

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

OCTUBRE - DICIEMBRE
2022

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ y C5



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA

Fiscalía
General
de Justicia

C5

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

Se comparan interanualmente las cifras del cuarto trimestre de 2022, con los mismos periodos de 2019 y 2021, provenientes de la información proporcionada por el C5, la SSC y la FGJ. **Es importante hacer hincapié en que la SEMOVI no genera los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de las instituciones produce su información cumpliendo objetivos distintos y haciendo uso de diferentes metodologías.**

Para más información sobre la metodología, se puede consultar la Nota Metodológica del Cuarto Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2022:

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/NotaMetodologicaCuartoReporteTrimestralHT2022.pdf>

PRINCIPALES HALLAZGOS



1. En el cuarto trimestre de 2022 se registraron **152 personas fallecidas** y **9,265 personas lesionadas** en hechos de tránsito en la Ciudad de México.



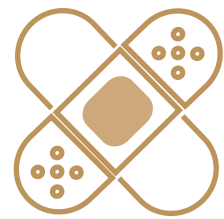
2. El 41% de las personas fallecidas durante el cuarto trimestre de 2022 corresponde a motociclistas, 30% a peatones, 16% a pasajeros*, 10% a conductores y 3% a ciclistas.



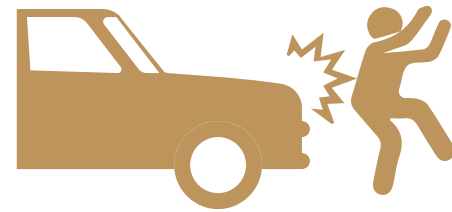
5. De octubre a diciembre de 2022, de 63 motociclistas fallecidos el 40% murió a causa de un derrape.



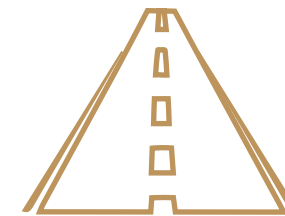
6. El 43% de los hechos de tránsito mortales ocurrieron en sábado y domingo, y el 65% en horarios nocturnos de 18:00 a 05:59 h.



3. El 44% de las personas lesionadas fueron motociclistas, 22% pasajeros*, 15% conductores, 14% peatones y 6% ciclistas¹.



4. La tendencia indica reducciones en el porcentaje de muertes por atropellamiento pasando de 42% en el cuarto trimestre de 2019 a 30% en el mismo periodo de 2022.



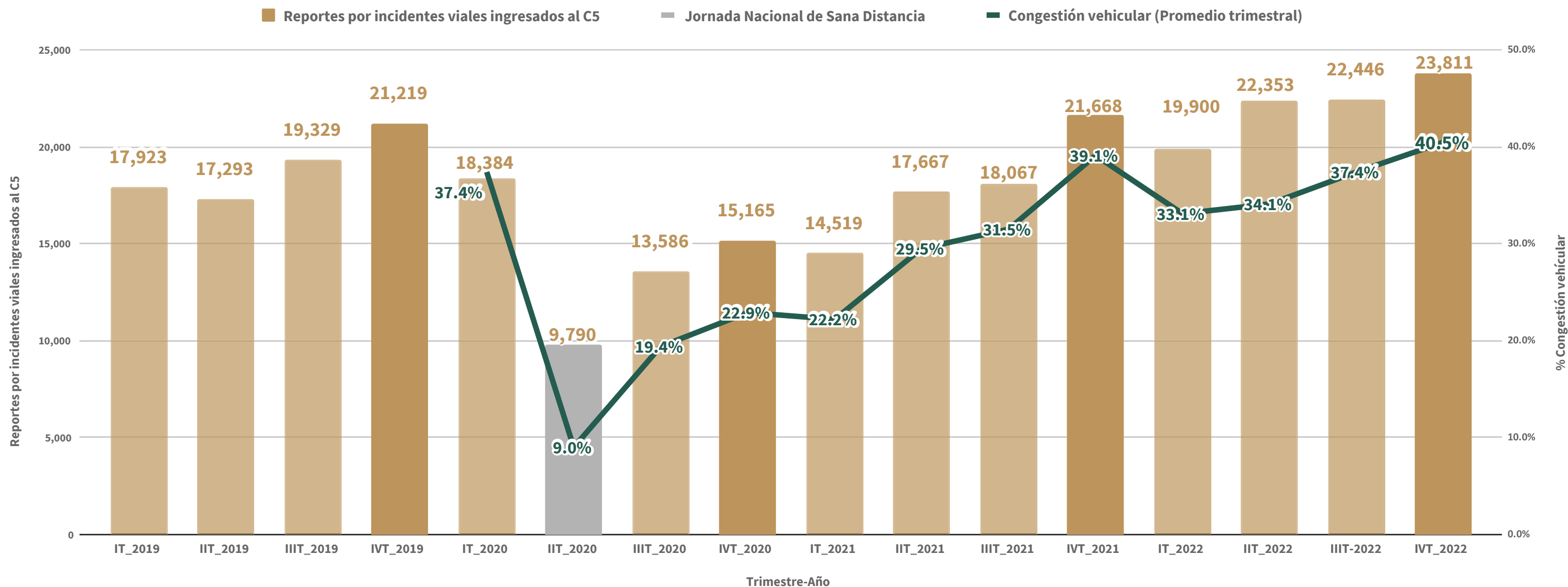
7. De cada 10 hechos de tránsito mortales: 3 ocurrieron en ejes viales, 3 en vías de acceso controlado, 2 en vías primarias, 2 en vías secundarias y uno en accesos carreteros.

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

¹ Los porcentajes no suman el 100% debido al redondeo sin decimales.

1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2022²



Del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022, se registró un aumento de 12% en el número de reportes recibidos en el C5 por incidentes viales. De igual forma, entre los cuartos trimestres de 2021 y 2022 se tuvo un incremento de 10%, al mismo tiempo que aumentó la congestión vehicular en un punto porcentual³ (Gráfica 1).

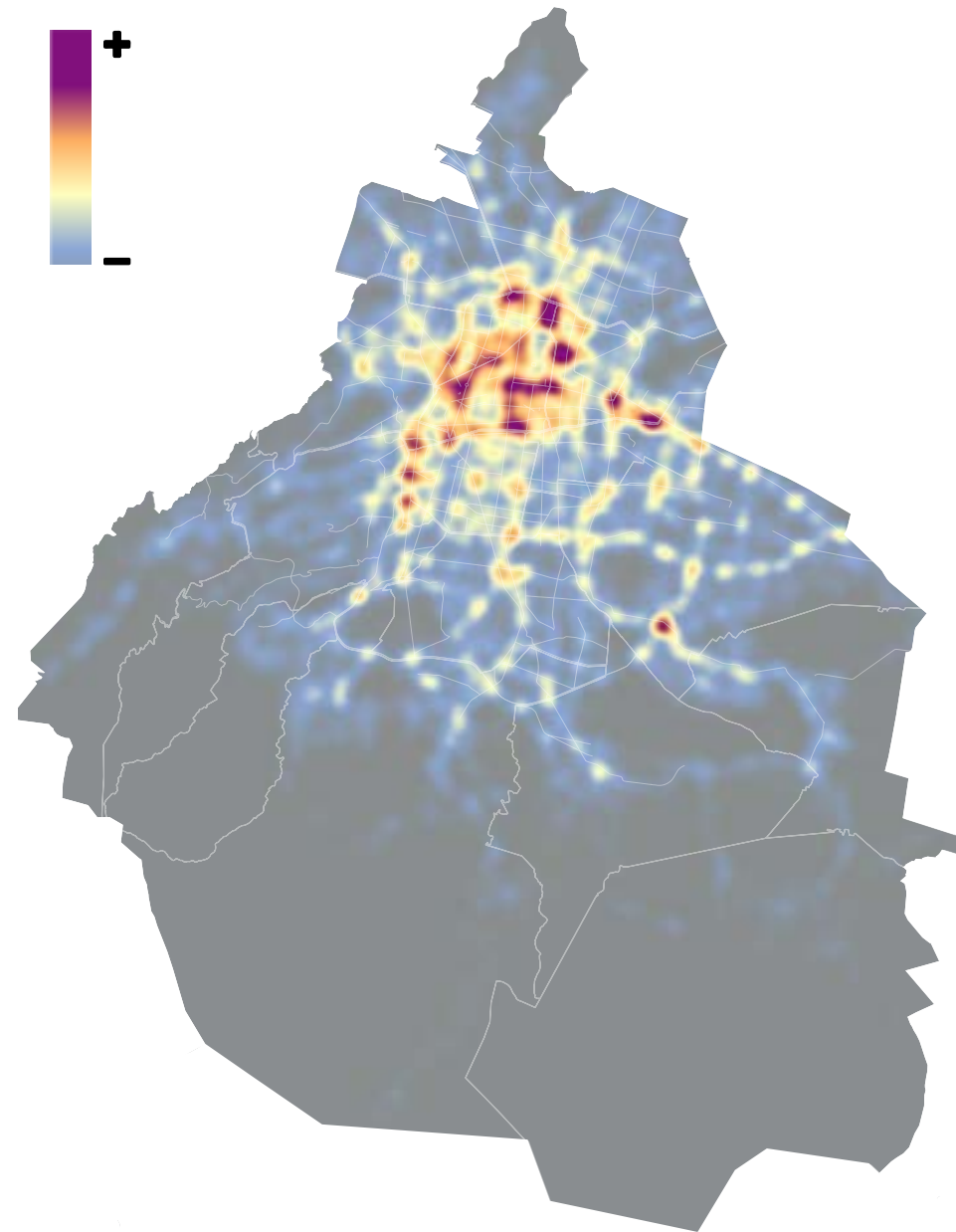
En el periodo de enero a diciembre de 2022, el número de reportes recibidos por incidentes viales incrementó 17% respecto al mismo periodo de 2019 y 23% en comparación con el de 2021.

² Las diferencias con los reportes trimestrales del cuarto trimestre de 2020 y 2021, así como con el del 3er trimestre de 2022, se deben a actualizaciones realizadas por el C5.

³ https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/

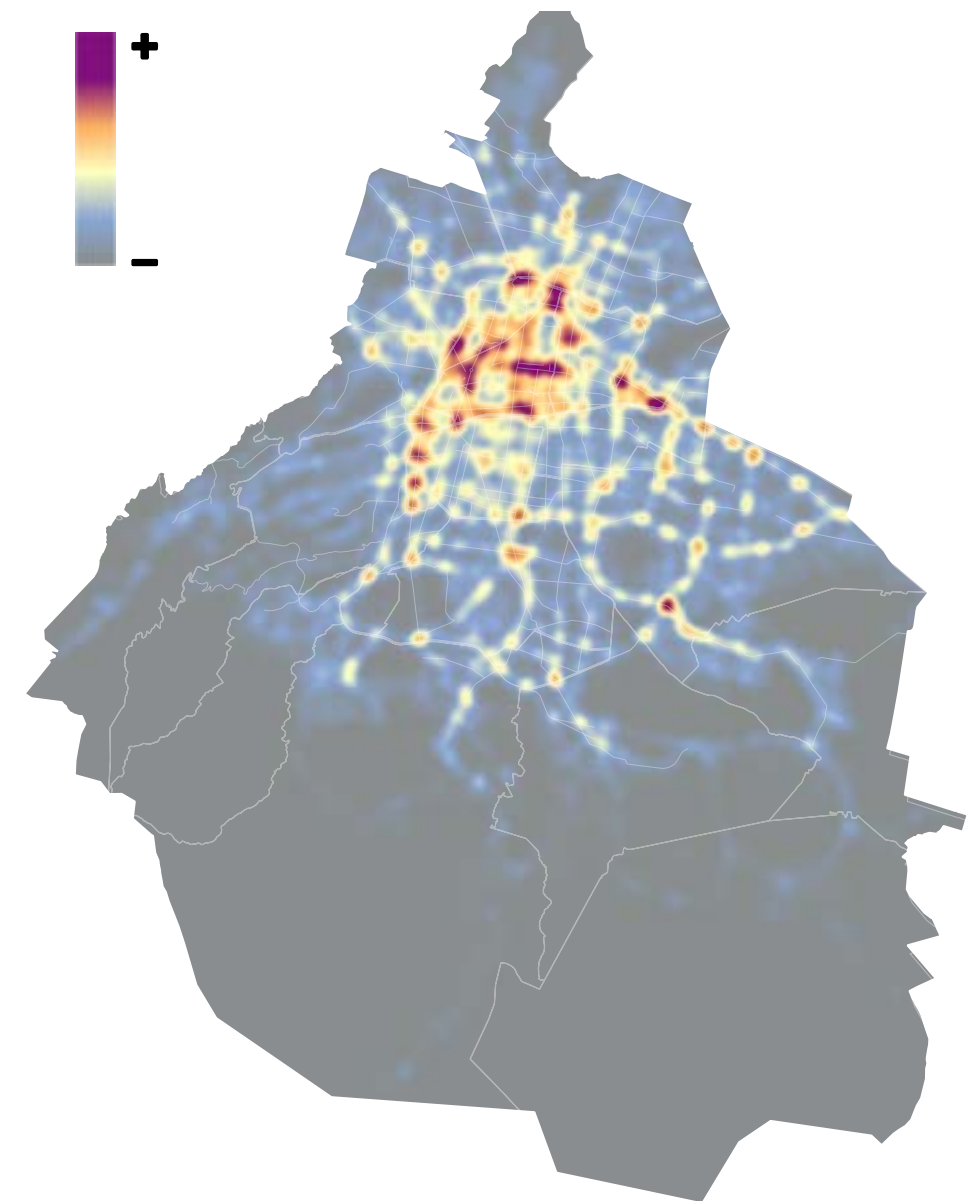
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Mapa 1. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, **cuarto trimestre 2022**



Con base en el mapa 1 se observa que durante el cuarto trimestre de 2022 hubo alta concentración de reportes por incidentes viales en vías como Insurgentes, Avenida Tláhuac, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Interior (Av. Revolución, Instituto Técnico Industrial, Melchor Ocampo, Paseo de las Jacarandas y Río Churubusco), Eje 1 Poniente (Guerrero), Eje 1 Sur (Fray Servando), Eje 2 Oriente (Congreso de la Unión), Eje 3 Oriente (Francisco del Paso y Troncoso), Eje 3 Sur (Calzada Chabacano y José Peón Contreras), Eje 5 Norte (Calz. San Juan de Aragón), Eje 8 Sur (Ermita Iztapalapa) y Eje Central.

