

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

JULIO - SEPTIEMBRE
2021

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ y C5



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SECRETARÍA DE
SEGURIDAD CIUDADANA



C5

PRINCIPALES HALLAZGOS

1. Para el 3er trimestre de 2021 (semáforo amarillo), **la movilidad se recuperó 30 puntos porcentuales respecto a la operación previa al Covid-19 viéndose reducida en -24%**, mientras que en el mismo periodo de 2020 (semáforo naranja), se redujo en -54%.

2. Con base en datos de la SSC, la FGJ y el C5, del 3er trimestre de 2019 al 3er trimestre de 2021, **en promedio, tanto los hechos de tránsito como las víctimas mortales por tales incidentes disminuyeron -2.7%** (pasando de 4,441 a 5,257 para SSC, de 2,063 a 1,657 para FGJ y de 19,329 a 17,987 para C5) y -12.2% (pasando de 104 a 94 para SSC, de 152 a 129 para FGJ y de 92 a 81 para C5), respectivamente.

3. Con base en el C5, **la proporción de vehículos involucrados en hechos de tránsito presentó una disminución** del 3er trimestre de 2019 al 3er trimestre de 2021 (de 80 a 77%). Por su parte, los hechos de tránsito en los que se vieron involucrados **motociclistas tuvieron un aumento** de 8 a 11%.

4. Con base en la SSC, en el 3er trimestre de 2021 en comparación con el mismo periodo de 2019, **la proporción de personas peatonas fallecidas se redujo** en 15 puntos porcentuales (pasando de 51 a 36%), **al igual que la proporción de las personas conductoras fallecidas** pasando de 19 a 15% (menos 4 puntos porcentuales), mientras que **augmentó la proporción de personas motociclistas** en 19 puntos porcentuales (pasando de 14 a 33%).

5. Durante el 3er trimestre de 2021, en comparación con el mismo periodo de 2019, las tres fuentes de información (SSC, FGJ y C5) reportaron, **en promedio, una disminución en la proporción de personas fallecidas por atropellamiento** de 54 a 37% (pasando de 50

a 33 personas para SSC, de 79 a 43 para FGJ y de 56 a 35 para C5), así como un **aumento en la proporción de víctimas mortales por choques** de 40 a 48%, en promedio (pasando de 40 a 35 personas para SSC, manteniéndose en 63 para FGJ e incrementando de 36 a 46 para C5).

6. Con base en datos de la SSC, en el tercer trimestre de 2019, 2020 y 2021, **los ejes viales fueron el tipo de vialidad con mayor porcentaje de personas fallecidas por hechos de tránsito** (alrededor del 30%).

7. En el tercer trimestre de 2021, tanto para la SSC, como para la FGJ y el C5, **la madrugada** (00:00 a 05:59 h) **concentró un alto porcentaje de hechos de tránsito mortales** con 35, 31 y 27%, respectivamente. En el mismo periodo, la **SSC y la FGJ** reportaron que, al menos, 57% de **los hechos de tránsito fatales ocurrieron en viernes, sábados y domingos**; mientras que **el C5** registró que en **jueves, viernes y sábado** ocurrió el 57% de los **hechos de tránsito con personas fallecidas**.

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) asumió el compromiso de transparentar las cifras sobre los hechos de tránsito que se suscitan en la Ciudad por medio de reportes trimestrales y otros insumos, con el objetivo de entender sus características y, así, discutir y planear estrategias de seguridad vial con base en evidencia.

La finalidad de este documento es **informar, de manera abierta, transparente y oportuna sobre la situación en que se encuentra la Ciudad de México en relación con los hechos de tránsito**. El contenido de las secciones del reporte se ajusta a las variables e información que proporciona cada una de las fuentes.

En el presente reporte, se comparan interanualmente tanto las cifras del tercer trimestre de 2021 (semáforo epidemiológico amarillo) y las acumuladas de enero a septiembre, con los mismos periodos de 2019 (comportamiento típico) y 2020 (semáforo naranja, en el que se tuvieron condiciones atípicas por la Jornada Nacional de Sana Distancia y el confinamiento debido a la Emergencia Sanitaria por el virus SARS-CoV-2), provenientes de la información proporcionada por la SSC¹, el C5 y la FGJ. **Es importante subrayar que la SEMOVI no es responsable de generar los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de las instituciones mencionadas produce su información cumpliendo objetivos distintos y haciendo uso de diferentes metodologías, lo que se refleja en lo reportado por cada institución.**

Para más información sobre la metodología consultar la Nota Metodológica del Tercer Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2021: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/nota-metodologica-tercer-reporte-trimestral-de-ht-2021.pdf>

