidos de las vías primarias con 19% y las vías de acceso controlado con 18% (Gráfica 9.1).

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



Con base en la Gráfica 9.2, en el cuarto 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 14.4, seguidas de los accesos carreteros con 13.4 y los ejes viales con 12.4.

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.

Los términos vía de acceso controlado, vía primaria, eje vial 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.

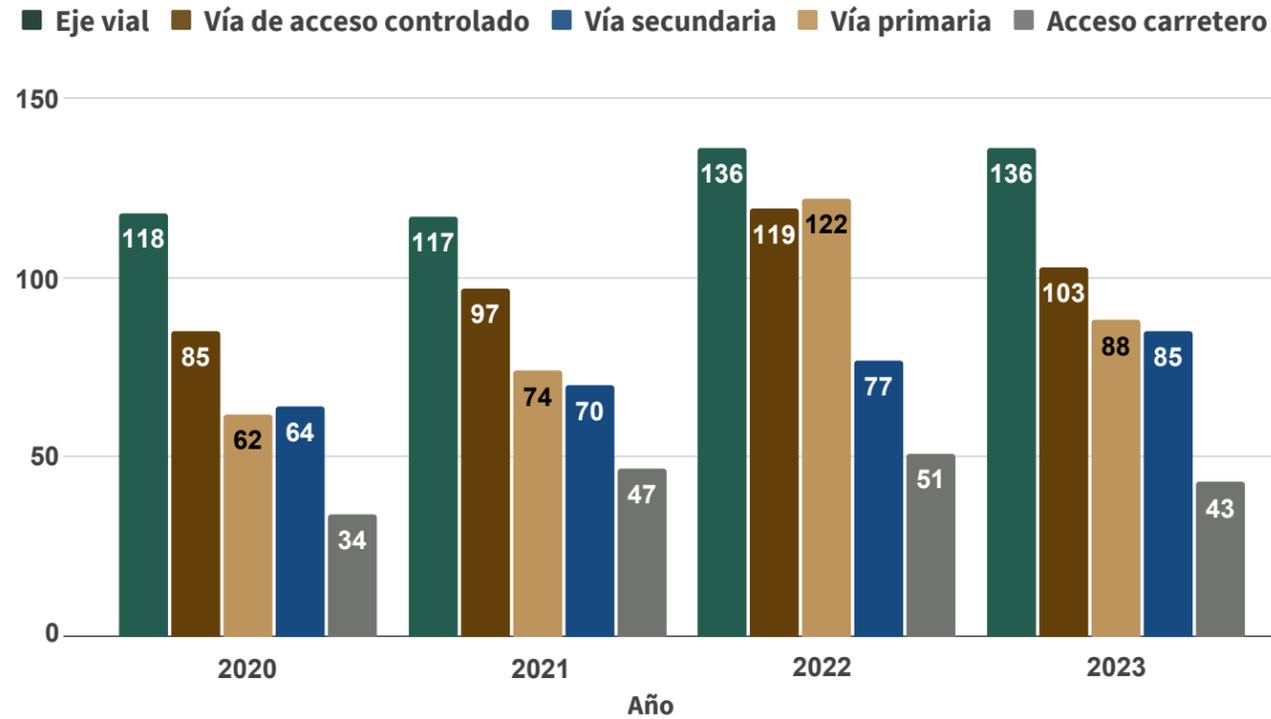
La clasificación de la vía de ocurrencia de cada uno de los hechos de tránsito es asignada por la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

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.

Los términos vía de acceso controlado, vía primaria, eje vial 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.

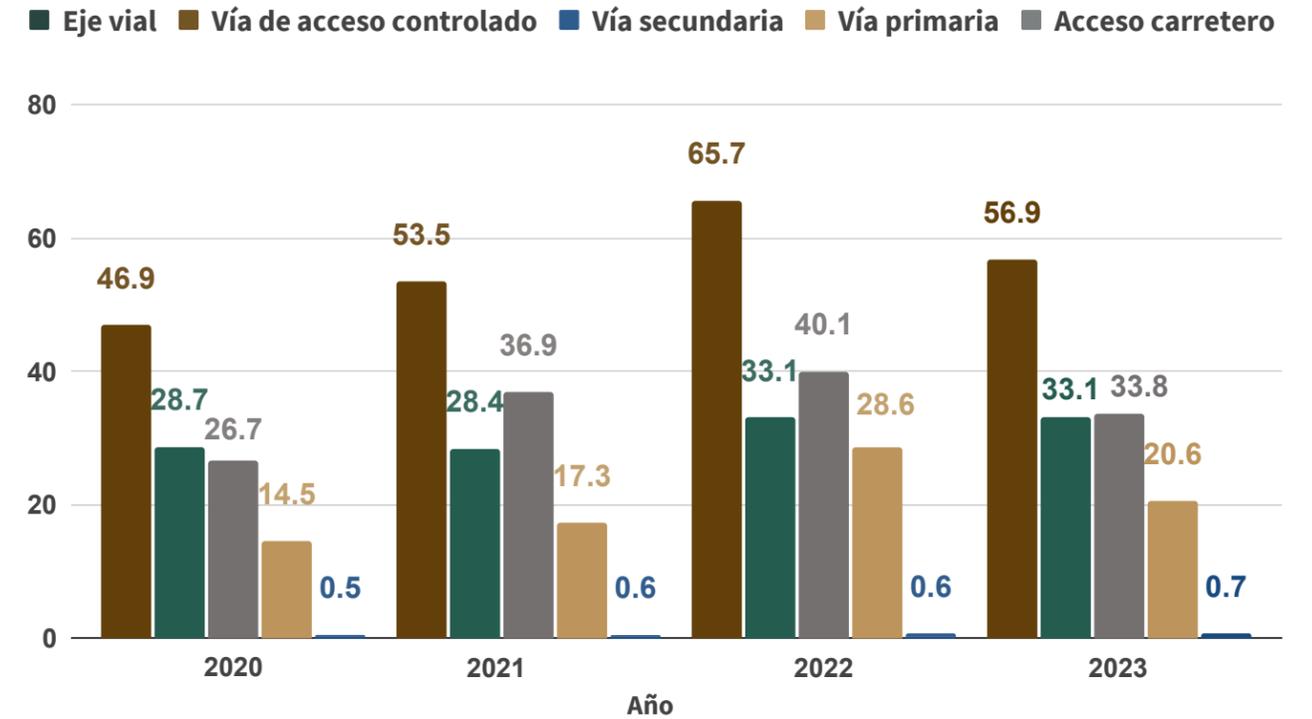
La clasificación de la vía de ocurrencia de cada uno de los hechos de tránsito es asignada por la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

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



En 2023, 30% de los hechos de tránsito fatales (136 de 455) ocurrieron en ejes viales y 23% en vías de acceso controlado (Gráfica 10.1).