Mapa 2. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, **enero a diciembre de 2022**



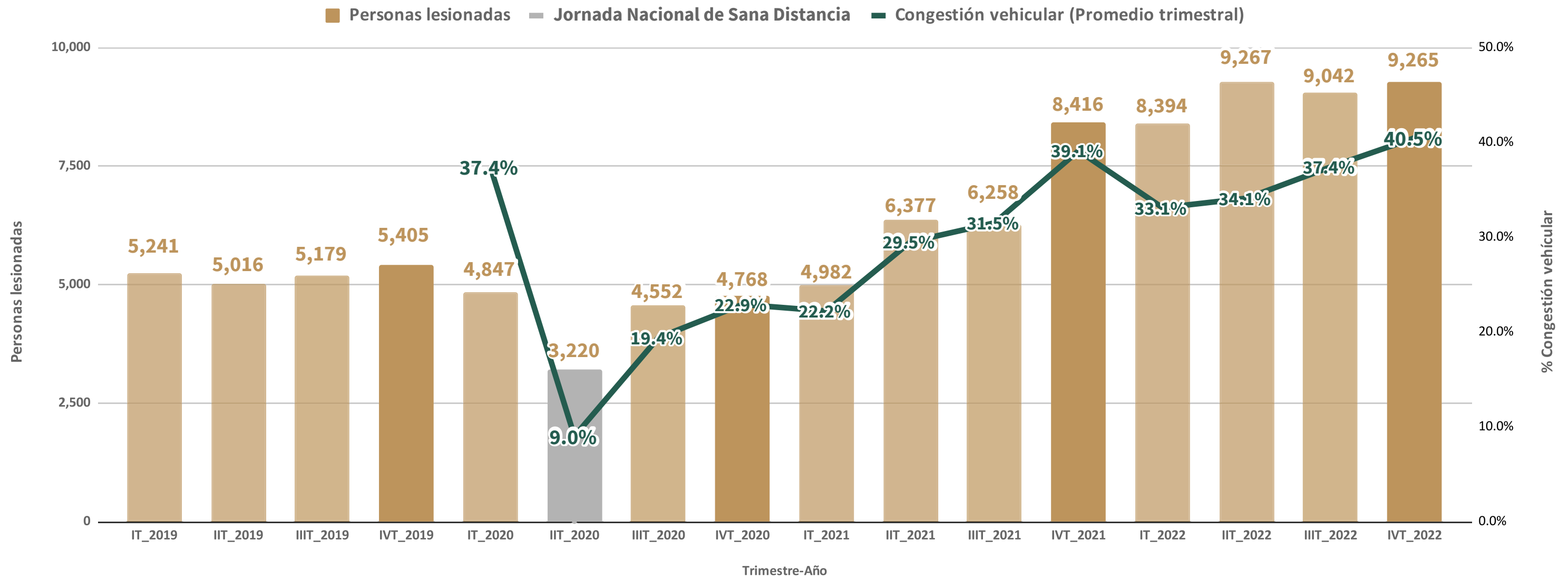
De acuerdo con el mapa 2, de enero a diciembre de 2022 hubo alta concentración de ocurrencia de incidentes viales en Anillo Periférico, Avenida de los Insurgentes, Av. Tláhuac, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Interior, Eje 1 Poniente (Cuauhtémoc), Eje 1 Sur (Fray Servando), Eje 2 Oriente (Congreso de la Unión), Eje 3 Oriente (Francisco del Paso y Troncoso), Eje 3 Sur, Eje 5 Norte (San Juan de Aragón), Eje 5 Oriente (Rojo Gómez), Eje 8 Sur (Ermita Iztapalapa), Eje Central y Paseo de la Reforma.

2. VÍCTIMAS

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

2.1. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 2. Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2022⁴



En el cuarto trimestre de 2022 se tuvo un aumento de 71% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito en comparación con el mismo periodo de 2019 y de 10% respecto al cuarto trimestre de 2021 (Gráfica 2).

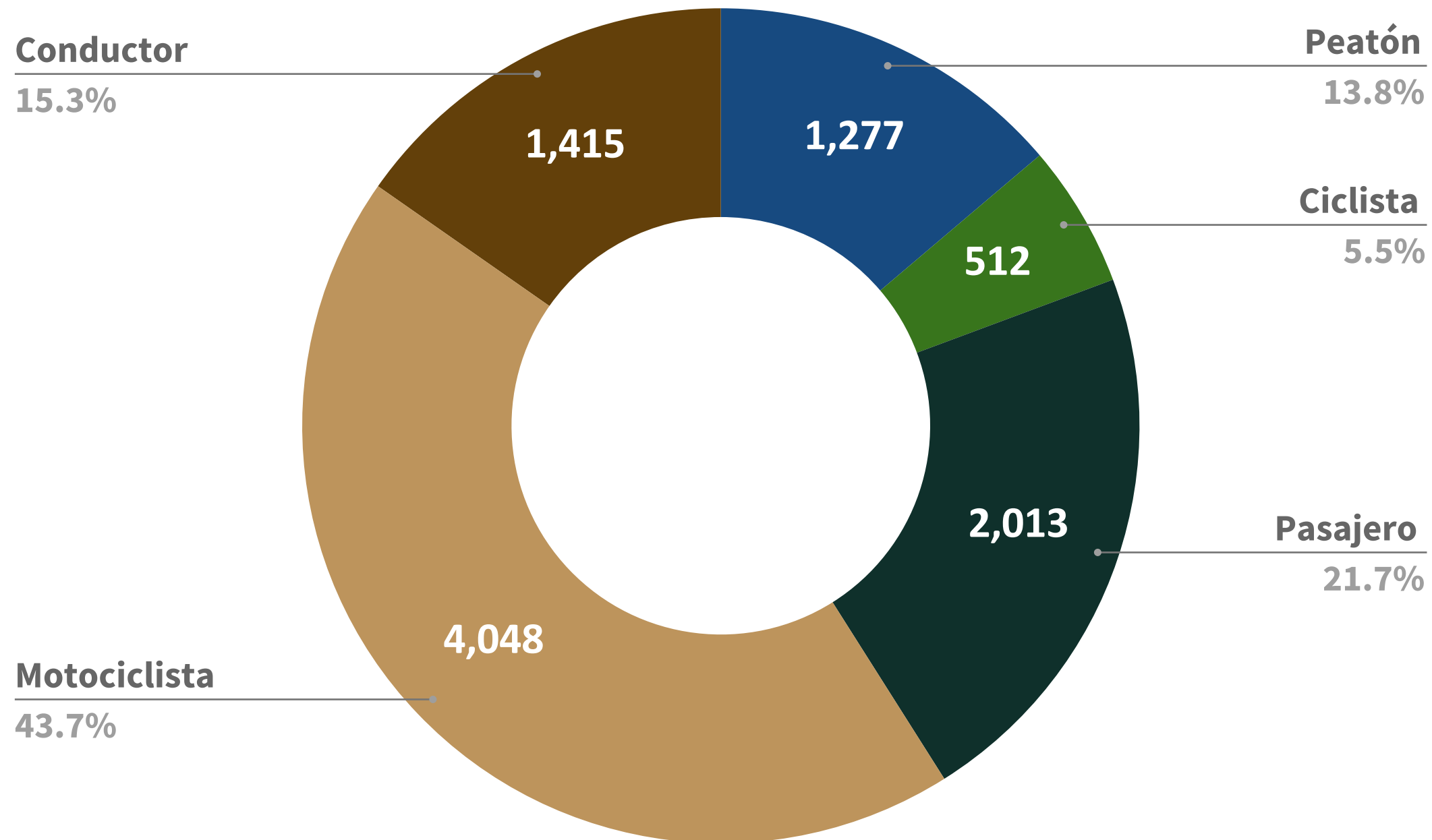
De enero a diciembre de 2022, en comparación con los mismos periodos de 2019 y 2021, se registraron incrementos de 73% y 38% respectivamente en el total de víctimas lesionadas por hechos de tránsito.

⁴ Las diferencias en las cifras con el cuarto reporte trimestral de 2021 se deben a que el total del 4to trimestre de 2021 estaba basado en una proyección estimada considerando el comportamiento del año.

2.1.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la gráfica 3, durante el cuarto trimestre de 2022 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas a causa de un hecho de tránsito con 43.7% (4,048 de 9,265), seguido de los pasajeros con el 21.7% (2,013 de 9,265).

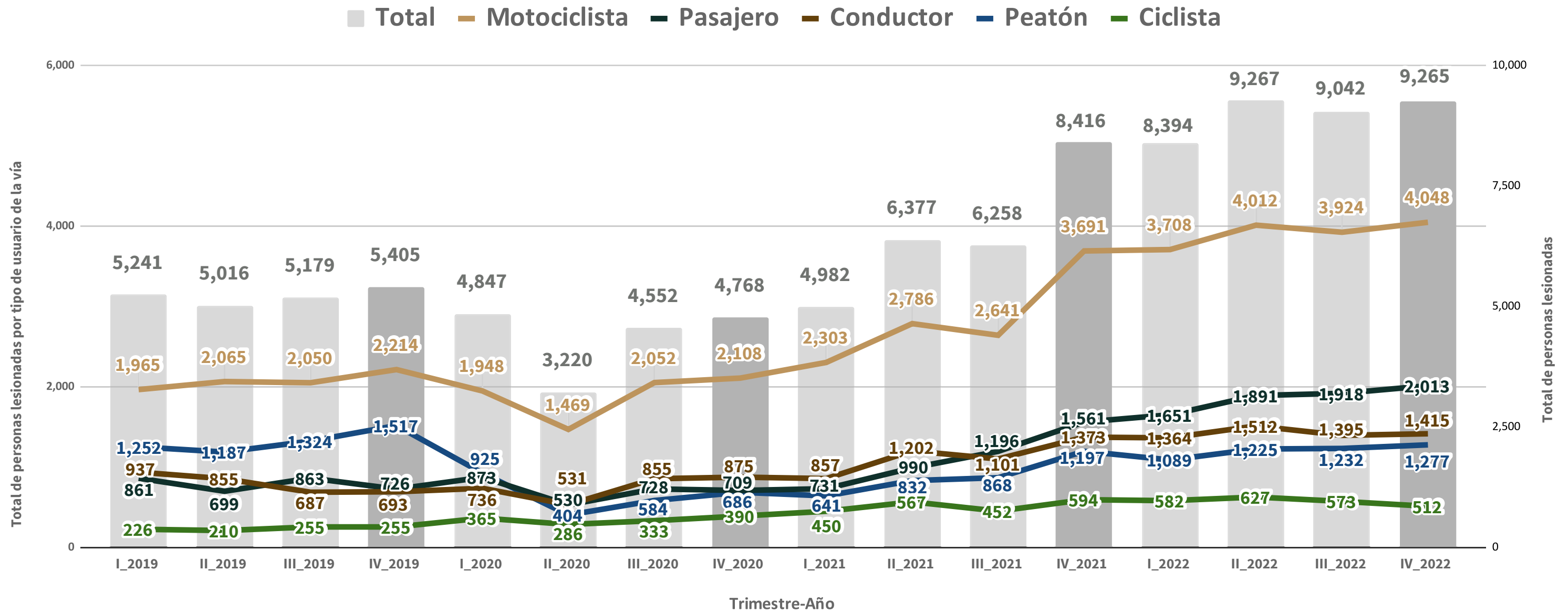
Gráfica 3. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2022



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

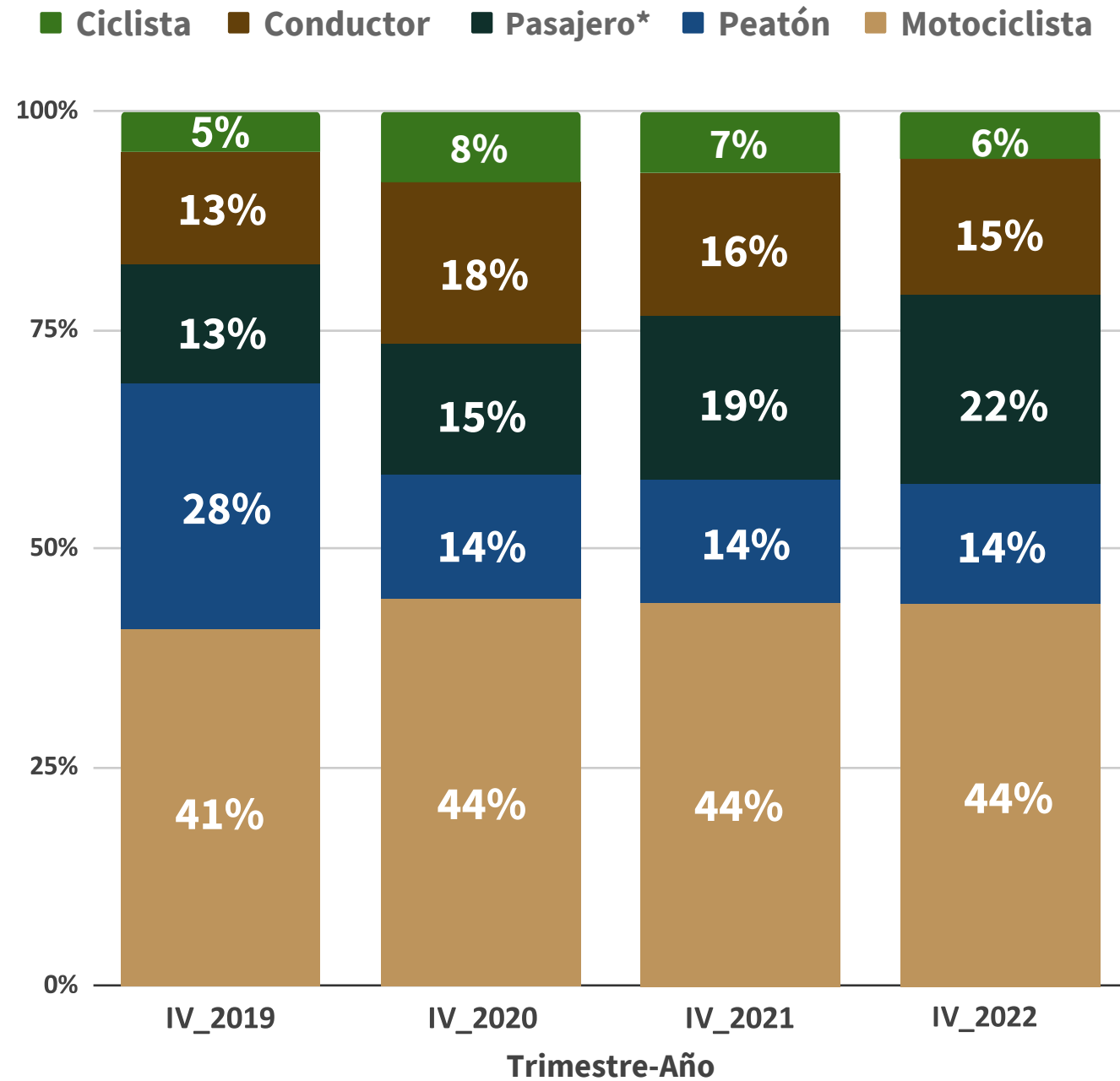
A partir del tercer trimestre del 2020 y conforme al avance de la pandemia por COVID-19 y la reactivación paulatina de las actividades, hay un aumento constante y generalizado en el número de personas lesionadas en todos los tipos de usuarios de la vía. Desde el primer trimestre de 2019 y hasta el cuarto trimestre de 2022, las personas motociclistas han sido las más vulnerables registrando entre el 37% y 46% del total de personas lesionadas por trimestre (Gráfica 4).