CONSULTA EL MAPA INTERACTIVO
DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO



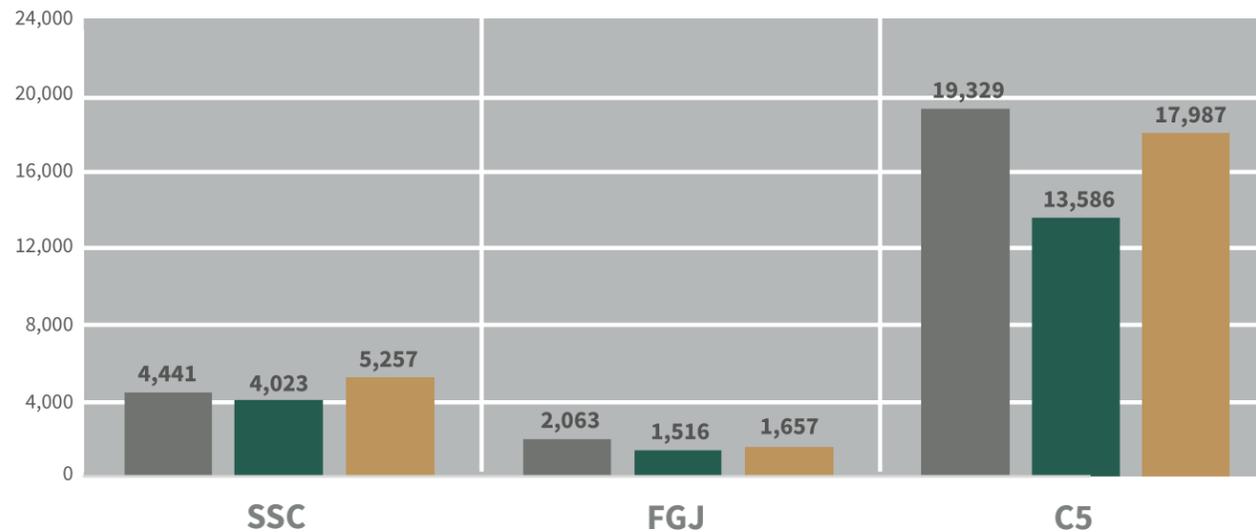
HAZ CLIC EN EL ÍCONO

¹ Derivado del proceso de renovación tecnológica del sistema de captura y almacenamiento del C5, durante el tercer trimestre se tuvo un retraso de la información compartida a la SSC. Por lo que los datos de septiembre se consideran en una proyección estimada al comportamiento del año.

1. HECHOS DE TRÁNSITO

1.1. TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO TERCER TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 1. Hechos de tránsito registrados, tercer trimestre 2019, 2020 y 2021^{2,3,4}



Respecto a los hechos de tránsito que ocurrieron durante el tercer trimestre de 2021 (Gráfica 1) la SSC, la FGJ y el C5 registraron las siguientes tendencias:

SSC: aumento en +18.4% en relación al tercer trimestre de 2019 y un aumento de +30.7% respecto al tercer trimestre de 2020.

FGJ: disminución en -19.7% en relación al tercer trimestre de 2019 y un aumento en +9.3% respecto al tercer trimestre de 2020.

C5: reducción en -6.9% en relación al tercer trimestre de 2019. Respecto al tercer trimestre de 2020, aumentó +32.4%, pasando de 13,586 a 17,987 registros por incidentes con víctimas o sin víctimas.

La diferencia entre las tendencias de la SSC y el C5 respecto a la comparación entre el tercer trimestre de 2019 y el mismo periodo de 2021, radica en la información reportada por cada dependencia, ya que mientras que el C5 registra el total de incidentes viales reportados sin hacer distinción entre si éstos derivaron o no en víctimas; la SSC reporta únicamente aquellos hechos de tránsito con personas lesionadas y/o personas fallecidas.