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



De acuerdo con la Gráfica 10.2, en 2023, las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 56.9, seguido de los accesos carreteros con 33.8 y los ejes viales con 33.1 (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.

Los términos vía de acceso controlado, vía primaria, eje vial 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.

La clasificación de la vía de ocurrencia de cada uno de los hechos de tránsito es asignada por la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

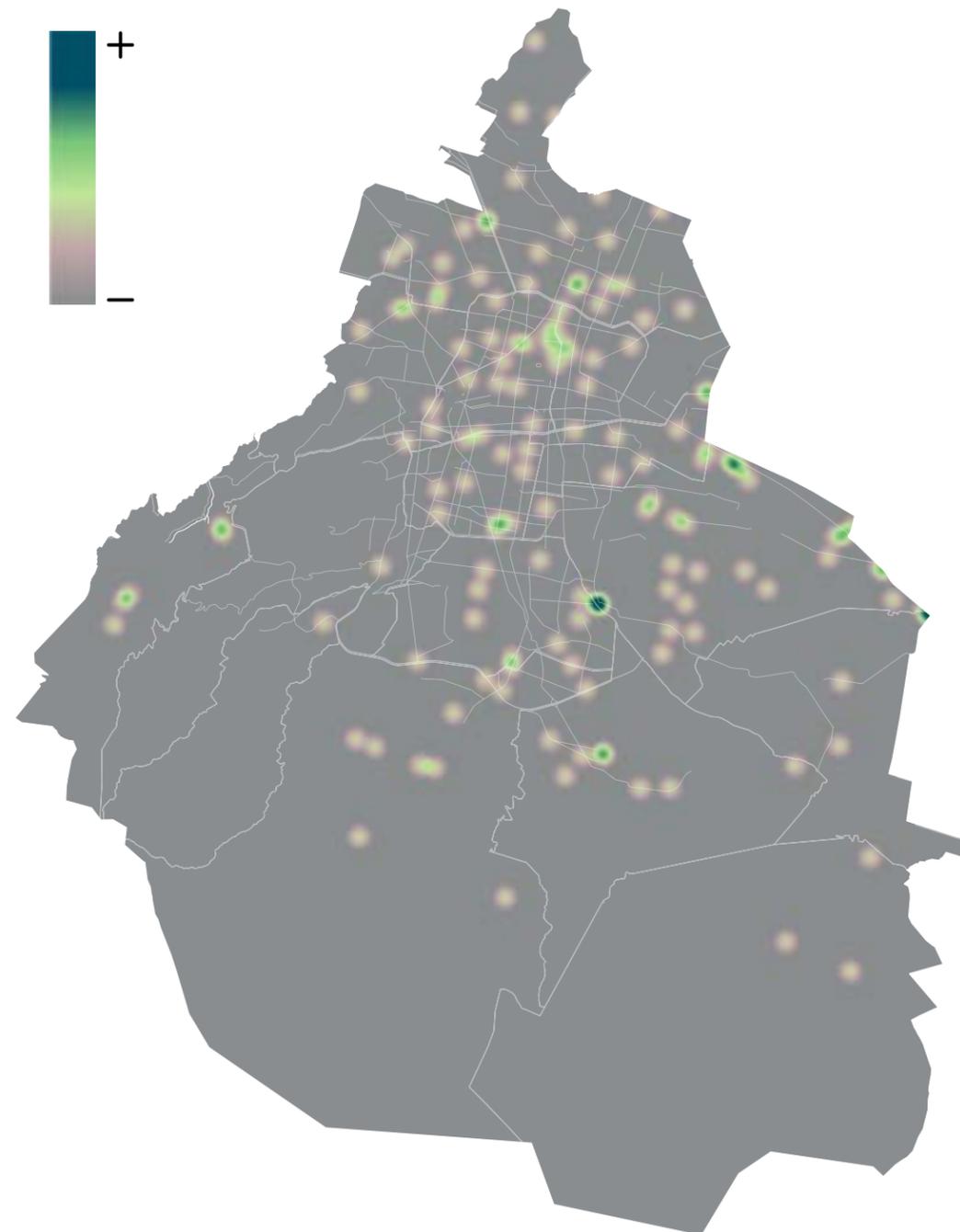
²⁸ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

Los términos vía de acceso controlado, vía primaria, eje vial 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.

La clasificación de la vía de ocurrencia de cada uno de los hechos de tránsito es asignada por la Secretaría de Seguridad Ciudadana.