Gráfica 4. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2022⁴



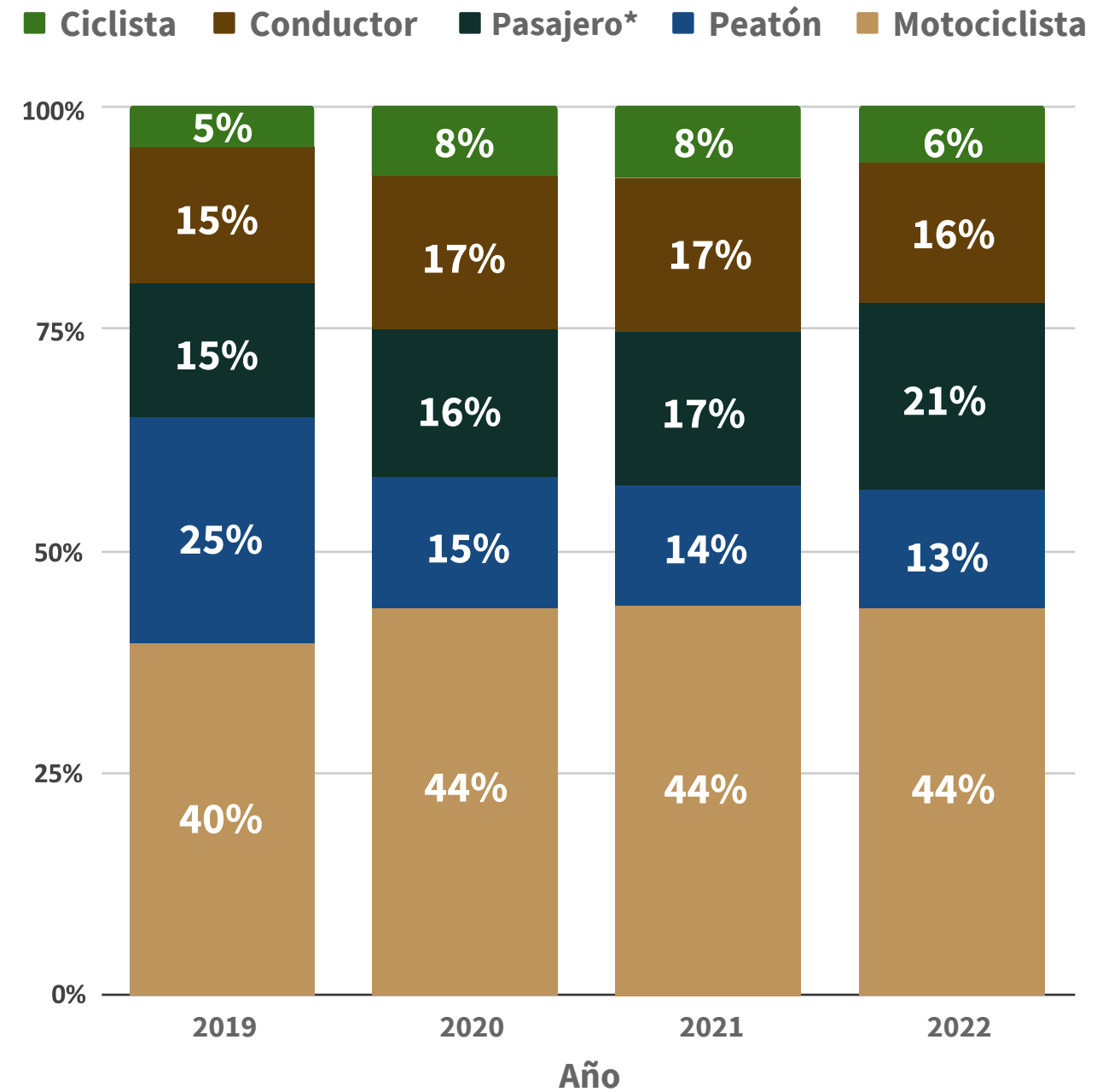
Nota: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Gráfica 5. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2019-2022⁵



Del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022, el porcentaje de peatones lesionados por hechos de tránsito respecto del total ha mostrado una reducción constante pasando de 28 a 14%. Por su parte el porcentaje de motociclistas lesionados incrementó de 41 a 44%, al igual que aumentó de 13 a 22% el de pasajeros lesionados (Gráfica 5).

Gráfica 6. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, enero a diciembre de 2019 - enero a diciembre de 2022



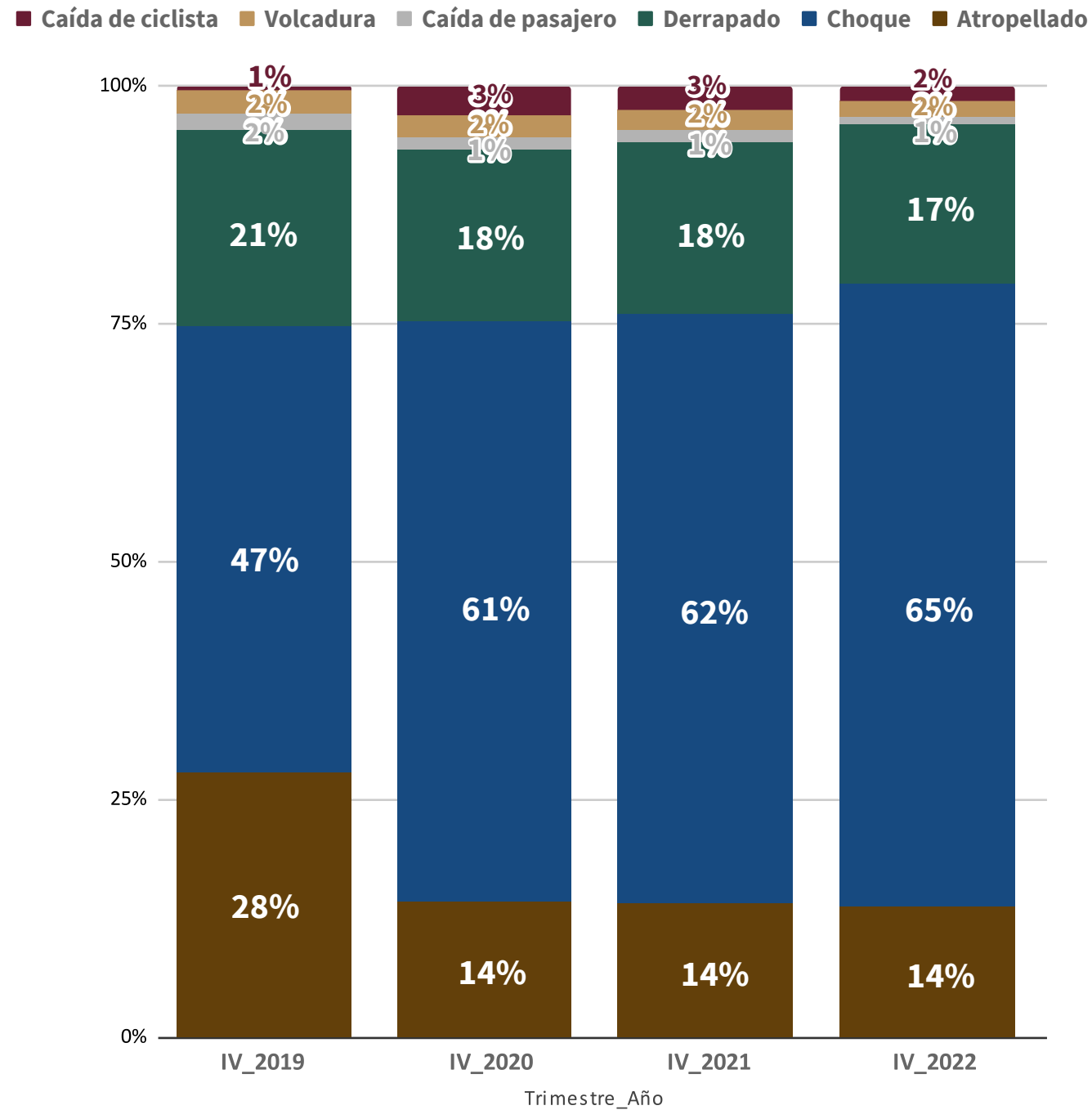
La tendencia entre los periodos de enero a diciembre de 2019 y 2022 (gráfica 6), muestra reducciones en la proporción de peatones lesionados (de 25 a 13%). Por su parte hubo un aumento en la proporción de lesionados pasajeros (de 15% a 21%), ciclistas (de 5% a 6%), conductores (de 15% a 16%) y motociclistas (de 40% a 44%), la proporción de estos últimos se mantuvo en 44% de 2020 a 2022.

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

⁵ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del cuarto trimestre de 2020 y 2022 no suman el 100%.

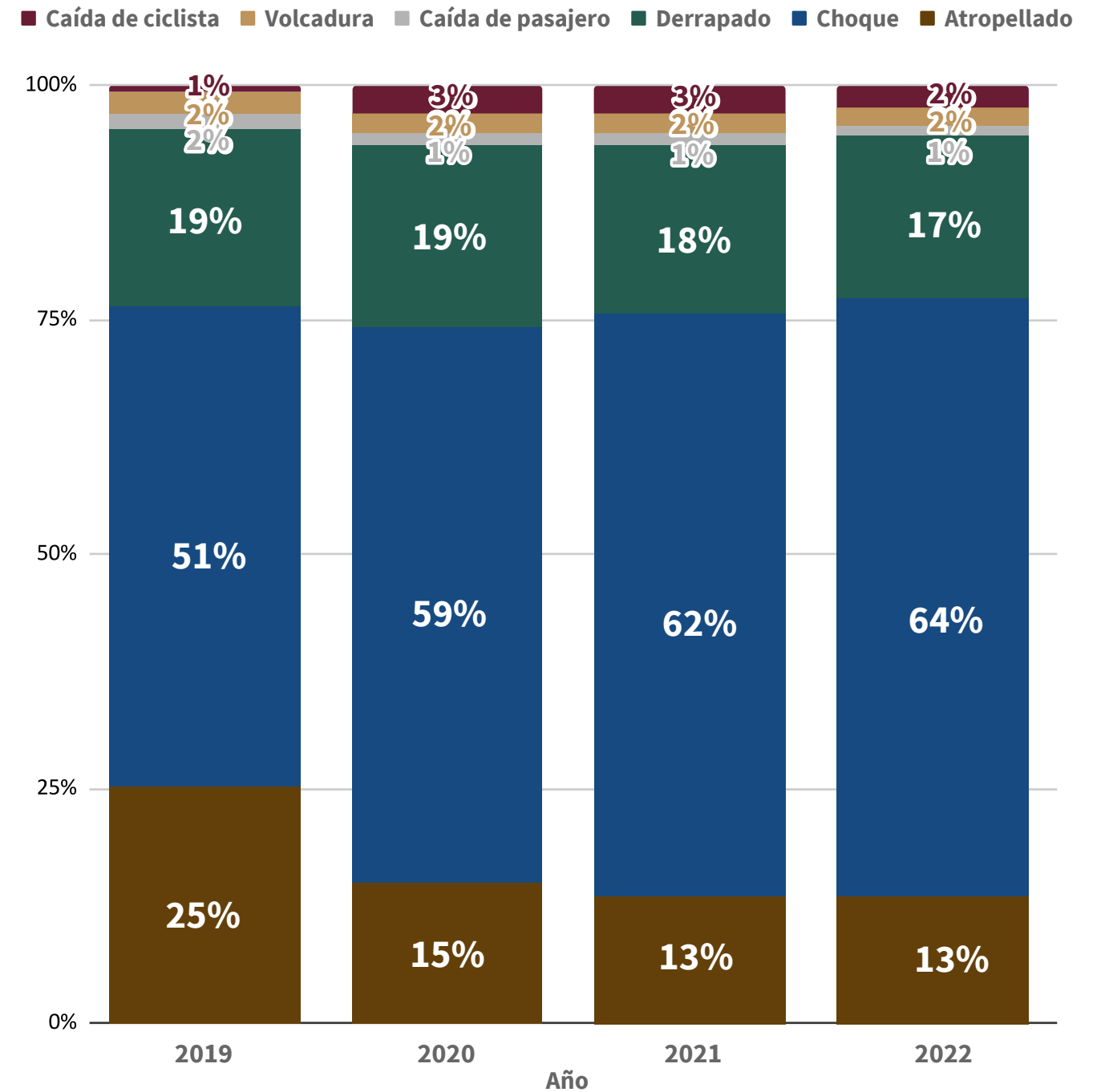
2.1.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 7. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, cuarto trimestre 2019-2022



Del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento pasando de 28 a 14%, al igual que por derrapes (de 21% a 17%). Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choque incrementaron de 47 a 65% (Gráfica 7).