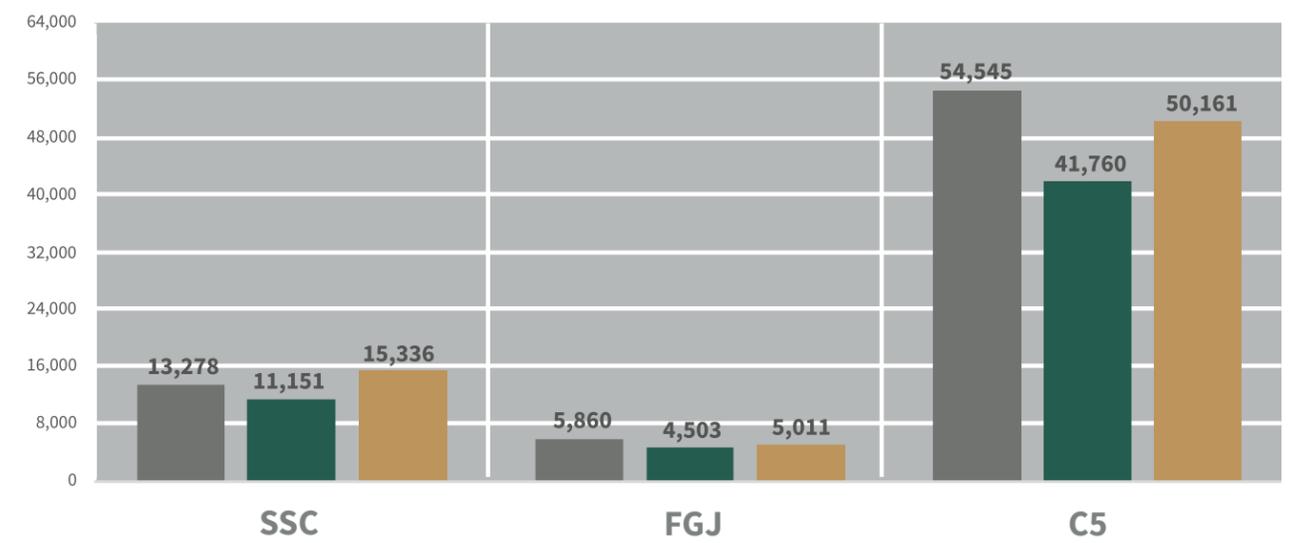
²Las diferencias en las cifras de las tres fuentes de información con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del tercer trimestre de 2019 y 2020, se deben a reclasificaciones y ajustes realizados por las mismas.

³Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el tercer trimestre de 2020.

⁴Las diferencias entre las cifras del C5 con la SSC y la FGJ, se deben a que **el C5 registra los hechos de tránsito con víctimas y sin víctimas** (comúnmente llamados "lamineros"), a diferencia de **la SSC que registra únicamente aquellos siniestros que derivaron en víctimas lesionadas y/o fallecidas**. Los registros de **la FGJ corresponden a incidentes por los cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público**.

1.2. TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO ENERO A SEPTIEMBRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 2. Hechos de tránsito registrados, enero-septiembre 2019, 2020 y 2021^{2,4,5}



En relación con los hechos de tránsito que sucedieron de enero a septiembre de 2021 (Gráfica 2); la SSC, la FGJ y el C5 registraron las siguientes tendencias:

SSC: aumento en +15.5% respecto a enero-septiembre de 2019; aumento en +37.5% respecto a enero-septiembre de 2020.

FGJ: reducción en -14.5% respecto a enero-septiembre de 2019; aumento en +11.3% respecto a enero-septiembre de 2020.

C5: disminución en -8.0% respecto a enero-septiembre de 2019; aumento en +20.1% respecto a enero-septiembre de 2020.

La diferencia entre las tendencias de la SSC y el C5 respecto a la comparación entre el acumulado de enero a septiembre de 2019 y el mismo periodo de 2021, radica en la información reportada por cada dependencia, ya que mientras que el C5 reporta el total de incidentes viales reportados sin hacer distinción entre si éstos derivaron o no en víctimas; la SSC reporta únicamente aquellos hechos de tránsito con personas lesionadas y/o personas fallecidas.

⁵Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

1.3. HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VEHÍCULO O PERSONA USUARIA DE LA VÍA TERCER TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 1. Tipos de vehículos o personas usuarias de la vía involucradas en los hechos de tránsito, C5 tercer trimestre 2019, 2020 y 2021⁶

Tipo de vehículo / usuario de la vía	2019	2020	2021
Vehículo⁷	15,534 (80%)	10,215 (75%)	13,783 (77%)
Motocicleta	1,504 (8%)	1,727 (13%)	1,990 (11%)
Peatón	2,192 (11%)	1,372 (10%)	1,882 (10%)
Bicicleta⁸	93 (0%)	272 (2%)	329 (2%)
Monopatín	6 (0%)	0 (0%)	3 (0%)
Total	19,329 (100%)	13,586 (100%)	17,987 (100%)

En cuanto a la participación de los diferentes tipos de vehículos o usuarios de la vía en los hechos de tránsito sucedidos durante el tercer trimestre de 2021 (Tabla 1), C5 reportó las siguientes cifras:

Vehículo⁷: Reducción en 3 puntos porcentuales respecto del tercer trimestre de 2019 y aumento en 2 puntos porcentuales respecto del tercer trimestre de 2020.