2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

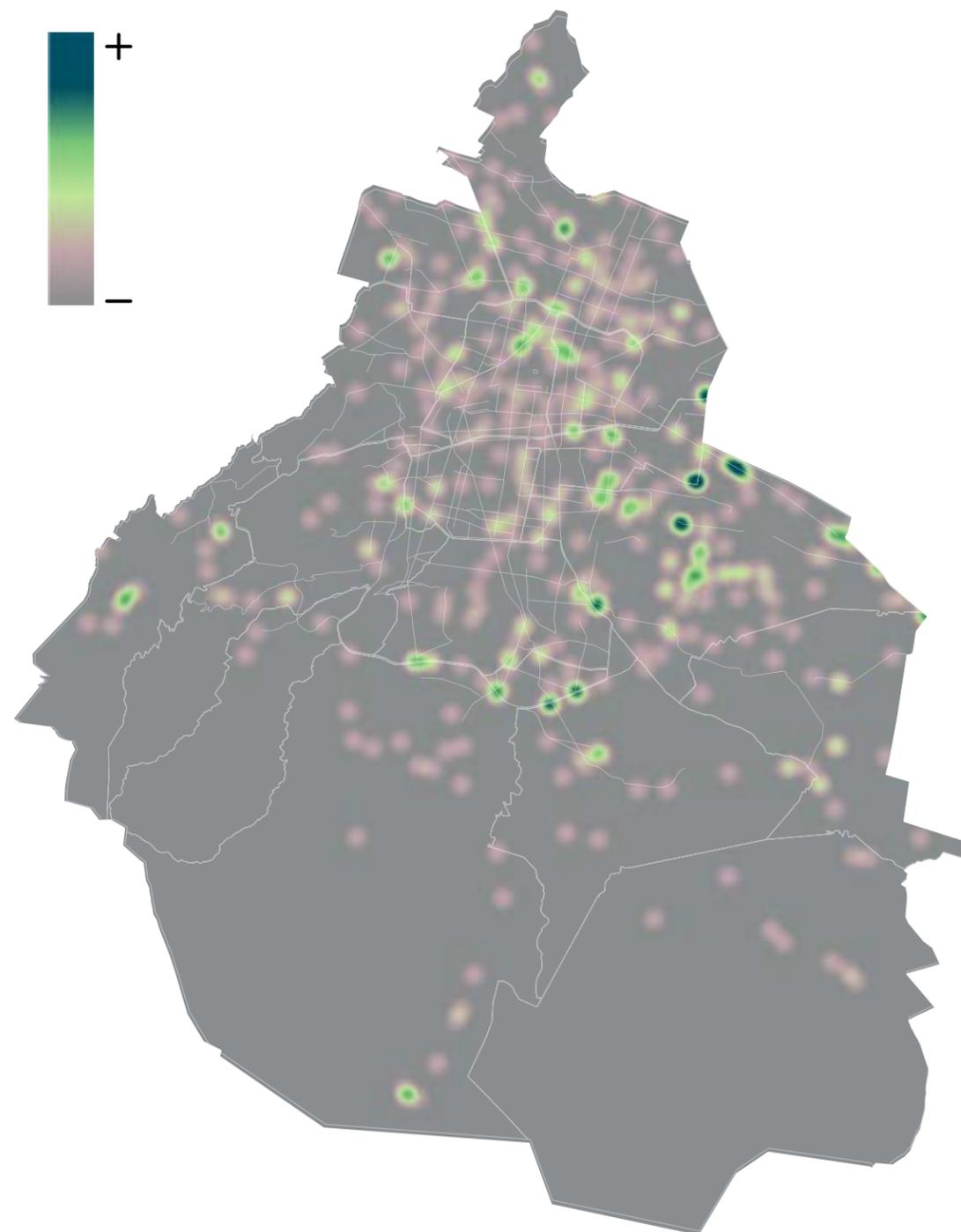
Mapa 3. Densidad de hechos de tránsito mortales, cuarto trimestre 2023, SSC



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

- Anillo Periférico y Eje 1 Oriente (7),
- Eje 10 Sur (6),
- Eje 5 Norte (5),
- Autopista México-Puebla, Calzada General Ignacio Zaragoza, Eje 8 Sur (4) y
- Calzada de Tlalpan, Circuito Interior, Eje 1 Norte, Eje 4 Sur, Eje 6 Sur y Viaducto (3).

Mapa 4. Densidad de hechos de tránsito mortales, 2023, SSC



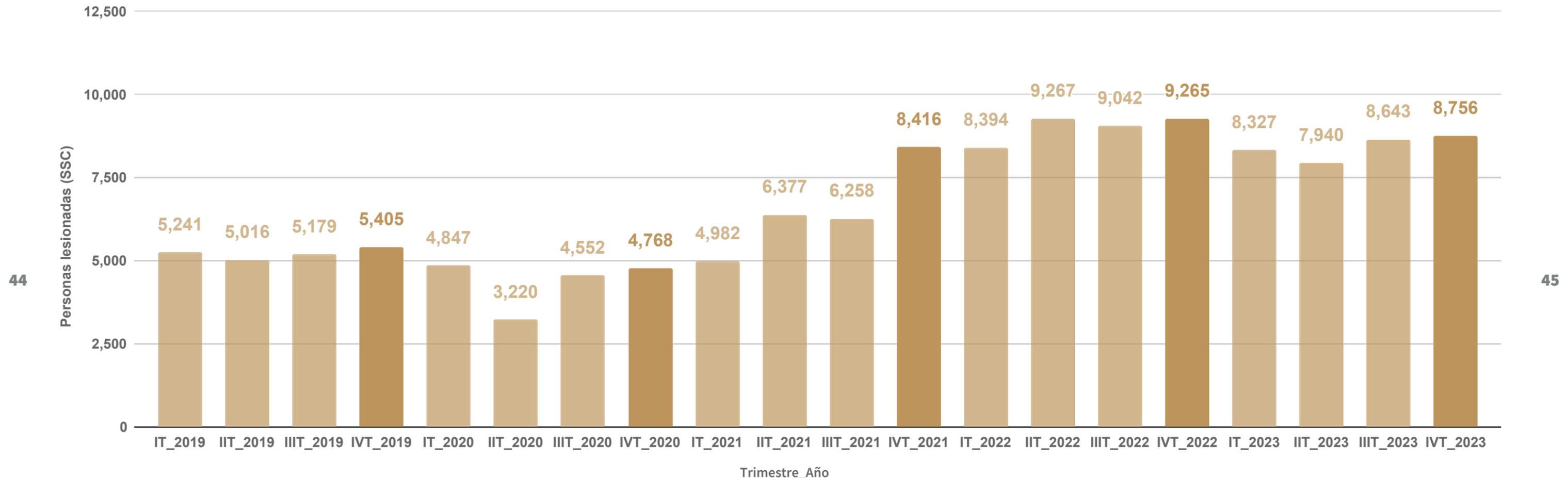
Con base en la información de la SSC (Mapa 4), durante el periodo de enero a diciembre de 2023 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito fatales en:

- Anillo Periférico (39),
- Circuito Interior (23),
- Calzada General Ignacio Zaragoza (16),
- Eje 3 Norte (13),
- Eje 1 Oriente (13),
- Carretera Federal México-Cuernavaca y Eje 3 Oriente (11),
- Avenida de los Insurgentes, Eje 10 Sur, Eje 6 Sur y Eje 8 Sur (10),
- Autopista México-Puebla y Calzada de Tlalpan (9),
- Eje 1 Poniente (7), y
- Avenida Aquiles Serdan, Eje 1 Norte, Eje 1 Sur, Eje 5 Sur, y Eje Central (6).

2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

En el cuarto trimestre de 2023 se tuvo una disminución de 5% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al cuarto trimestre de 2022 y un incremento de 62% en comparación con dicho periodo de 2019²⁹ (Gráfica 11).

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



De enero a diciembre de 2023 se registraron 33,666 personas lesionadas, lo que significa una disminución de 6% respecto a las 35,968 víctimas lesionadas en el periodo de 2022 y un incremento de 62% en comparación con las registradas en 2019 (20,841).