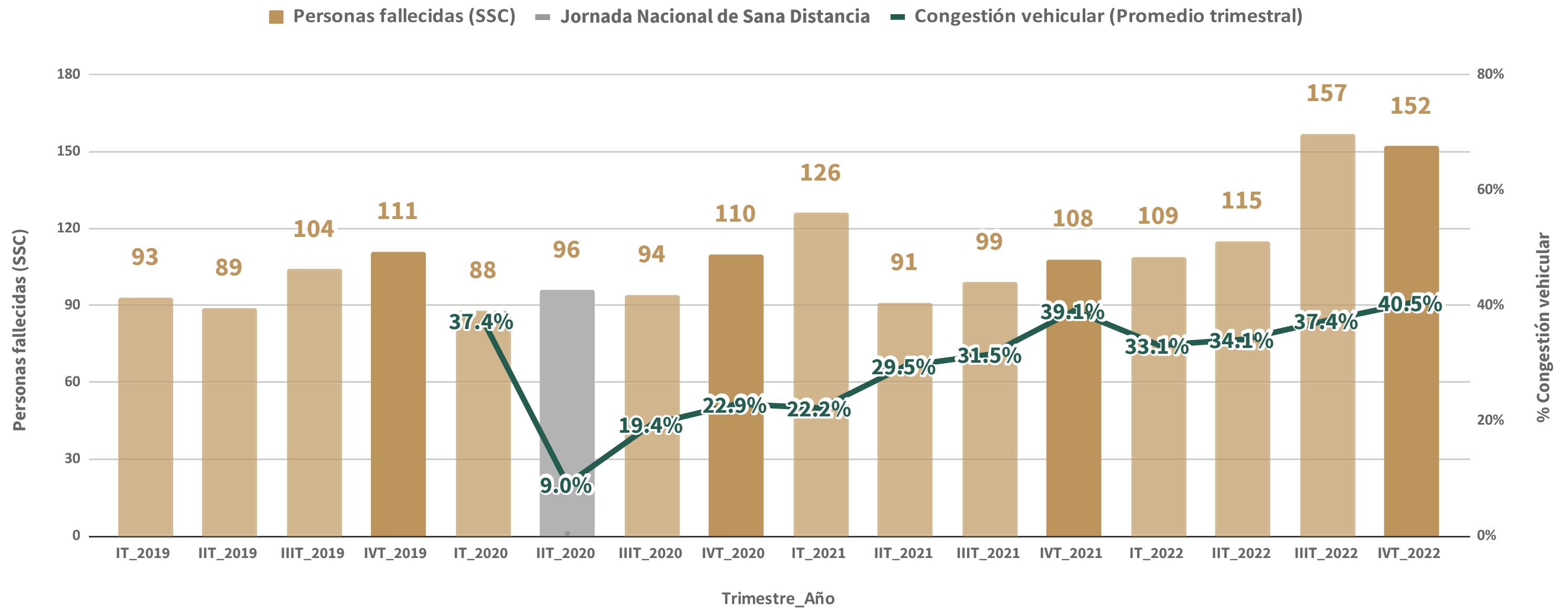
Gráfica 8. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, enero a diciembre de 2019 - enero a diciembre de 2022



Con base en la gráfica 8, de enero a diciembre de 2019 a 2022, la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento se redujo en 12 puntos porcentuales pasando de 25% en 2019 a 13% en 2022, mientras que el porcentaje de usuarios lesionados por un choque incrementó de 51% en el periodo de 2019 a 64% en 2022, es decir 13 puntos porcentuales.

2.2. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 9. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2022⁴



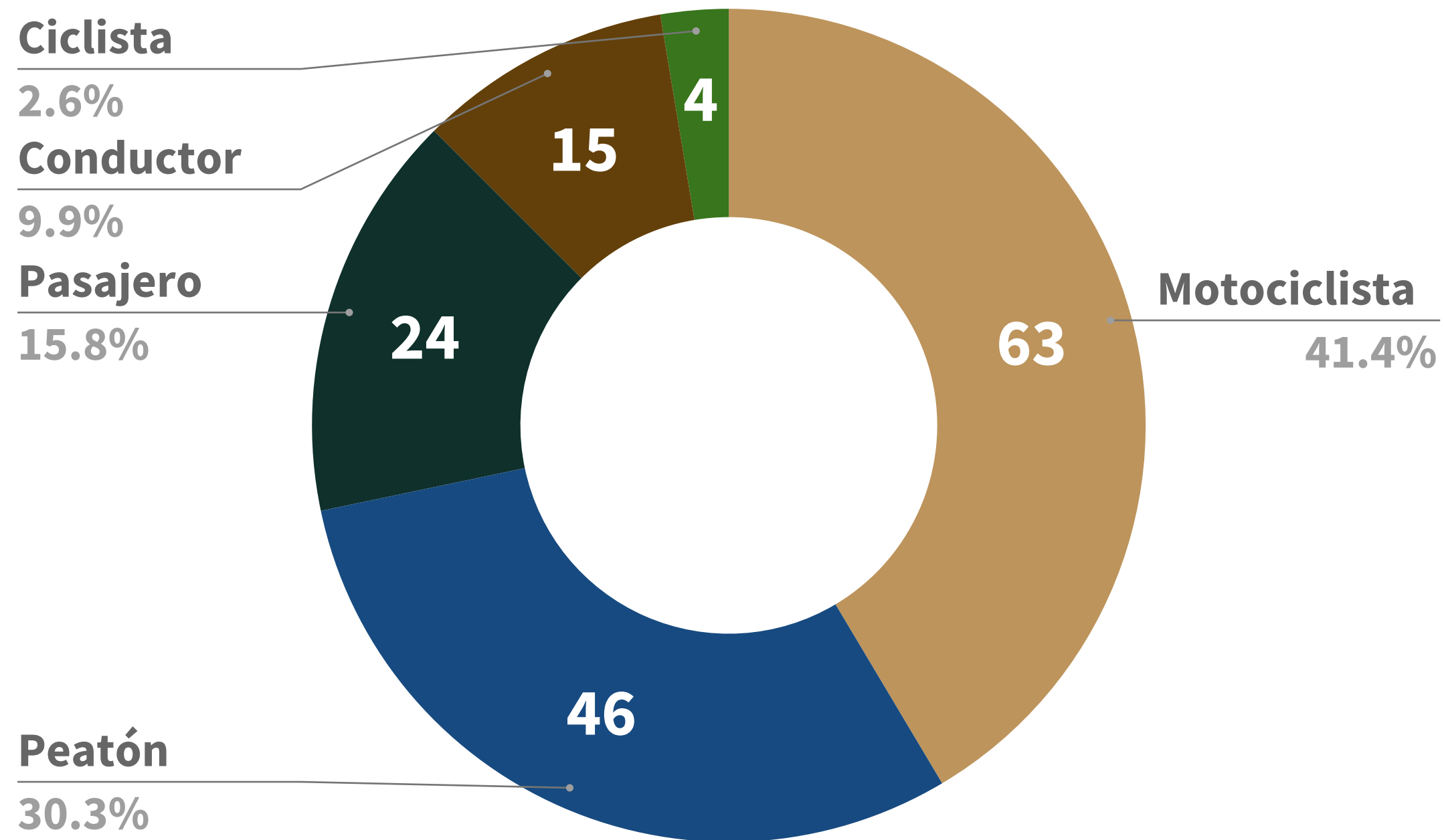
En el caso de las víctimas fatales, el cuarto trimestre de 2022 registró un aumento de 37% respecto al cuarto trimestre de 2019 y de 41% en comparación con el mismo periodo de 2021 (Gráfica 9). No obstante, en el cuarto trimestre de 2022 se contabilizaron 5 personas fallecidas menos que en el tercer trimestre del mismo año.

El total de personas fallecidas de enero a diciembre de 2022, incrementó 34% respecto al mismo periodo de 2019 y 26% en relación con 2021.

2.2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la gráfica 10, en el cuarto trimestre de 2022, los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas fallecidas con 41% (63 de 152), seguido de peatones con el 30% (46 de 152).

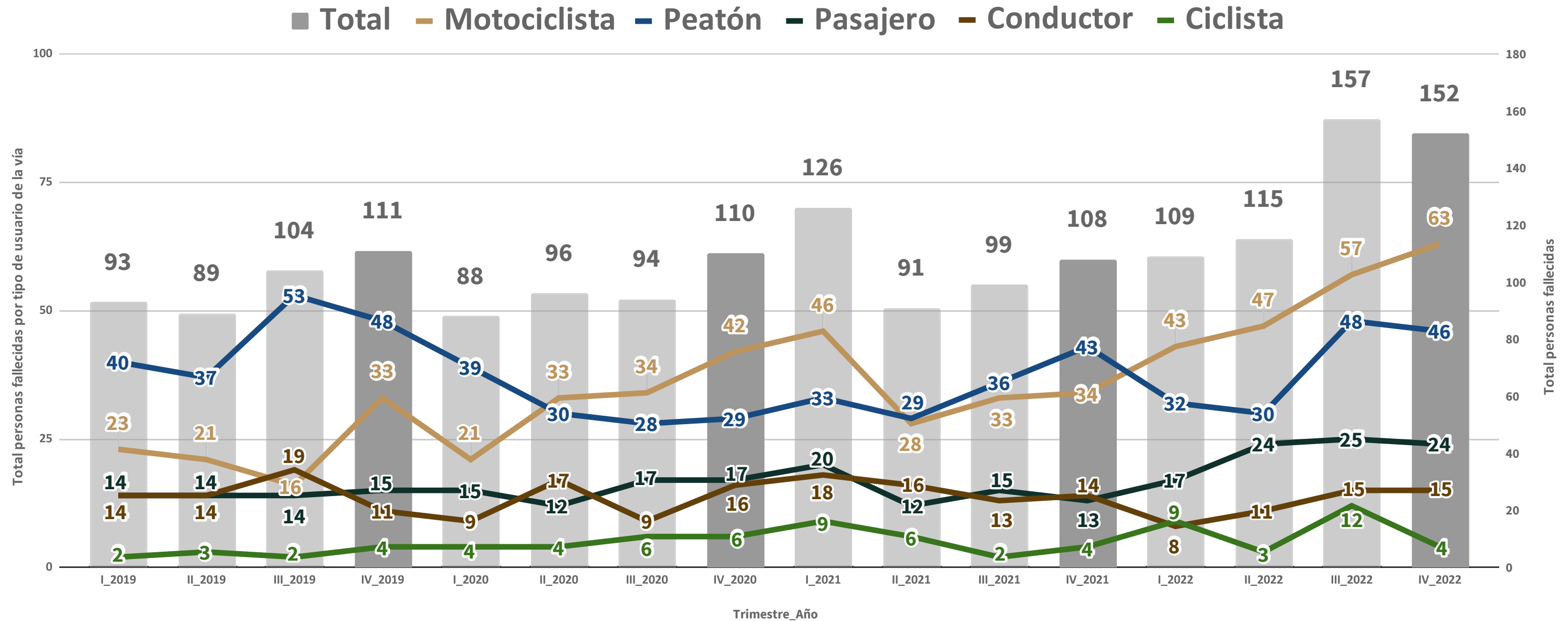
Gráfica 10. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía cuarto trimestre 2022



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

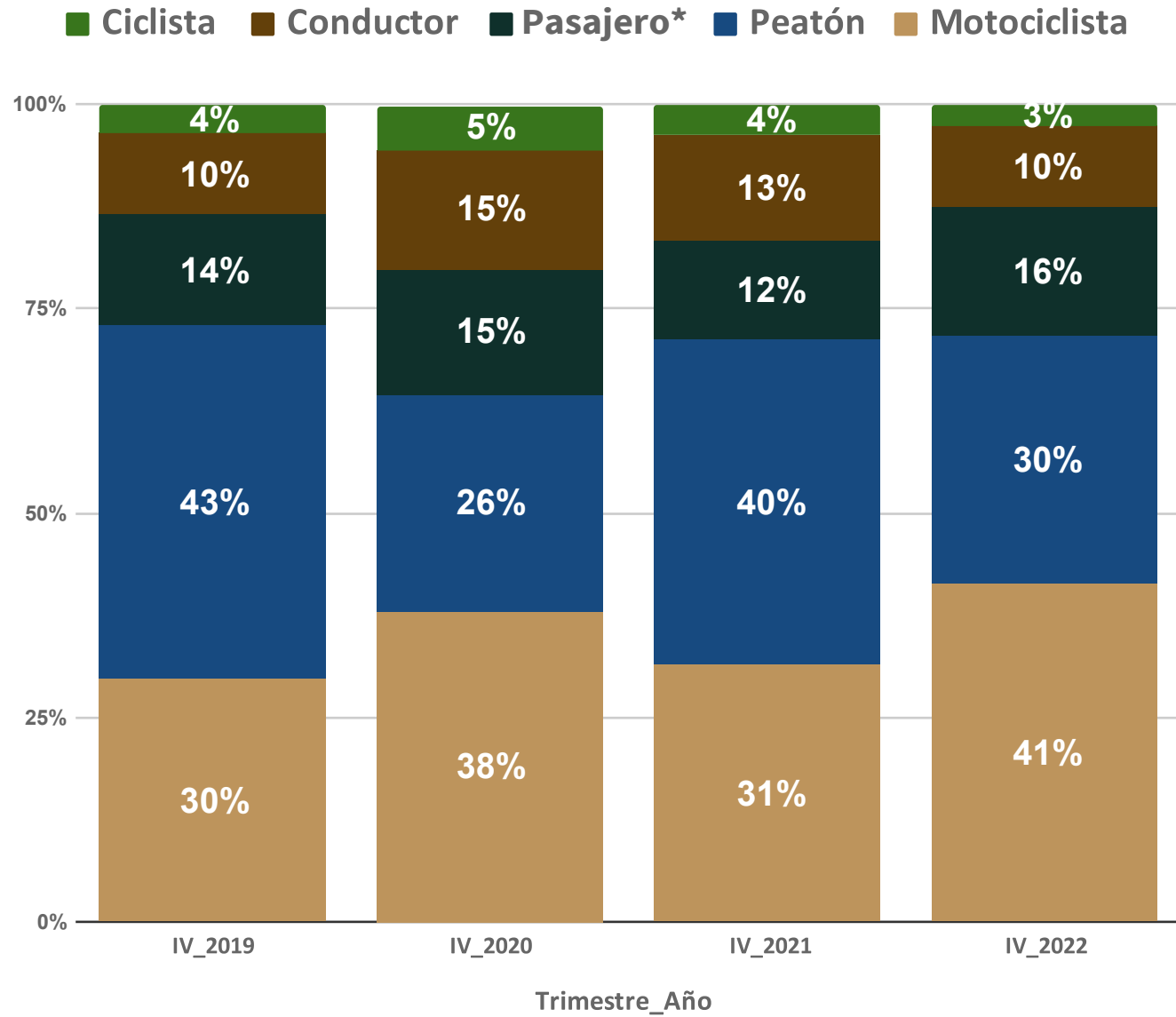
De enero de 2019 a marzo de 2020 los peatones registraron las cifras más altas de personas fallecidas por hechos de tránsito (4 de cada 10 personas fallecidas). A partir del segundo trimestre de 2020 las cifras de motociclistas fallecidos mostraron una tendencia constante a la alza pasando de 2 a 4 de cada 10 víctimas mortales por incidentes de tránsito (Gráficas 11 y 12).