Motocicleta: Aumento en 3 puntos porcentuales respecto al tercer trimestre de 2019 y reducción en 2 puntos porcentuales respecto del tercer trimestre de 2020.

Peatón: Disminución en un punto porcentual respecto al tercer trimestre de 2019. Sin cambios en el porcentaje de participación de este tipo de usuario de la vía respecto del tercer trimestre de 2020

Bicicleta⁸: Es importante resaltar que las bicicletas contaron con una clasificación particular en el C5 a partir de septiembre de 2019, por lo anterior se observa un aumento en 2 puntos porcentuales del tercer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2021. De 2020 a 2021 no se reportaron cambios en el porcentaje de participación de este modo de transporte en los incidentes viales.

Monopatín: En el tercer trimestre de 2021, se registraron 3 hechos de tránsito con monopatines involucrados, mientras que en el mismo periodo de 2019, se registró la ocurrencia de 6.

⁶ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el tercer trimestre de 2020.

⁷ Incluye todo tipo de vehículo motorizado distinto de motocicleta (automóvil, camioneta, transporte público, transporte de carga, etc.).

⁸ Las bicicletas en el C5 contaron con una clasificación particular a partir de septiembre de 2019.

1.4. HECHOS DE TRÁNSITO POR TIPO DE VEHÍCULO O PERSONA USUARIA DE LA VÍA ENERO A SEPTIEMBRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 2. Tipos de vehículos o personas usuarias de la vía involucradas en los hechos de tránsito, C5 enero-septiembre 2019, 2020 y 2021⁹

Tipo de vehículo / usuario de la vía	2019	2020	2021
Vehículo⁷	43,853 (80%)	31,275 (75%)	37,738 (75%)
Motocicleta	4,209 (8%)	5,047 (12%)	6,085 (12%)
Peatón	6,384 (12%)	4,699 (11%)	5,290 (11%)
Bicicleta⁸	93 (0%)	737 (2%)	1,043 (2%)
Monopatín	6 (0%)	2 (0%)	5 (0%)
Total	54,545 (100%)	41,760 (100%)	50,161 (100%)

En cuanto a la participación de los diferentes tipos de vehículos o usuarios de la vía en los hechos de tránsito sucedidos de enero a septiembre de 2021 (Tabla 2), C5 reportó las siguientes cifras:

Vehículo⁷: Reducción en 5 puntos porcentuales respecto a enero-septiembre de 2019. No se reportaron cambios en el porcentaje de participación de este modo de transporte en los incidentes viales respecto a enero-septiembre de 2020.

Motocicleta: Aumento en 4 puntos porcentuales respecto a enero-septiembre de 2019. Sin cambios en el porcentaje de participación de este modo de transporte respecto a enero-septiembre de 2020.

Peatón: Reducción en un punto porcentual respecto a enero-septiembre de 2019. No se registraron cambios en el porcentaje de participación de este tipo de usuario de la vía respecto a enero-septiembre de 2020.

Bicicleta⁸: Hay que resaltar que las bicicletas contaron con una clasificación particular en el C5 a partir de septiembre de 2019, por lo anterior se observa un aumento en 2 puntos porcentuales respecto a enero-septiembre de 2019, mientras que no se registraron cambios en el porcentaje de participación de este modo de transporte respecto a enero-septiembre de 2020.