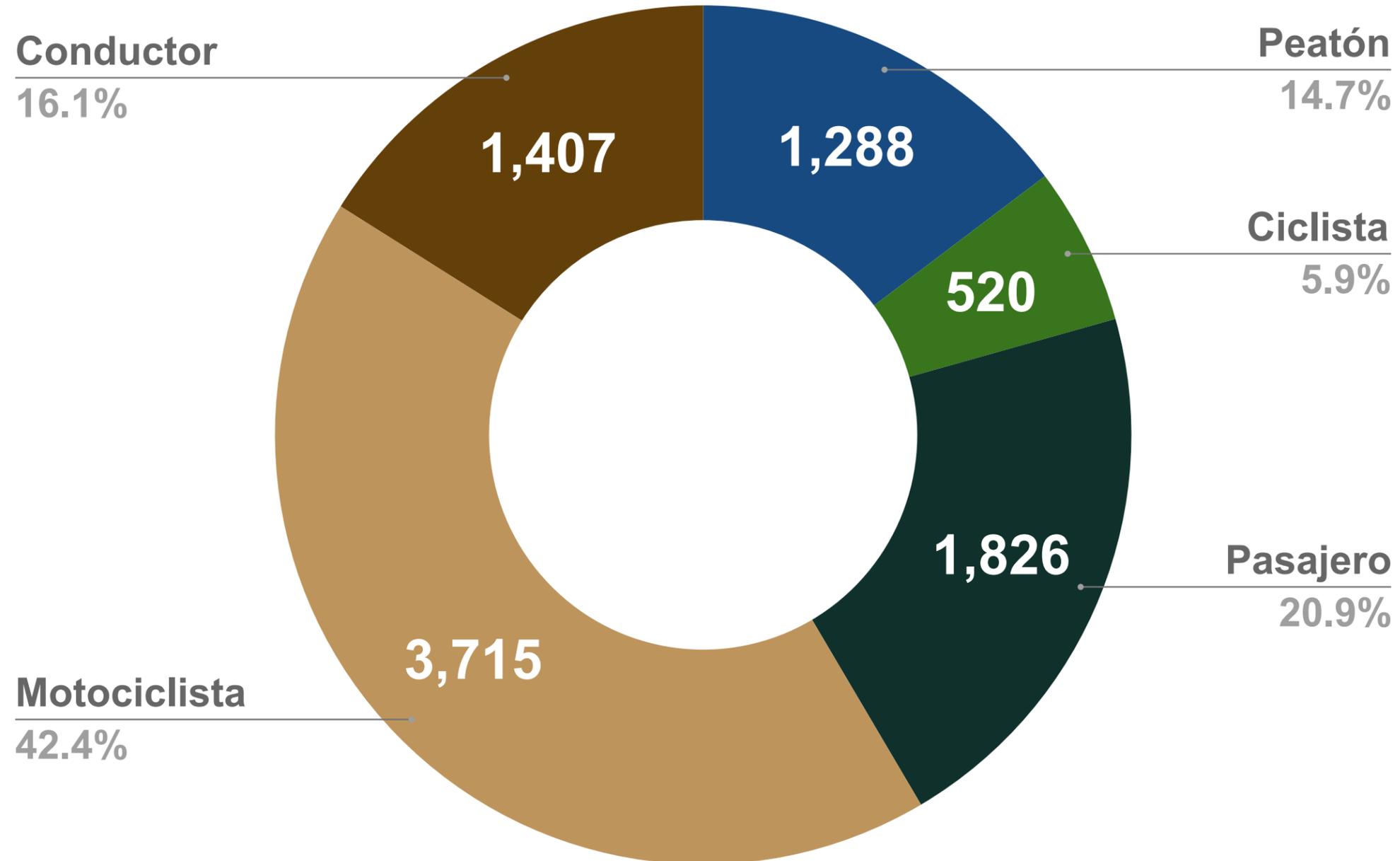
²⁹ Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.

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 cuarto trimestre de 2023 los motociclistas mantuvieron la proporción más alta de personas lesionadas por hechos de tránsito con 42.4% (3,715 de 8,756), seguido de los pasajeros³¹ con 20.9% (1,826 de 8,756).

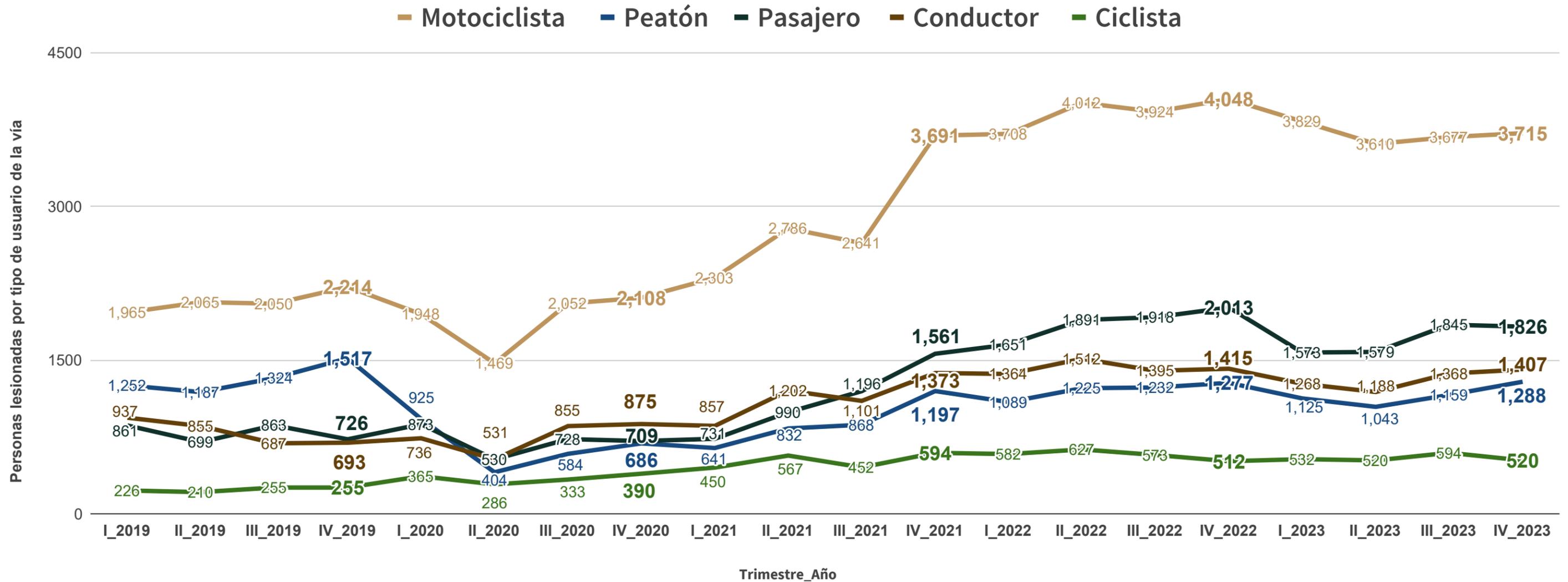
Gráfica 12. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2023



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 cuarto 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: pasajeros³² 9%, motociclistas 8% y conductores 1%. Por el contrario, los ciclistas y peatones registraron incrementos del 2% y 1% (Gráfica 13).