Gráfica 11. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2022⁴

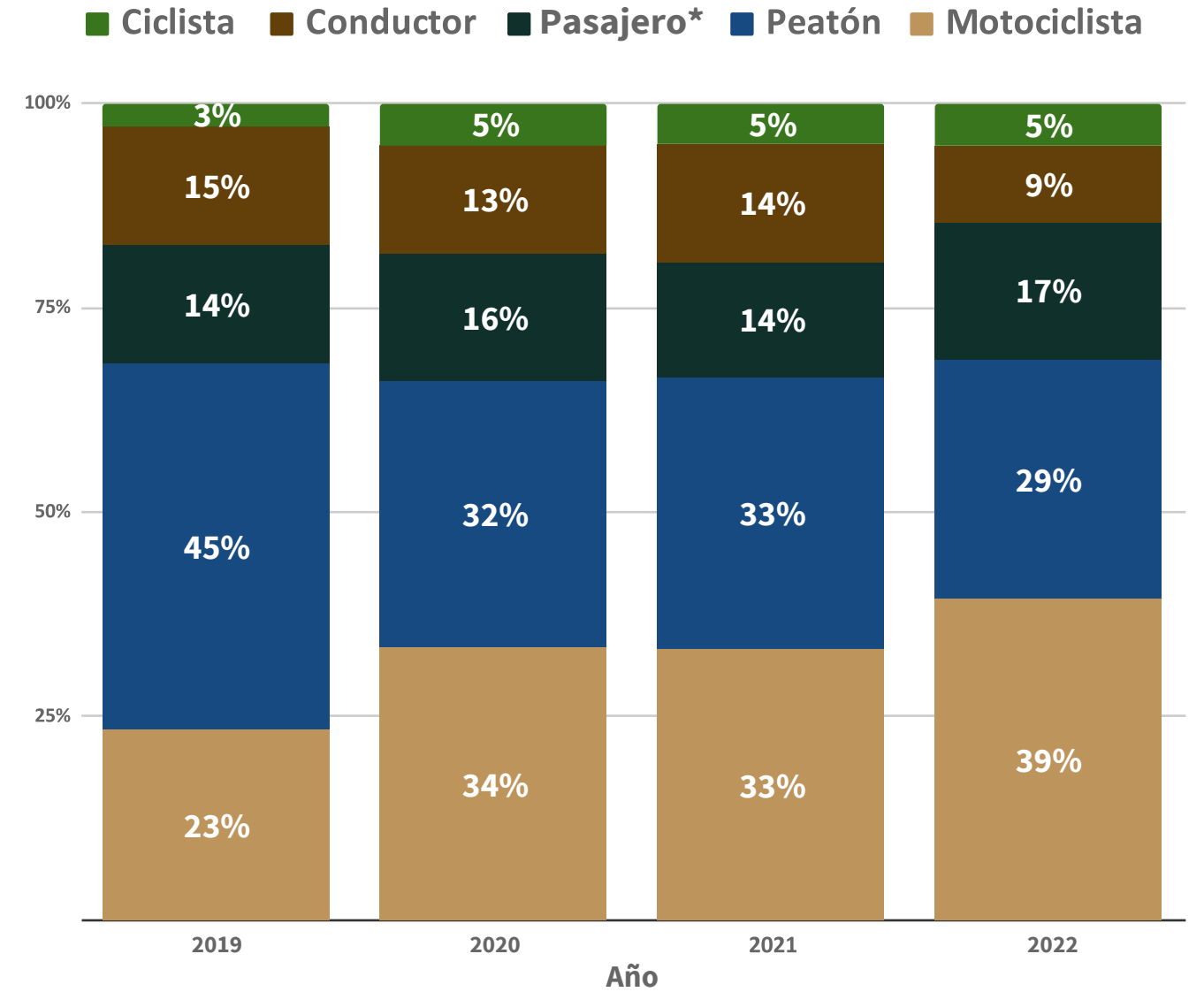


Nota: La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

Gráfica 12. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, cuarto trimestre 2019-2022⁴



Gráfica 13. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, enero a diciembre de 2019 - enero a diciembre de 2022⁴



Al igual que en las personas lesionadas, el porcentaje de peatones fallecidos registró una reducción pasando de 43% en el cuarto trimestre de 2019 a 30% en el mismo periodo de 2022 (Gráfica 12). De la misma forma, la proporción de ciclistas fallecidos pasó de 4 a 3%.

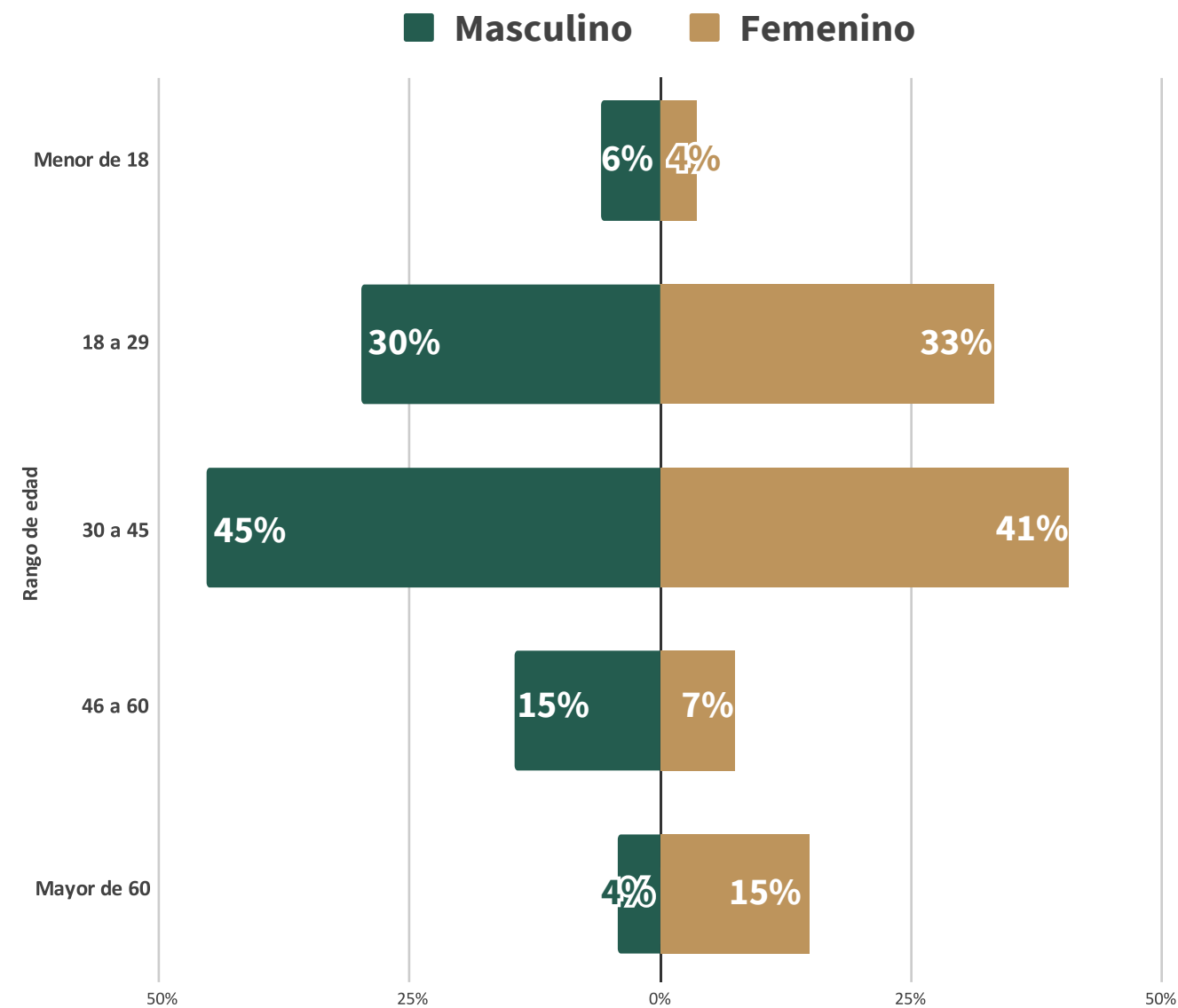
Del cuarto trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022, se observa un incremento de 11 puntos porcentuales en la proporción de motociclistas fallecidos (de 30 a 41%) y de 2 puntos porcentuales en la de pasajeros (de 14 a 16%).

La tendencia entre el acumulado de enero a diciembre de 2019 a 2022 (Gráfica 13) muestra reducciones en la proporción de peatones (de 45% a 29%) y conductores fallecidos (de 15% a 9%) e incremento en la proporción de motociclistas (de 23% a 39%), pasajeros (de 14% a 17%) y ciclistas fallecidos (de 3% a 5%). Durante los últimos tres años, la proporción de estos últimos se mantuvo en 5%.

⁴ 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. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

Gráfica 14. Proporción de personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo, cuarto trimestre 2022

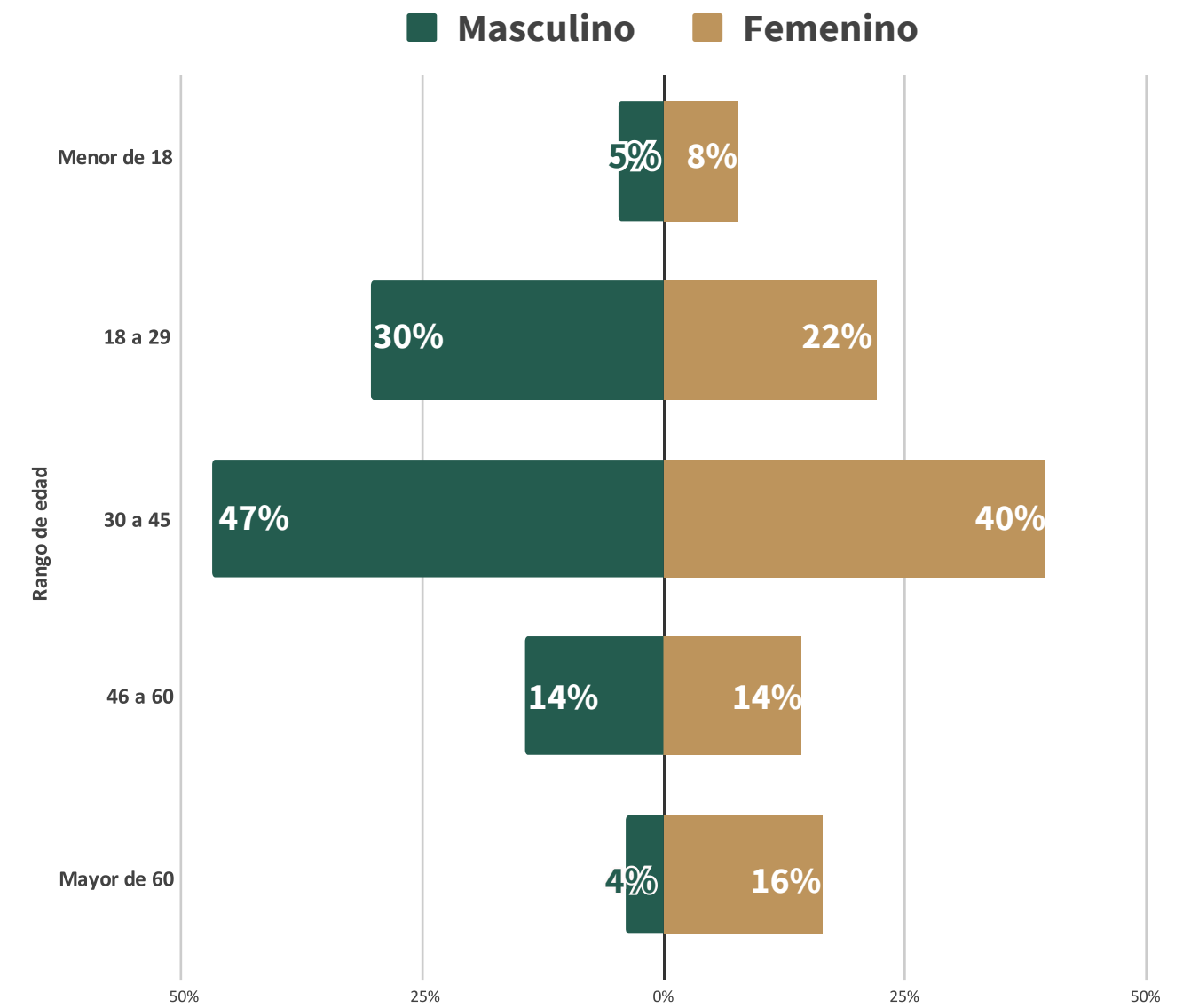


Durante el cuarto trimestre de 2022, el 81% de víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres.

Omitiendo a las víctimas mortales de edad desconocida, el 45% de los hombres y el 41% de las mujeres fallecidas tenían entre 30 y 45 años de edad (Gráfica 14).

Nota: Se omiten 6 personas de sexo masculino y 2 de sexo femenino de edad desconocida.