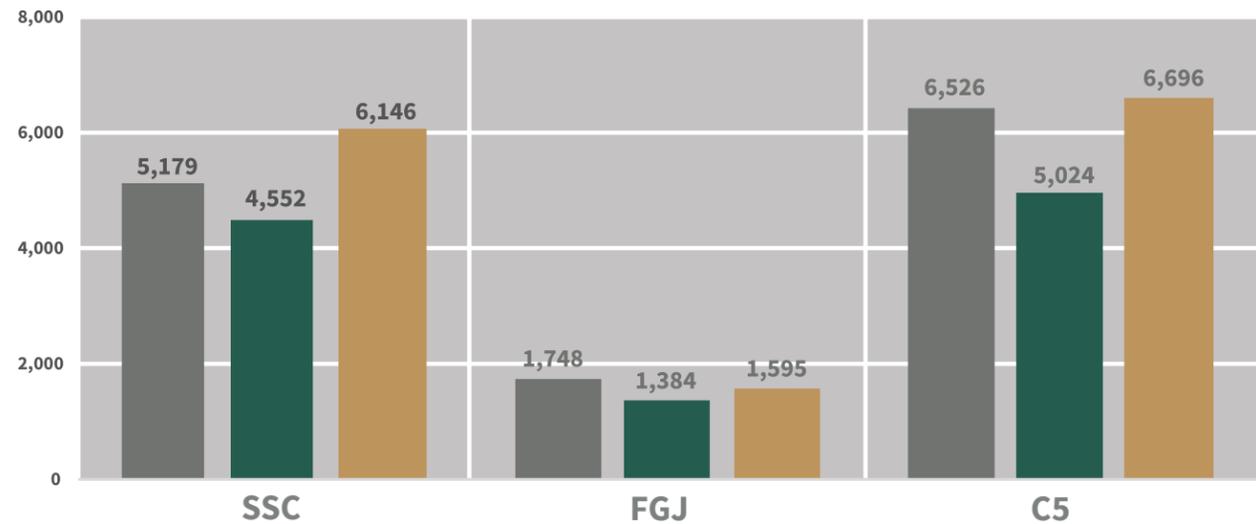
Monopatín: De enero a septiembre de 2021, se registraron 5 hechos de tránsito con monopatines involucrados, mientras que en el mismo periodo de 2019, se registró la ocurrencia de 6.

⁹ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

2. VÍCTIMAS

2.1. TOTAL DE PERSONAS LESIONADAS TERCER TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 3. Personas lesionadas por hechos de tránsito, tercer trimestre 2019, 2020 y 2021^{10,11}



Respecto a las personas lesionadas por hechos de tránsito que ocurrieron durante el tercer trimestre de 2021 (Gráfica 3), se tuvieron las siguientes tendencias:

SSC: aumento en +18.7% respecto al tercer trimestre de 2019 y aumento en +35.0% respecto al tercer trimestre de 2020.

FGJ: reducción en -8.8% respecto al tercer trimestre de 2019 y aumento en +15.2% respecto al tercer trimestre de 2020.

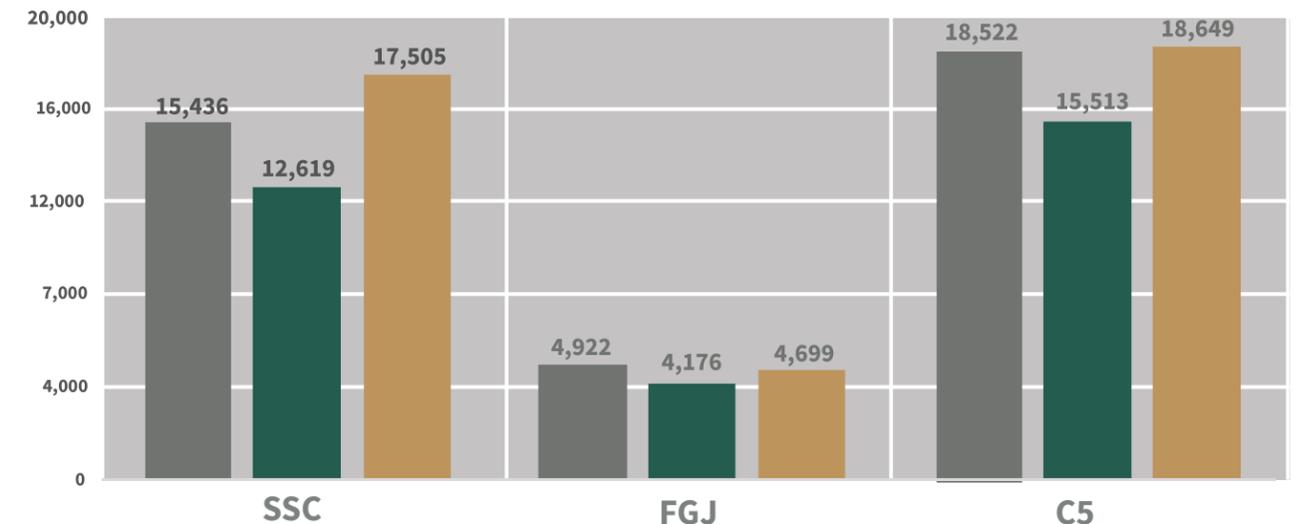
C5: aumento en +2.6% respecto al tercer trimestre de 2019 y aumento en +33.3% respecto al tercer trimestre de 2020.

¹⁰ Las diferencias en las cifras de la FGJ con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del tercer trimestre de 2019 y 2020, se deben a que la SEMOVI ha ajustado su metodología de análisis a la de la FGJ, así como a reclasificaciones realizadas por la misma. De igual forma, las diferencias en las cifras de la SSC y el C5 se deben a reclasificaciones o correcciones realizadas por tales dependencias.