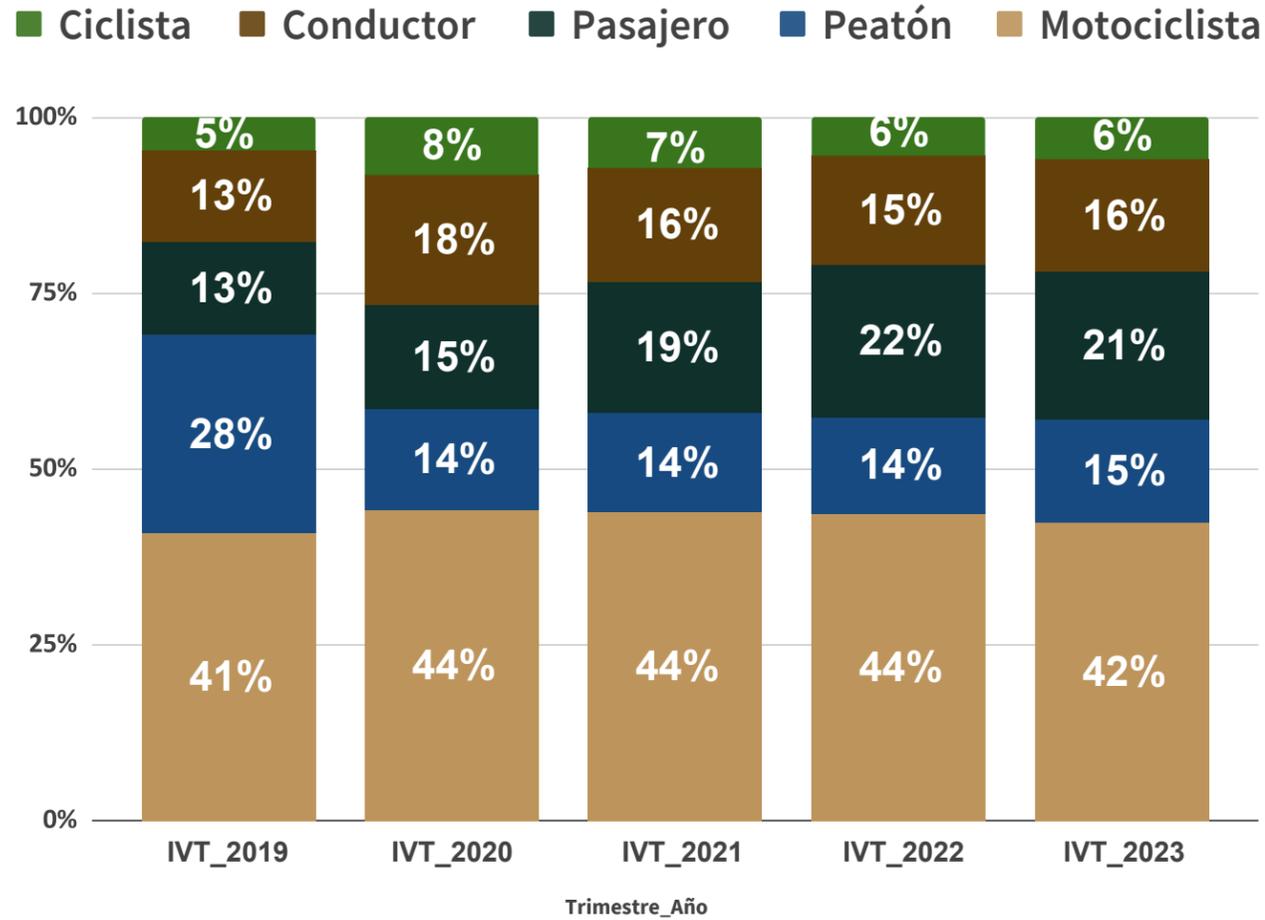
Gráfica 13. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2023³³



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

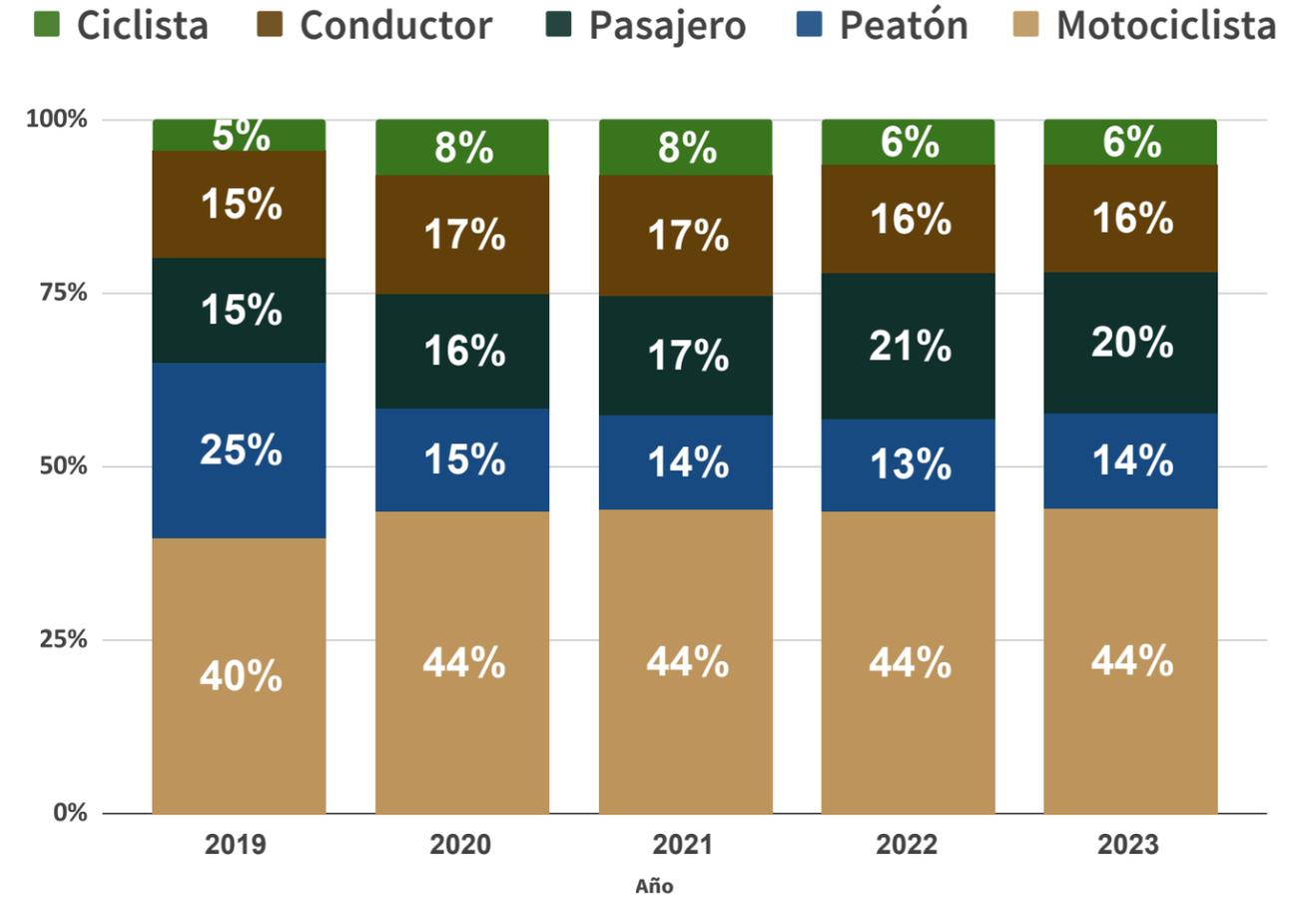
³³ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