Gráfica 15. Proporción de personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo, enero a septiembre de 2022



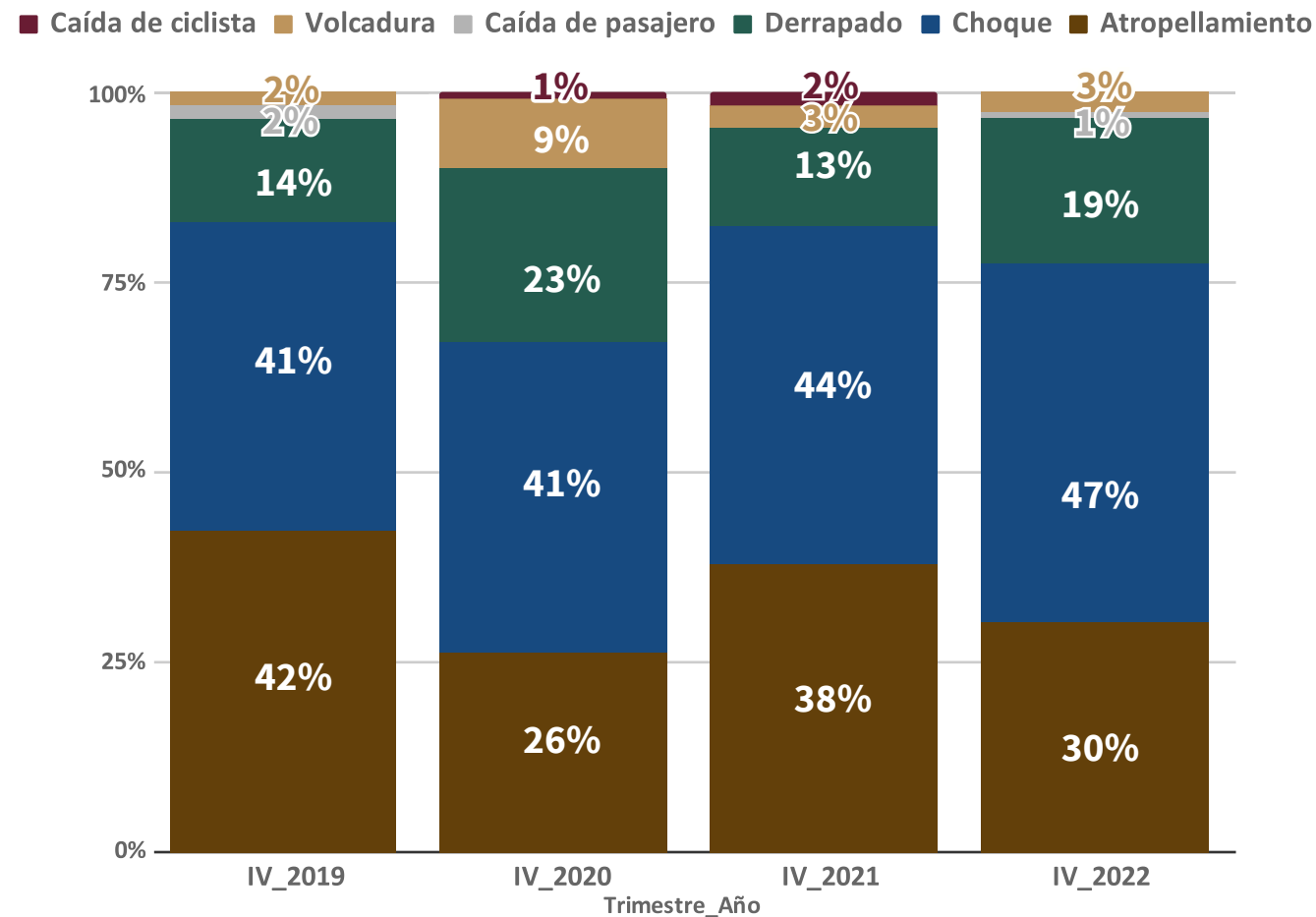
8 de cada 10 personas fallecidas por hechos de tránsito ocurridos de enero a diciembre de 2022 y de sexo conocido, eran hombres.

Sin tomar en cuenta a las víctimas mortales de edad desconocida, la mayor parte tanto de hombres fallecidos (5 de 10), como de mujeres fallecidas (4 de 10) tenían entre 30 y 45 años de edad (Gráfica 15).

Nota: Se omiten 29 personas de edad desconocida (21 de sexo masculino y 7 de sexo femenino) y 2 personas de sexo y edad desconocidos.

2.2.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 16. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, cuarto trimestre 2019-2022⁴



En promedio, durante los cuartos trimestres de 2019 a 2022 el 43% de las personas fallecidas por hechos de tránsito perdieron la vida a causa de un choque (Gráfica 16). Sin embargo, el porcentaje de víctimas mortales por este tipo de evento incrementó de 41% en 2019 y 44% en 2021 a 47% en 2022.

Por otro lado, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a un atropellamiento de 42% en 2019 a 30% en 2022 e incrementó de 14 a 19% la de víctimas mortales por derrapes (todas ocupantes de motocicleta).

Nota:

Caída ciclista: Ocurre cuando el ciclista cae por sí mismo de su bicicleta, es decir, cuando no existe la intervención de otro tipo de vehículo.

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

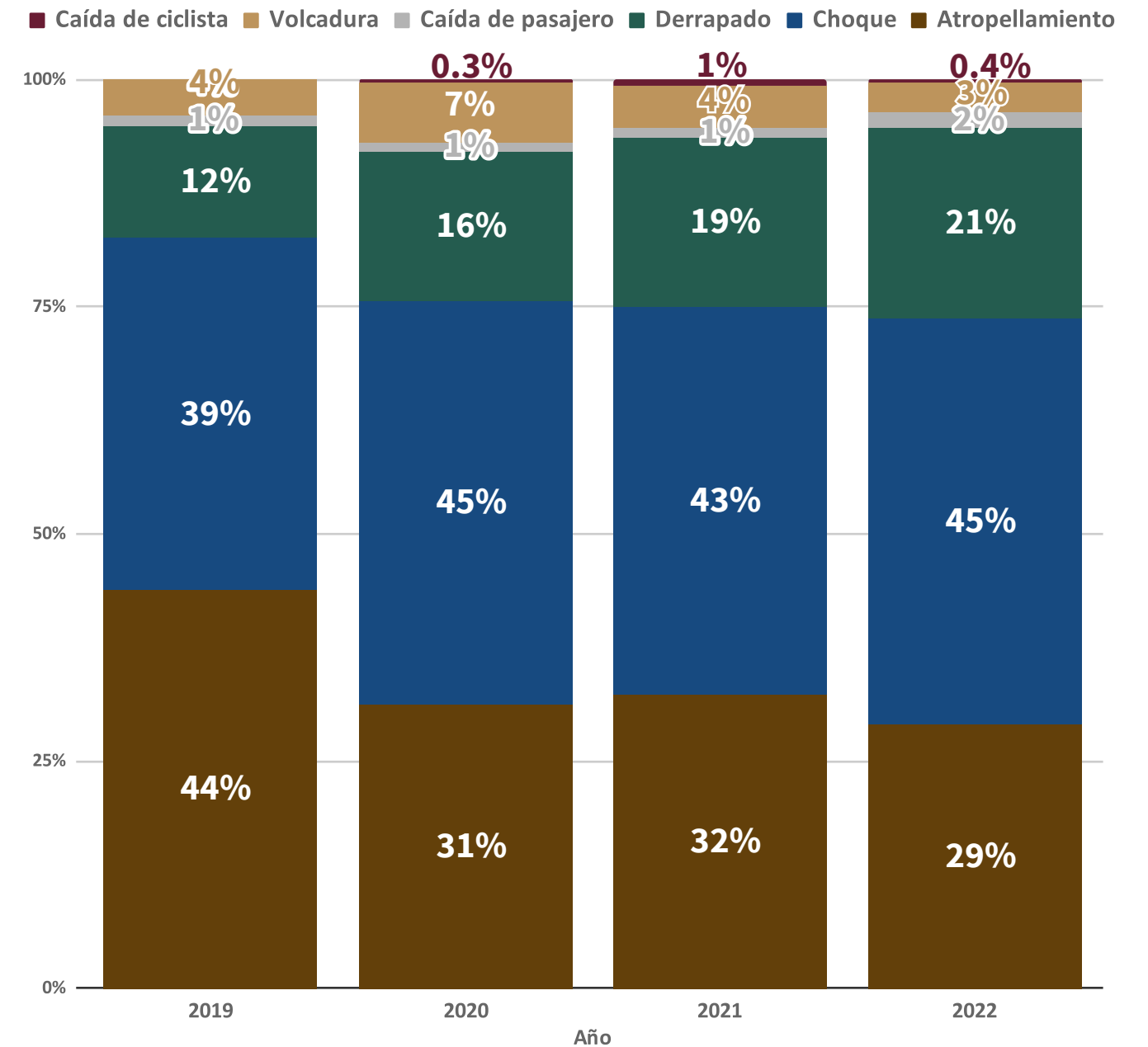
Caída de pasajero: Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento.

Derrapado: Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación.

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

Atropellado: Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento.

Gráfica 17. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, enero a diciembre de 2019 - enero a diciembre de 2022⁴



Con base en la gráfica 17, de enero a diciembre de 2019 a 2022, los choques fueron la primera causa de muerte por hechos de tránsito (43% en promedio).

La tendencia de enero a diciembre de los años mencionados, indica reducciones en las muertes por atropellamiento (de 44% a 29%) e incremento en los fallecimientos por derrapes de 12% en 2019 a 21% en 2022 (todos ocupantes de motocicleta).

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

Tabla 1. Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, cuarto trimestre 2022

Usuario de la vía	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Camión de carga	Metrobús	Microbús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	4	17	7	2	1	11	0	3	0	1	46
Ciclista	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	6
Ocupante de motocicleta	0	23	12	2	0	0	8	6	24	1	76
<i>Conductor</i>	0	19	8	2	0	0	7	4	22	1	63
<i>Pasajero</i>	0	4	4	0	0	0	1	2	2	0	13
Ocupante de vehículo liviano	0	5	2	0	1	0	9	0	2	0	19
<i>Conductor</i>	0	5	1	0	1	0	7	0	0	0	14
<i>Pasajero</i>	0	0	1	0	0	0	2	0	2	0	5
Ocupante de microbús	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Ocupante de autobús	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
Ocupante de taxi	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	3
<i>Conductor</i>	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<i>Pasajero</i>	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Total	5	47	24	4	2	11	19	9	29	2	152

Vehículo liviano = automóvil + camioneta
Autobús = autobús de pasajeros

Durante el cuarto trimestre de 2022:

- El 31% de ocupantes de motocicleta fallecidos murieron por un incidente sin otro vehículo involucrado.
- 54% (13 de 24) del total de pasajeros fallecidos viajaban en una motocicleta. De ellos, 6 murieron por choque y 5 por derrape.
- En los incidentes que causaron el fallecimiento de 23 ocupantes de motocicleta (30%) y de 17 peatones (37%), estuvieron involucrados vehículos livianos.
- 9 de 19 ocupantes de vehículos livianos fallecieron debido a un choque contra un poste o árbol⁶ (Tabla 1).

⁶ Especificado en la base de datos como objeto fijo.

Tabla 2. Matriz personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, enero a diciembre de 2022

	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Camión de carga	Bicicleta	Metrobús	Microbús	Tren ligero	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Se desconoce	Total
Peatón	16	64	32	1	4	6	0	13	0	5	0	15	156
Ciclista	5	4	14	0	1	1	0	0	0	1	2	0	28
Ocupante de motocicleta	4	75	38	0	2	1	0	2	17	8	101	2	250
<i>Conductor</i>	4	59	33	0	2	1	0	2	14	6	88	1	210
<i>Pasajero</i>	0	16	5	0	0	0	0	0	3	2	13	1	40
Ocupante de vehículo liviano	2	21	6	0	0	1	0	0	34	0	14	0	78
<i>Conductor</i>	1	11	4	0	0	1	0	0	22	0	5	0	44
<i>Pasajero</i>	1	10	2	0	0	0	0	0	12	0	9	0	34
Ocupante de vehículo de carga	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	6
<i>Conductor</i>	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4
<i>Pasajero</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
Ocupante de microbús	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
<i>Conductor</i>	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	2	0	2
Ocupante de autobús	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	6	0	8
<i>Conductor</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Pasajero</i>	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	6	0	8
Ocupante de taxi	0	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	5
<i>Conductor</i>	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<i>Pasajero</i>	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	4
Total	27	169	92	1	7	9	1	15	54	14	127	17	533

Vehículo liviano = automóvil + camioneta

Vehículo de carga = camión de carga

Autobús = autobús de pasajeros

De enero a diciembre de 2022:

- De 250 ocupantes de motocicleta que perdieron la vida a causa de un siniestro vial, 40% (101) fallecieron por un incidente sin otro vehículo involucrado.
- Del total de pasajero fallecidos, 40 eran pasajeros de motocicleta (44%) y de los cuales 24 murieron a causa de un choque y 14 por derrape.
- En la muerte de 4 de cada 10 peatones estuvo involucrado un vehículo liviano.
- 44% (34 de 78) de los ocupantes de vehículo liviano perdieron la vida a causa de un choque en contra de un árbol o un poste⁶.
- El 50% de los ciclistas fallecidos perdieron la vida a causa de un siniestro vial con un camión de carga involucrado (Tabla 2).

2.2.5. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

Gráfica 18. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango de horario, cuarto trimestre 2022

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	1	2	1	4	3	6	5	22
	12:00 a 17:59	4	4	3	5	1	6	5	28
Noche	18:00 a 23:59	5	4	2	10	7	6	10	44
	00:00 a 05:59	9	4	4	4	5	14	9	49
total		19	14	10	23	16	32	29	143

Durante el cuarto trimestre de 2022, los sábados y domingos concentraron el 43% de los hechos de tránsito con víctimas mortales, mientras que los horarios nocturnos (18:00 a 05:59) el 65% (Gráfica 18).