¹¹ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el tercer trimestre de 2020.

2.2. TOTAL DE PERSONAS LESIONADAS ENERO A SEPTIEMBRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 4. Personas lesionadas por hechos de tránsito, enero-septiembre 2019, 2020 y 2021^{10,12}



En lo que se refiere a las personas lesionadas por hechos de tránsito que ocurrieron de enero a septiembre de 2021 (Gráfica 4) se tuvieron las siguientes tendencias:

SSC: aumento en +13.4% respecto a enero-septiembre de 2019. Respecto a enero-septiembre de 2020 se tuvo un aumento de +38.7%.

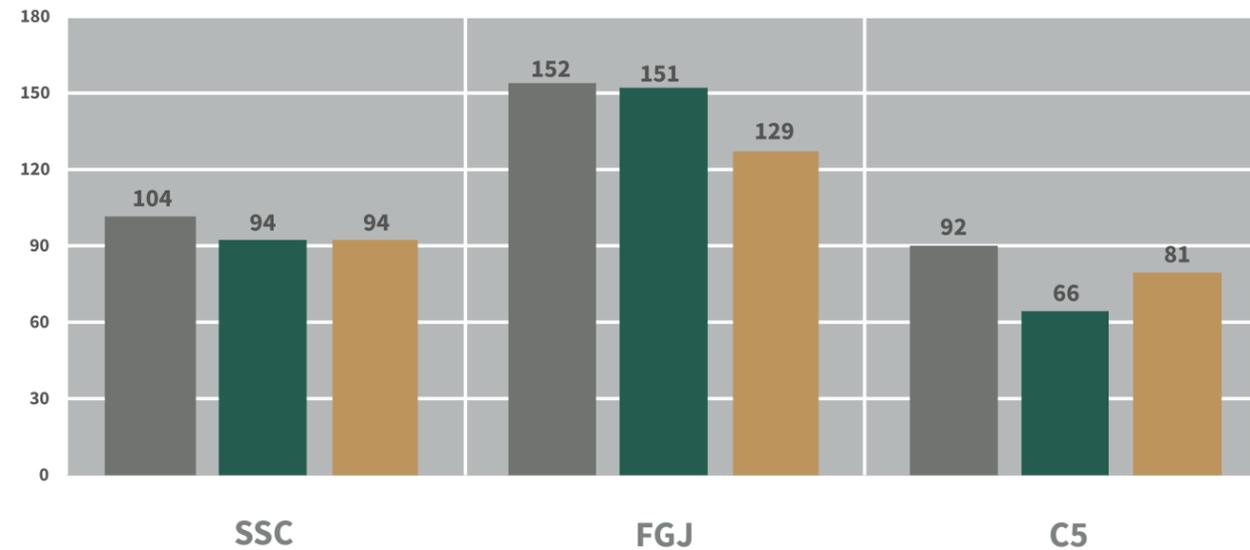
FGJ: reducción en -4.5% respecto a enero-septiembre de 2019. Respecto a enero-septiembre de 2020 se tuvo un aumento de +12.5%.

C5: aumento en +0.7% respecto a enero-septiembre de 2019. Respecto a enero-septiembre de 2020 se tuvo un aumento de +20.2%.

¹² Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

2.3. TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS TERCER TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 5. Personas fallecidas por hechos de tránsito, tercer trimestre 2019, 2020 y 2021^{13, 14}



Con relación a las personas fallecidas por hechos de tránsito que ocurrieron durante el tercer trimestre de 2021 (Gráfica 5) se tuvieron las siguientes tendencias:

SSC: reducción en -9.6% respecto al tercer trimestre de 2019 y sin variaciones respecto al tercer trimestre del 2020.

FGJ: reducción en -15.1% respecto al tercer trimestre de 2019 y reducción de -14.6% respecto al tercer trimestre de 2020.