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



Del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023, la proporción de peatones lesionados por hechos de tránsito respecto del total mostro una reducción pasando de 28% a 15%. Por su parte, incrementaron los porcentajes de: pasajeros³⁶ lesionados de 13% a 21%, conductores de 13% a 16%, motociclistas lesionados de 41% a 42%, y ciclistas de 5% a 6% (Gráfica 14.1).

Gráfica 14.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, enero a septiembre 2019-2023³⁷



Con base en la Gráfica 14.2, de 2019 a 2023 se registró una disminución en la proporción de peatones lesionados de 25% a 14%. Por su parte hubo un aumento en la proporción de pasajeros³⁸ lesionados de 15% a 20%, motociclistas de 40% a 44%, conductores de 15% a 16% y ciclistas de 5% a 6%.

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 cuarto trimestre de 2020 y 2022 no suman el 100%.

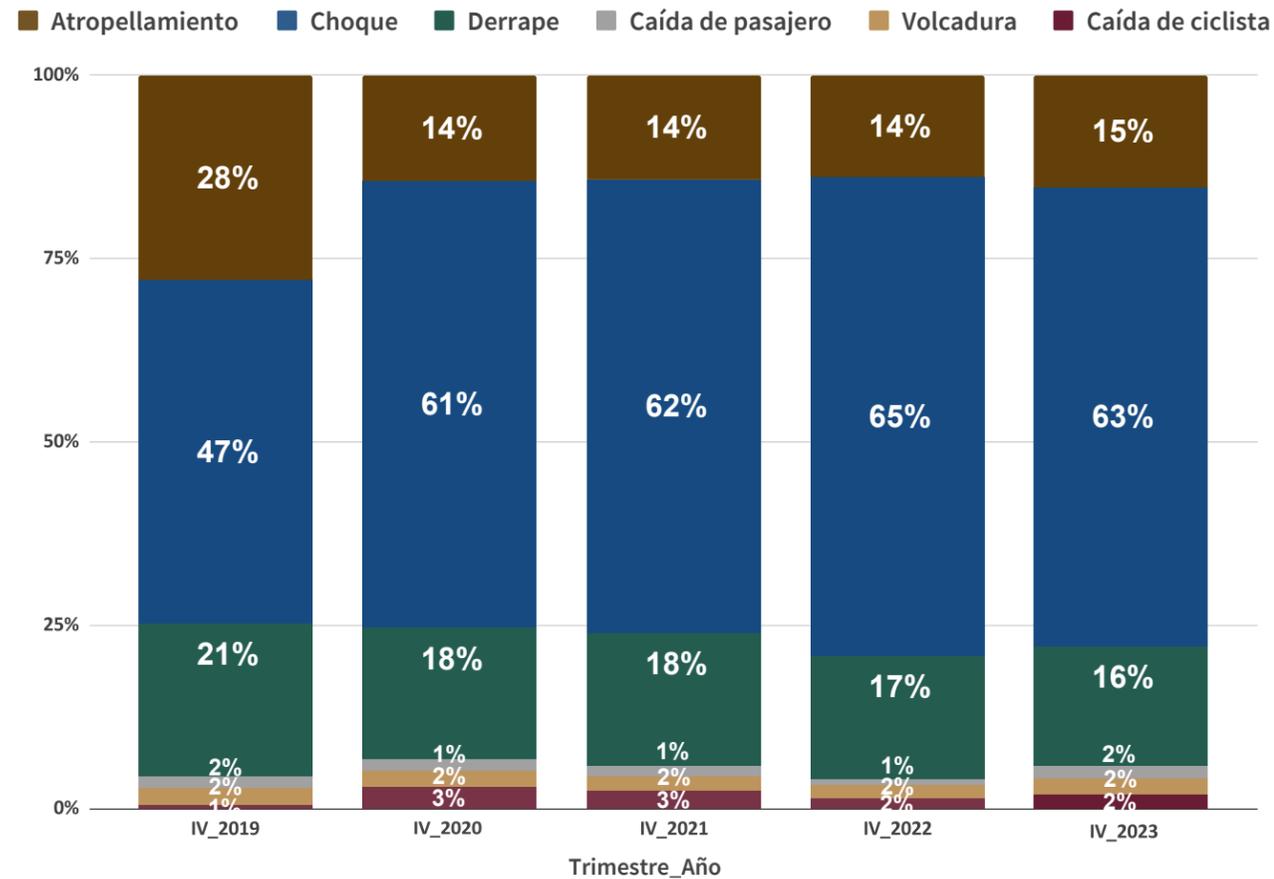
³⁶ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.).