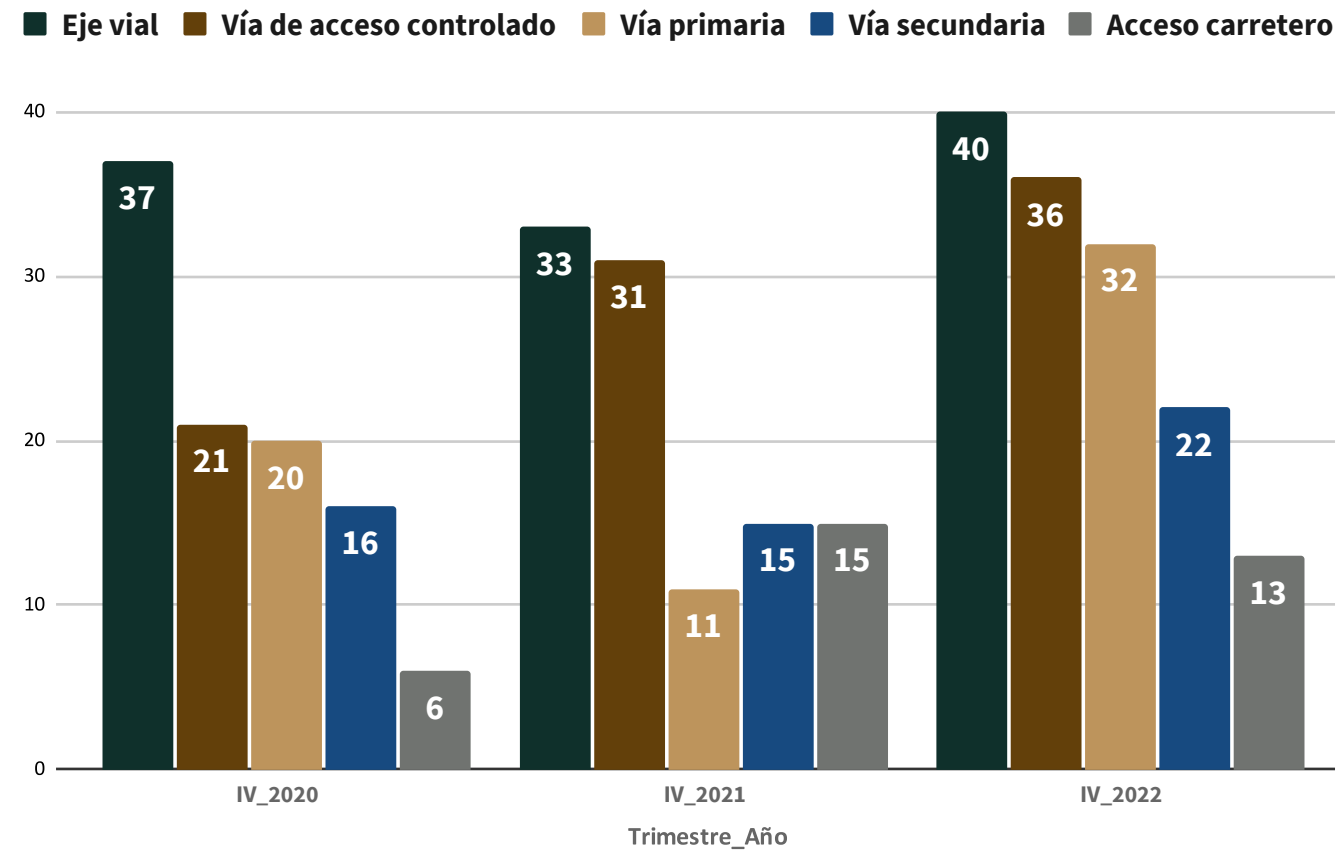
Gráfica 19. Hechos de tránsito mortales por día de la semana y rango de horario, enero a diciembre de 2022

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	9	13	7	14	13	24	18	98
	12:00 a 17:59	16	12	9	15	6	15	17	90
Noche	18:00 a 23:59	21	17	10	22	27	29	30	156
	00:00 a 05:59	21	11	7	12	19	38	53	161
total		67	53	33	63	65	106	118	505

De enero a diciembre de 2022, 44% de los hechos de tránsito fatales ocurrieron en sábado y domingo, mientras que el 63% de los mismos sucedieron de 18:00 a 05:59 (Gráfica 19).

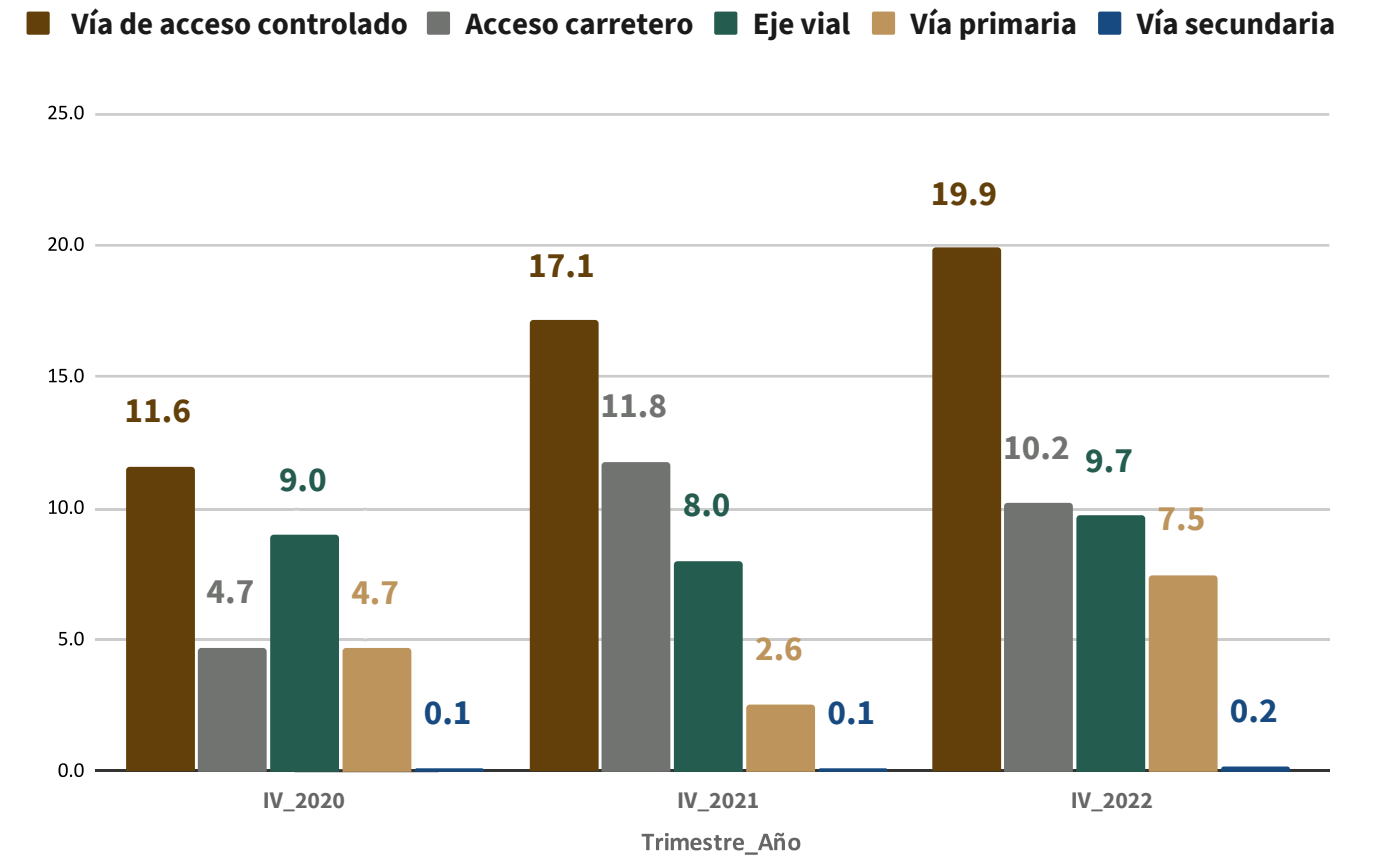
2.2.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

Gráfica 20.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, cuarto trimestre 2020-2022



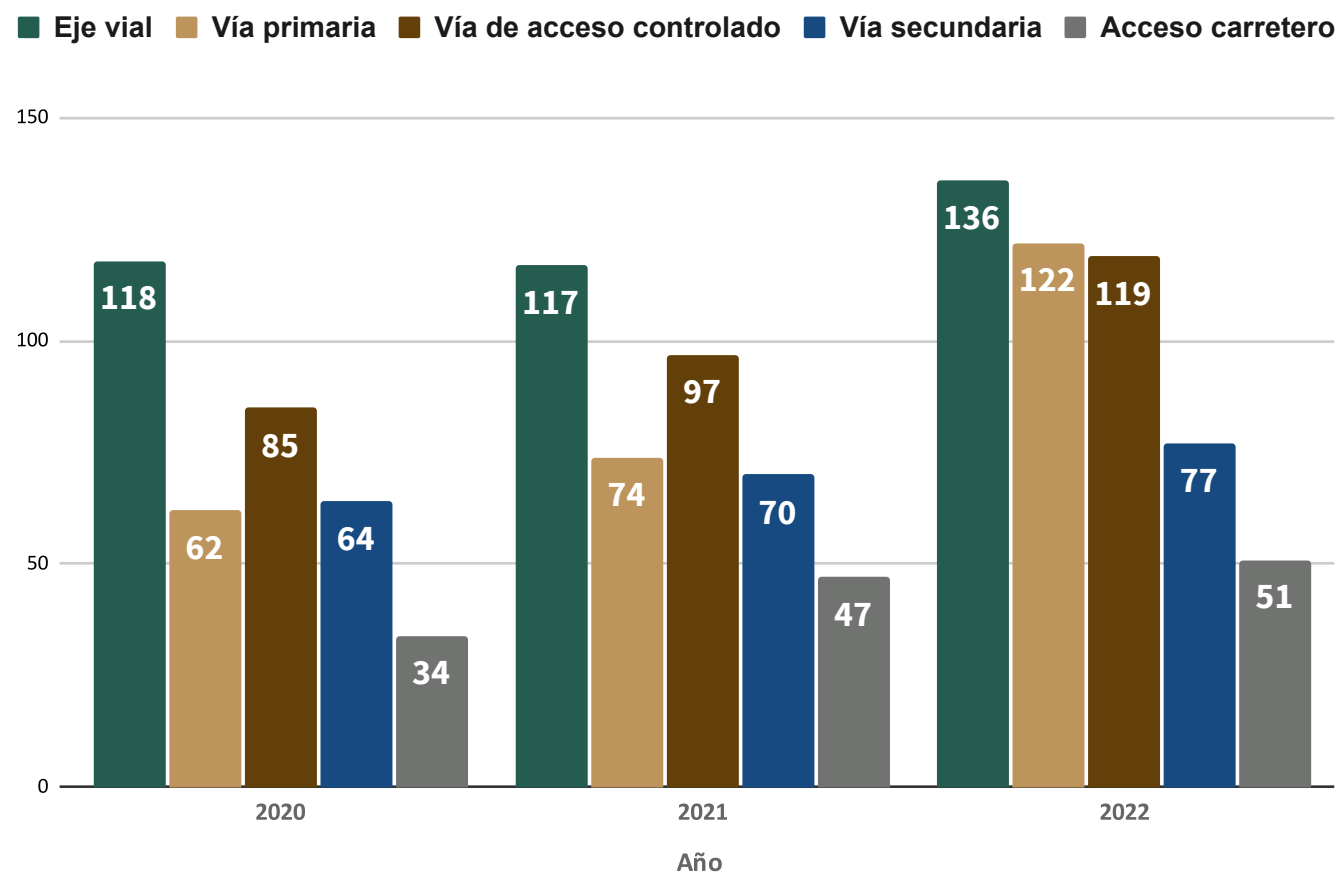
En los cuartos trimestres de 2020 a 2022, el mayor número de hechos de tránsito fatales (3 de cada 10, en promedio) ocurrieron en ejes viales, mientras que 2 de cada 10 en vías de acceso controlado (Gráfica 20.1).

Gráfica 20.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, cuarto trimestre 2020-2022



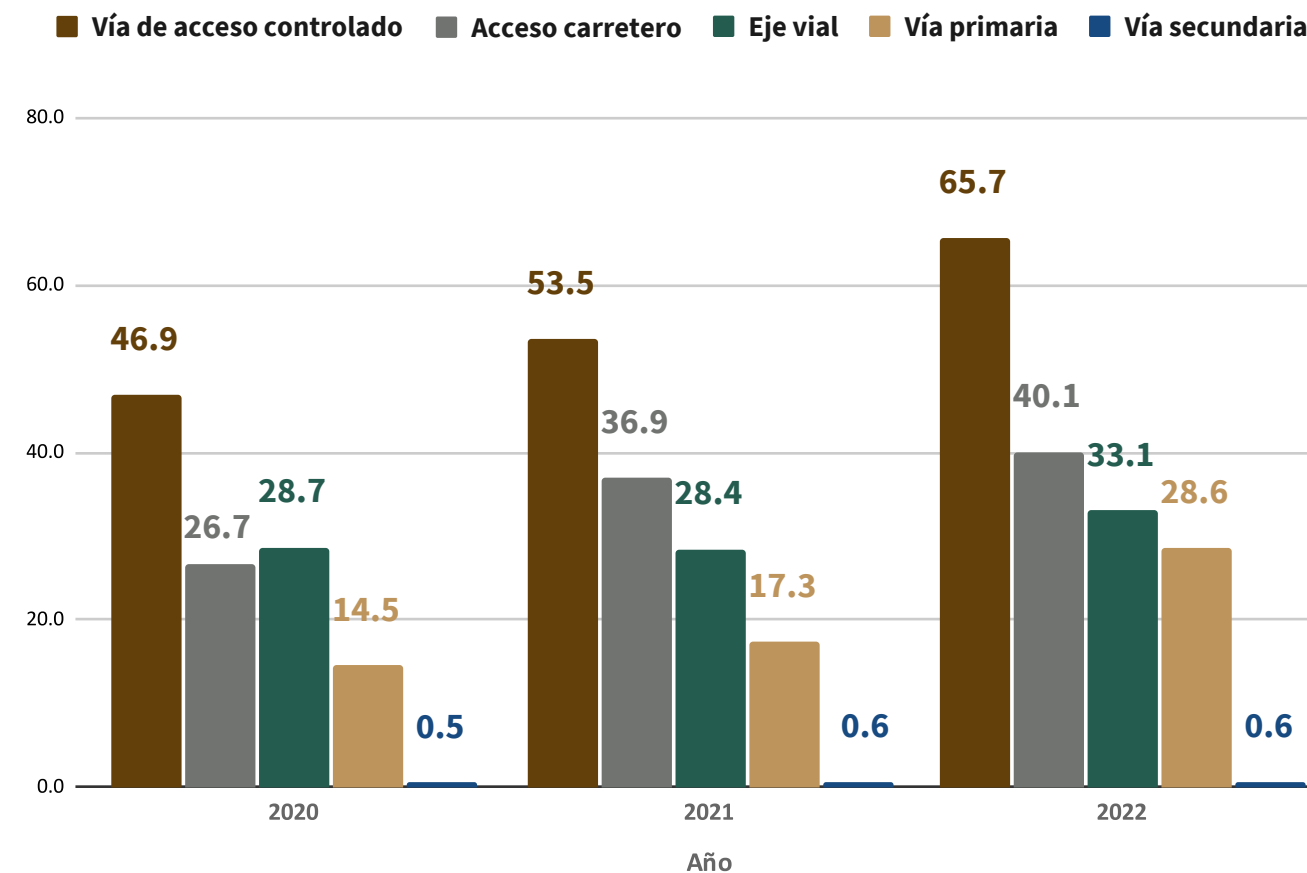
Con base en la gráfica 20.2, la tasa de los cuartos trimestres de 2020 a 2022 registró en promedio 16 personas fallecidas por cada 100 km de vía en vialidades de acceso controlado, seguido de los ejes viales y accesos carreteros (9 personas fallecidas por cada 100 km de vía).