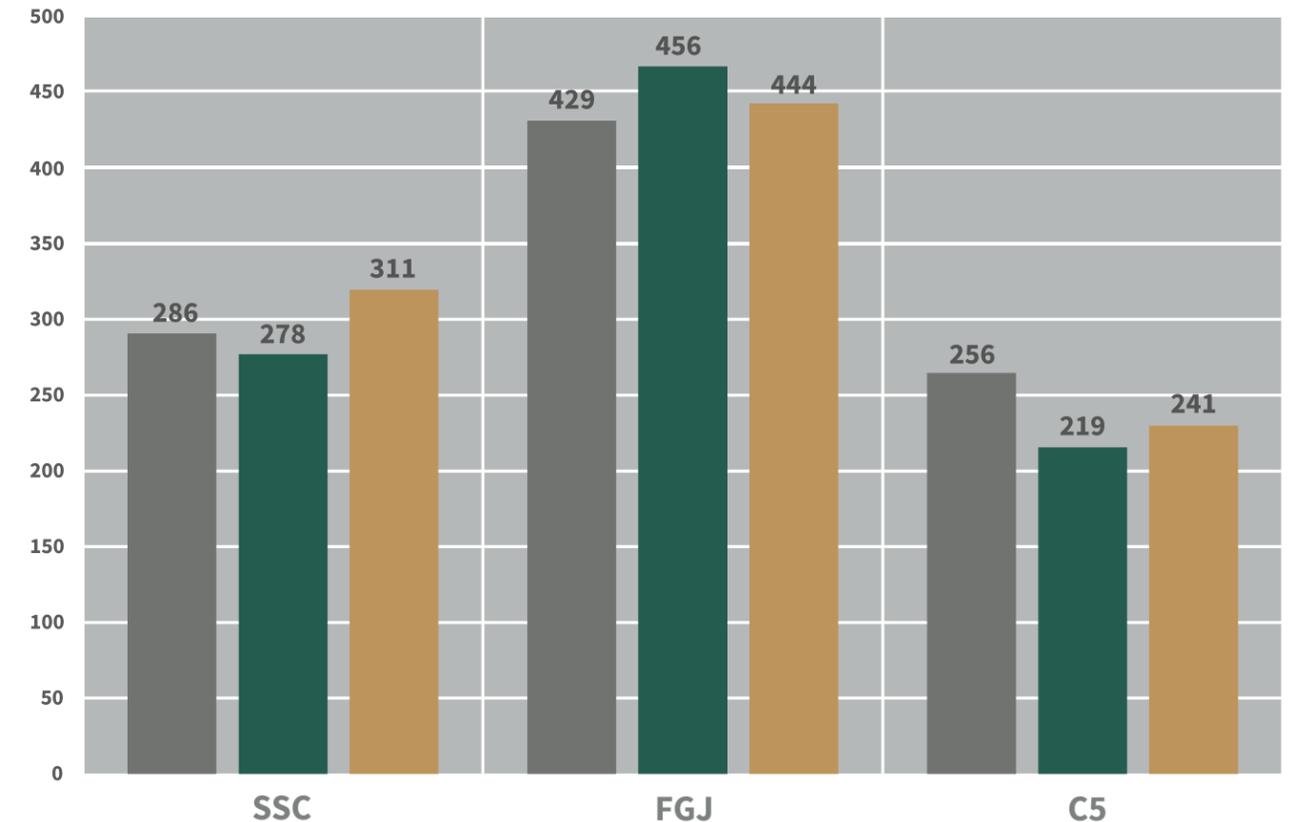
C5: reducción en -12.0% respecto al tercer trimestre de 2019 y aumento de +22.7% respecto al tercer trimestre de 2020.

¹³ Las diferencias en las cifras de la FGJ y el C5 con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del tercer trimestre de 2019 y 2020, se deben a reclasificaciones realizadas por las mismas.

¹⁴ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el tercer trimestre de 2020.

2.4. TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS ENERO A SEPTIEMBRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 6. Personas fallecidas por hechos de tránsito, enero-septiembre 2019, 2020 y 2021^{13, 15}



Respecto a las personas fallecidas por hechos de tránsito que ocurrieron durante enero-septiembre de 2021 (Gráfica 6) se tuvieron las siguientes tendencias:

SSC: aumento en +8.7% respecto a enero-septiembre de 2019 y aumento en +11.9% respecto a enero-septiembre de 2020.

FGJ: aumento en +3.5% respecto a enero-septiembre de 2019 y reducción en -2.6% respecto a enero-septiembre de 2020.

C5: reducción en -5.5% respecto a enero-septiembre de 2019 y aumentó en +10.0% respecto a enero-septiembre de 2020.

¹⁵ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

2.5. VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA TERCER TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Con base en datos de la SSC, en el tercer trimestre de 2021, la proporción de peatones y conductores fallecidos respecto del total de usuarios de la vía, disminuyó comparada con el mismo periodo de 2019 en 15 y 4 puntos porcentuales, respectivamente; mientras que la proporción de motociclistas y pasajeros aumentó en 19 y 1 puntos porcentuales, respectivamente. Por su parte, la proporción de ciclistas se mantuvo sin cambios. (Gráfica 7 y Tabla 3).