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

³⁸ 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

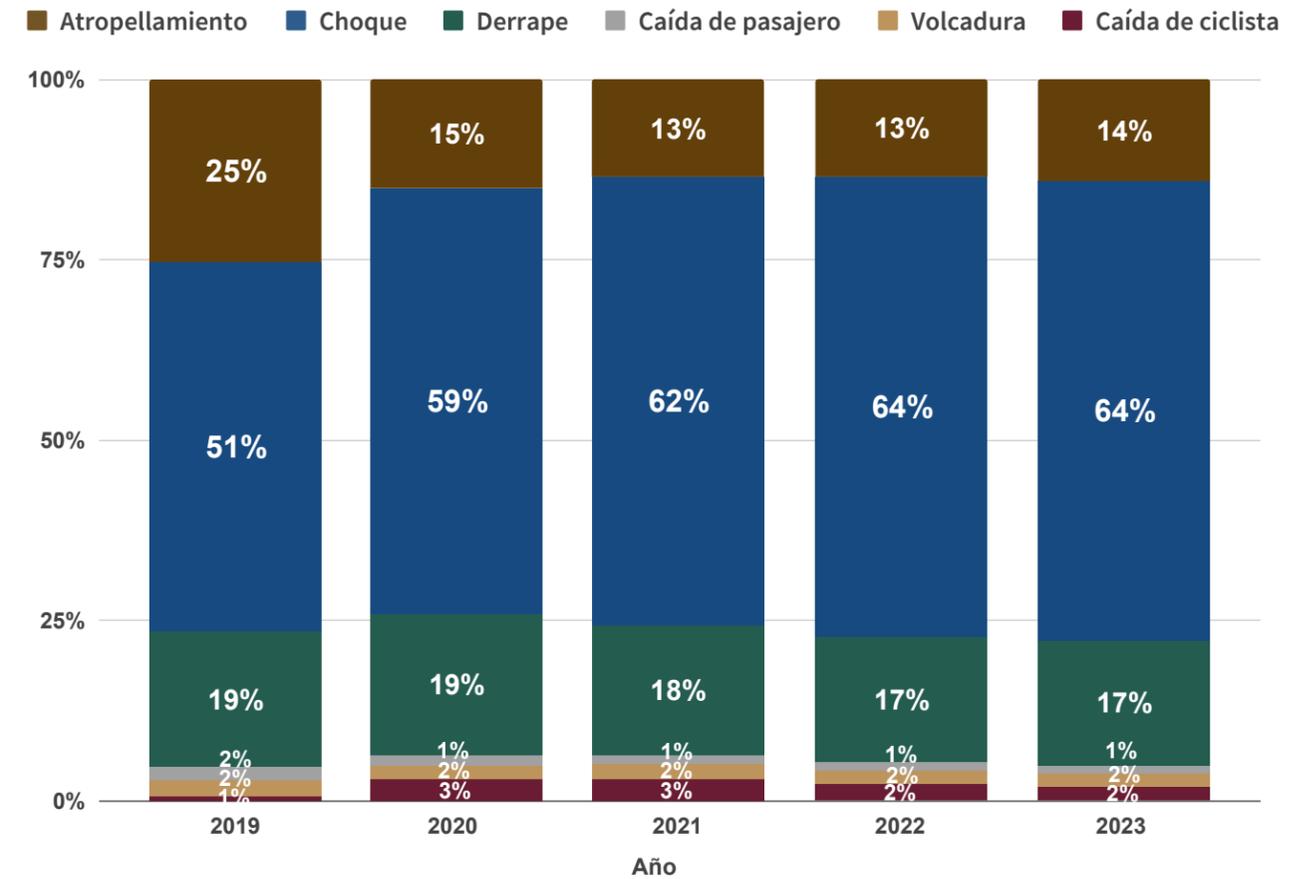
Gráfica 15.1. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, tercer trimestre 2019-2023^{39 40}



52

Del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2023 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de: atropellamiento de 28% a 15% y derrape de 21% a 16%. Por el contrario, incrementó la proporción de usuarios lesionados por choque de 47% a 63% (Gráfica 15.1).

Gráfica 15.2. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, 2019-2023^{41 42}



53

Con base en la Gráfica 15.2, de 2019 a 2023, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 11 puntos porcentuales pasando de 25% a 14%, al igual que la de aquellas lesionadas por derrape de 19% a 17%. Por su parte, el porcentaje de usuarios lesionados por choque incrementó de 51% a 64% y de 1% a 2% el de las personas lesionadas debido a caída de ciclista.

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 cuarto trimestre de 2019, 2020, 2021 y 2022 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 de 2020, 2021 y 2022 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 cuarto trimestre de 2023:

- 66% de los motociclistas (2,452 de 3,715) sufrió lesiones debido a choques y 33% (1,221 de 3,715) por derrapes.
- 91% de los conductores (1,275 de 1,407) y 76% de los pasajeros⁴³ (1,394 de 1,826) se lesionó debido a un choque.
- 60% de los ciclistas (312 de 520) se lesionó por choques y 32% (166 de 520) por caídas.

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	45	312	2,452	1,394	1,275	5,478
Derrape	0	1	1,221	196	2	1,420
Atropellamiento	1,241	41	42	9	2	1,335
Caída de ciclista	1	166	0	4	0	171
Volcadura	1	0	0	62	128	191
Caída de pasajero	0	0	0	161	0	161
Total	1,288	520	3,715	1,826	1,407	8,756

54

55

En 2023:

- 66% de los motociclistas lesionados (9,749 de 14,831) se lesionaron por choques y 34% (4,971 de 14,831) por derrape.
- 92% de los conductores (4,830 de 5,231) y 79% de los pasajeros⁴⁴ (5,402 de 6,823) se lesionaron por choques.
- 65% de los ciclistas (1,414 de 2,166) se lesionaron por choques y 32% (692 de 2,166) por caídas (Tabla 6).

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

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	97	1,414	9,749	5,402	4,830	21,492
Derrape	6	1	4,971	792	6	5,776
Atropellamiento	4,506	59	109	35	5	4,714
Caída de ciclista	2	692	0	12	0	706
Volcadura	4	0	1	173	390	568
Caída de pasajero	0	0	1	409	0	410
Total	4,615	2,166	14,831	6,823	5,231	33,666

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

⁴⁴ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc.).