Gráfica 21.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, enero a diciembre de 2020 - enero a diciembre de 2022



De enero a diciembre de 2020 a 2022, el mayor número de hechos de tránsito fatales (3 de cada 10) ocurrieron en ejes viales y 2 de cada 10 en vías de acceso controlado y vías primarias (Gráfica 21.1).

Gráfica 21.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, enero a diciembre de 2020 - enero a diciembre de 2022



De acuerdo con la gráfica 21.2, la tasa de enero a diciembre de 2020 a 2022, registró en promedio 55 víctimas mortales por cada 100 km de vía en vialidades de acceso controlado, seguido de los accesos carreteros (35 personas fallecidas por cada 100 km de vía).

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 público.

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 contraflujo⁷.

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 Vialidades.

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 semáforos.

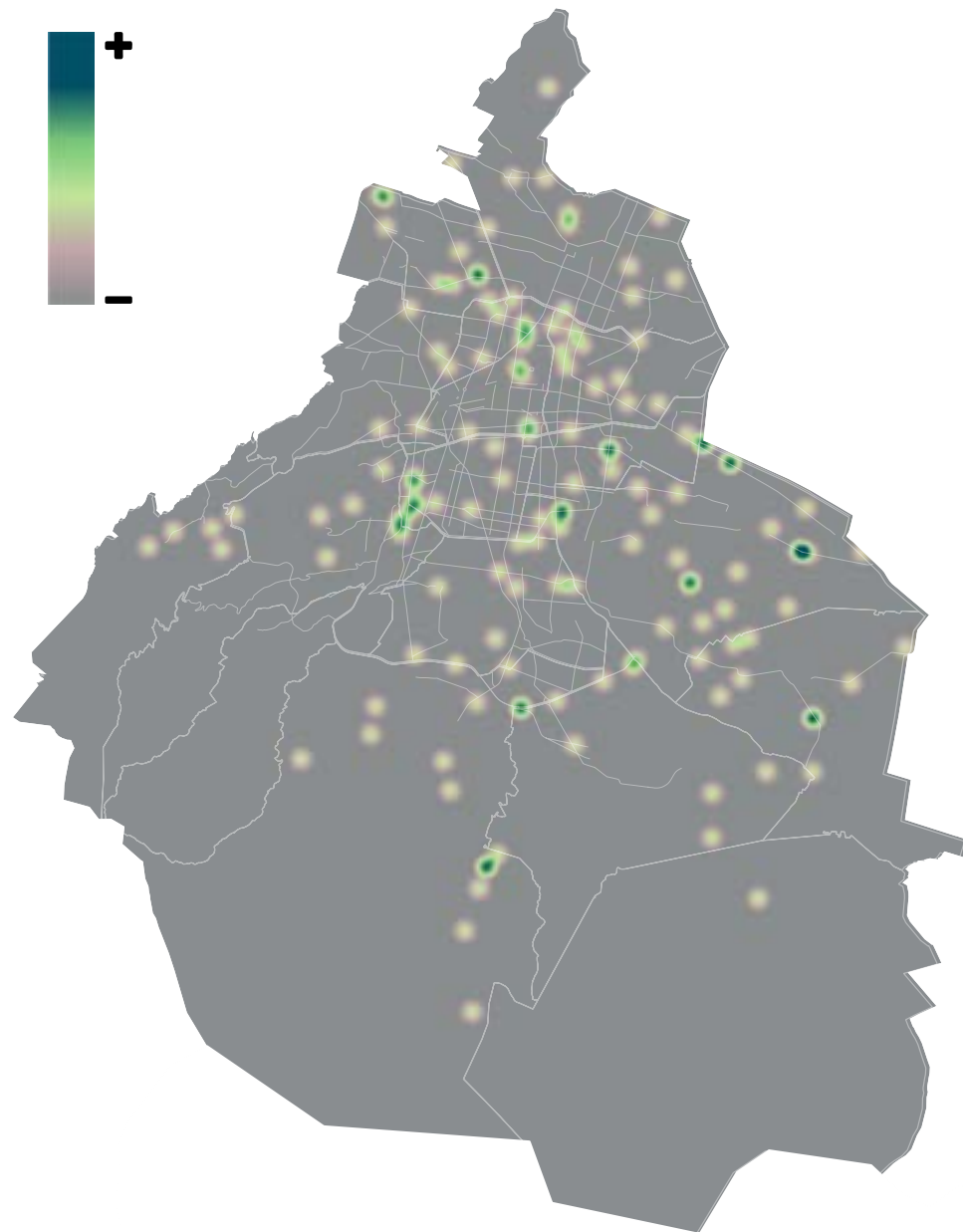
Acceso carretero: entrada o salida desde y hacia cualquier vía o tramo que tenga la consideración de carretera⁸.

⁷ 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

⁸ Norma 3.1 - IC Trazado. (2016, 19 de febrero). Consultado en http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic_2016/apartados/glosario.htm#g27

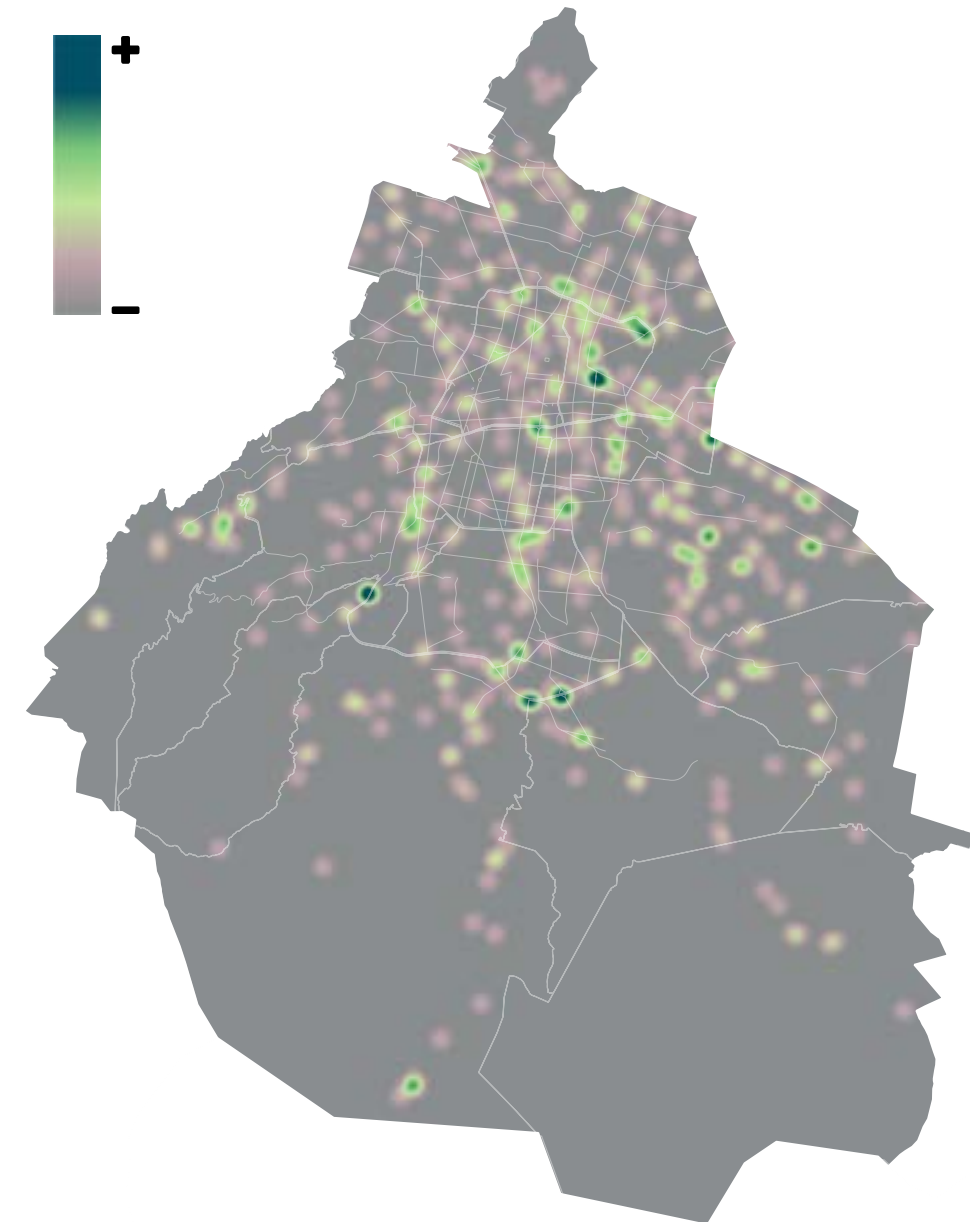
2.2.7. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

Mapa 3. Densidad de hechos de tránsito mortales, cuarto trimestre 2022, SSC



En el mapa 3 se muestra que los hechos de tránsito fatales ocurridos durante el 4to trimestre de 2022 ocurrieron de manera dispersa en la Ciudad, no obstante, se registró alta incidencia en Anillo Periférico, Circuito Bicentenario, la Carretera Federal México Cuernavaca, Eje 8 Sur, Avenida Insurgentes, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Av. Tláhuac, Eje 2 Oriente, Eje 5 Sur y Eje Central.

Mapa 4. Densidad de hechos de tránsito mortales, enero a diciembre de 2022, SSC

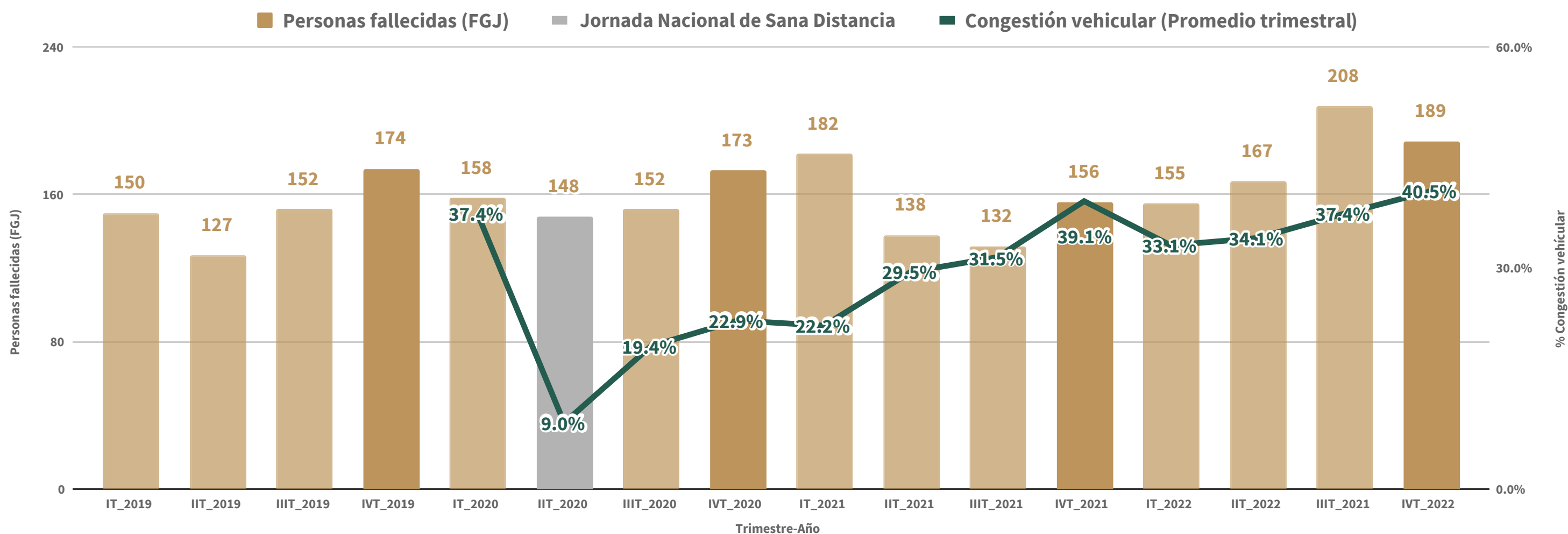


De acuerdo con la SSC, las vías que concentraron el 40% de los hechos de tránsito mortales ocurridos de enero a diciembre de 2022 fueron Anillo Periférico, Circuito Bicentenario, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Carretera Federal México Cuernavaca, Avenida Insurgentes, Calzada de Tlalpan, Eje 8 Sur, Carretera Federal México Toluca, Eje 3 Oriente, Eje 5 Norte, Eje Central y Av. Tláhuac. Resaltan las siguientes intersecciones: Anillo Periférico y San Jerónimo, Anillo Periférico y Canal de Chalco, Cto. Bicentenario y Viaducto, Prol. División del Norte y Av. Guadalupe I. Ramírez, Calz. México Xochimilco y Anillo Periférico.

3. ANEXOS

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

Gráfica 22. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2022⁹



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 2022 se registró un aumento de 9% respecto al cuarto trimestre de 2019 y de 21% en comparación con el mismo periodo de 2021. En cuanto al periodo acumulado entre enero y diciembre de 2022, la cifra de personas fallecidas en CIA incrementó 19% en comparación con dicho periodo de 2019 y 18% en relación con tal periodo de 2021 (Gráfica 22). Sin embargo, se registró una reducción de 19 víctimas (de 208 a 189) del tercero al cuarto trimestre de 2022.

La diferencia entre el total de personas fallecidas mostradas por la SSC y la FGJ radican en la información recabada por cada institución ya que mientras para las SSC solo es posible registrar a las personas que fallecieron en el lugar de ocurrencia del siniestro de tránsito y en pocas ocasiones durante el traslado hospitalario, la FGJ recaba aquellas por las cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público, es decir, tiene la posibilidad de registrar a las personas que murieron en el lugar de ocurrencia del incidente, en el transcurso del traslado hospitalario y durante la estancia del paciente en el hospital. No obstante las diferencias, ambas dependencias registran un incremento en las tendencias.

⁹ Las diferencias con los reportes trimestrales del cuarto trimestre de 2020 y 2021 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

3.2. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS (SSC) Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CIA¹⁰ POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO

CONSULTA LOS MAPAS INTERACTIVOS
DE HECHOS DE TRÁNSITO



CUARTO TRIMESTRE

ACUMULADO
ENERO A DICIEMBRE

¹⁰ Carpetas de Investigación Abiertas

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

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

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



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