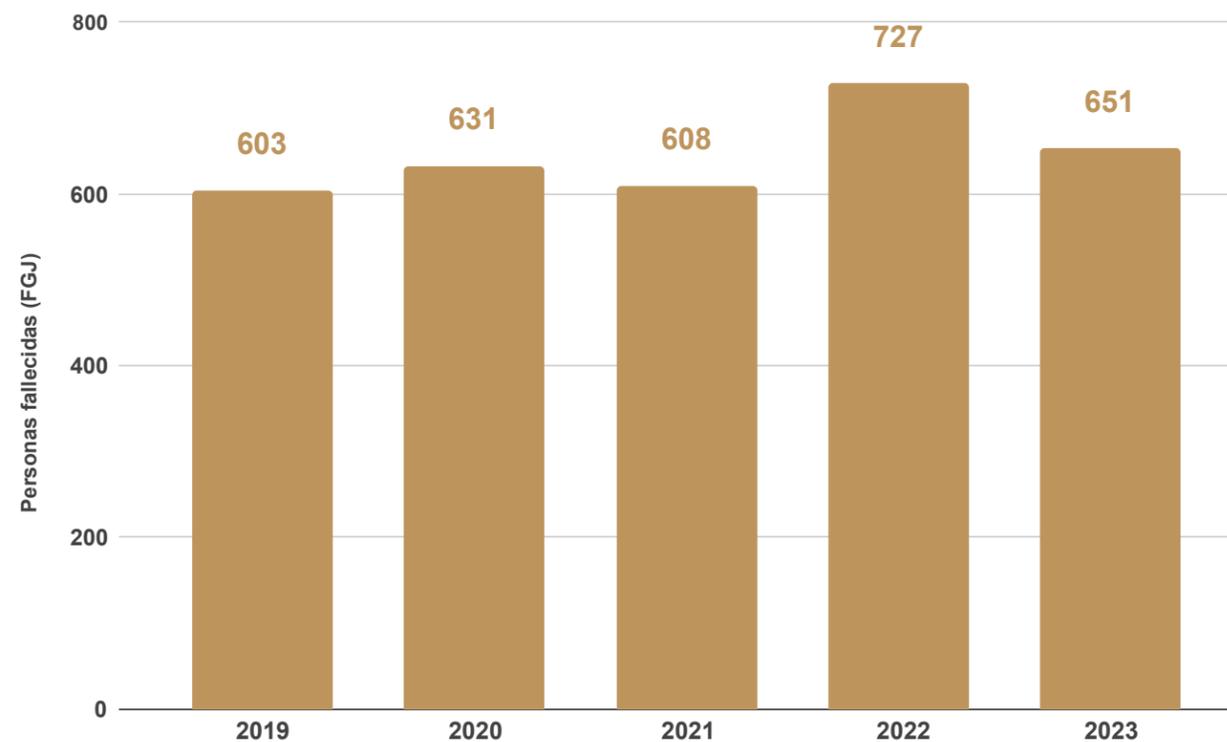
3. ANEXOS

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 cuarto trimestre de 2023 se registró un aumento de 9% respecto al cuarto trimestre de 2022 y un incremento de 21% en comparación con el mismo periodo de 2019 (Gráfica 16). Si hablamos de años completos, en 2023 se registró una reducción de 10% en el número de personas fallecidas respecto a 2022 y un incremento de 8% en comparación con 2019 (Gráfica 17).

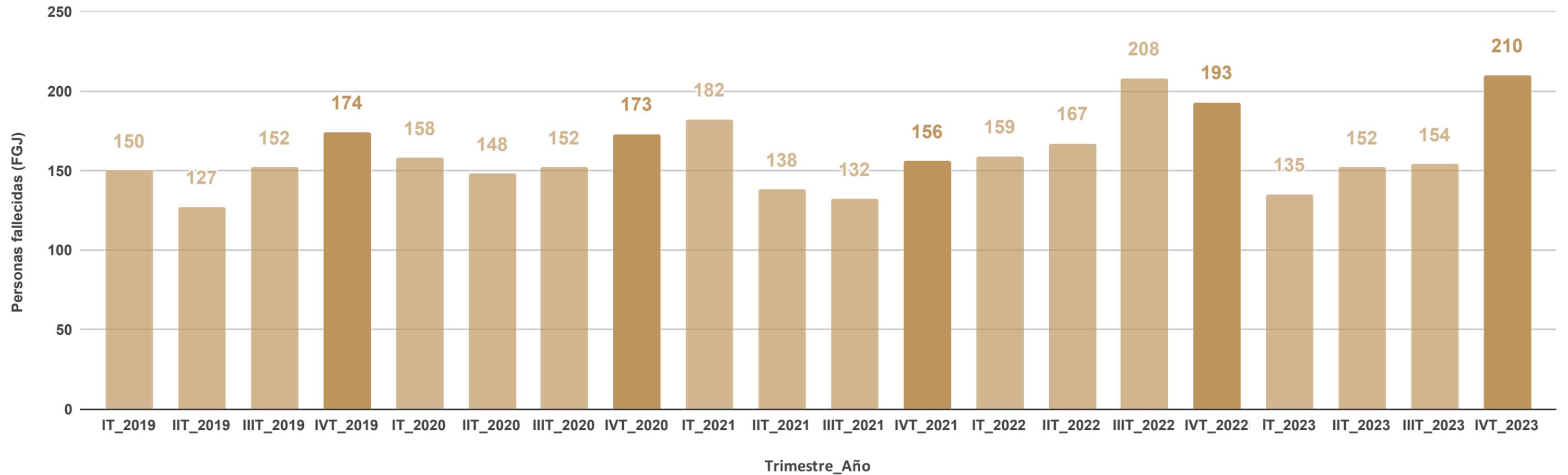
La diferencia entre el total de personas fallecidas mostradas por la SSC y la FGJ radica en la información recabada por cada institución ya que, mientras para la SSC solo es posible registrar a las personas que fallecieron en el lugar de ocurrencia del siniestro de tránsito y en pocas ocasiones durante 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 de 2022 a 2023, e incremento de 2019 a 2023.

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



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

Gráfica 17. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2023⁴⁶



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



⁴⁶ Las diferencias con los reportes trimestrales del 2021 y 2022 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Acceso carretero. Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la Ciudad de México⁴⁷.

Atropellamiento. Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento^{48 49}.

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.

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 vehículo⁴⁸.

Caída de pasajero. Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento⁴⁸.

CIA. Carpetas de Investigación Abiertas.

Choque. Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad⁴⁸.

Derrape. Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación^{48 50}.

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.

Hecho de tránsito. Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando daños materiales, lesiones y/o muerte de personas⁵².

Incidente vial o de tránsito. Acontecimiento repentino o inesperado provocado por el tránsito que no siempre causa lesiones a las personas o daños materiales^{53 54}.

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^{55 56 57}.

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 público⁵².

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 semáforo⁵².

Volcadura. Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales⁴⁸.

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 NORMA Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas. Consultado en <https://www.dof.gob.mx/normasOficiales/4555/sct/sct.htm>

⁵² 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

⁵³ <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>

⁵⁴ <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>.

⁵⁵ <https://dpej.rae.es/lema/siniestralidad-vial>

⁵⁶ <https://dle.rae.es/siniestro?m=form>

⁵⁷ <https://migoseguros.com/articulos/siniestro-vial/>

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