Gráfica 7. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC tercer trimestre 2019, 2020 y 2021 ^{16, 17}

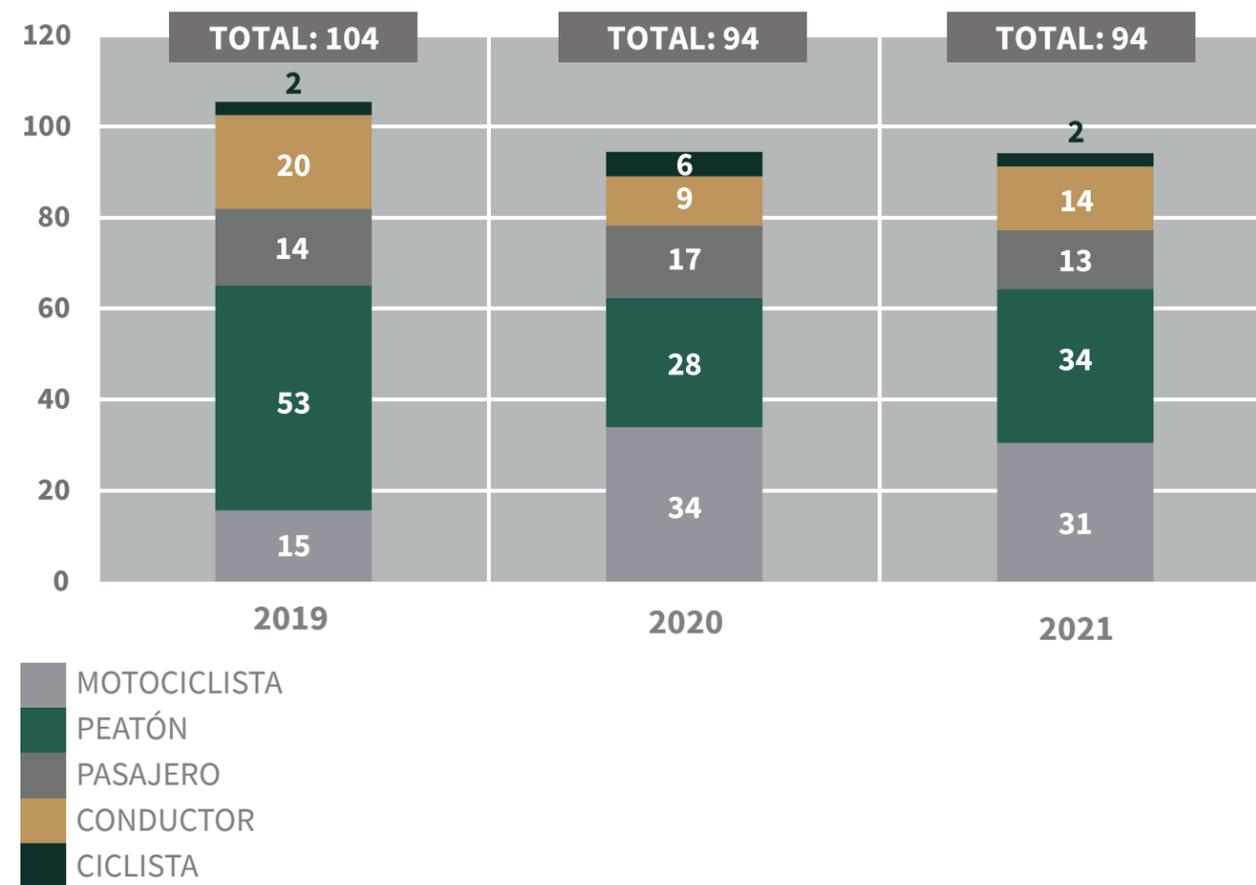


Tabla 3. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC tercer trimestre 2019, 2020 y 2021 ^{16, 17}

Usuario de la vía	2019	2020	2021
Motociclista	15 (14%)	34 (36%)	31 (33%)
Peatón	53 (51%)	28 (30%)	34 (36%)
Pasajero	14 (13%)	17 (18%)	13 (14%)
Conductor	20 (19%)	9 (10%)	14 (15%)
Ciclista	2 (2%)	6 (6%)	2 (2%)
Total	104	94	94

Respecto al aumento en ciclistas, del 2019 al 2020, es de importancia subrayar que, a partir de febrero de 2020, tras la incorporación del puesto de mando al C5, la SSC contó con más fuentes de información.

Durante el tercer trimestre de 2021, los **peatones** fueron los usuarios de la vía con mayor número de decesos registrados.

¹⁶ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el tercer trimestre de 2020.

¹⁷ La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

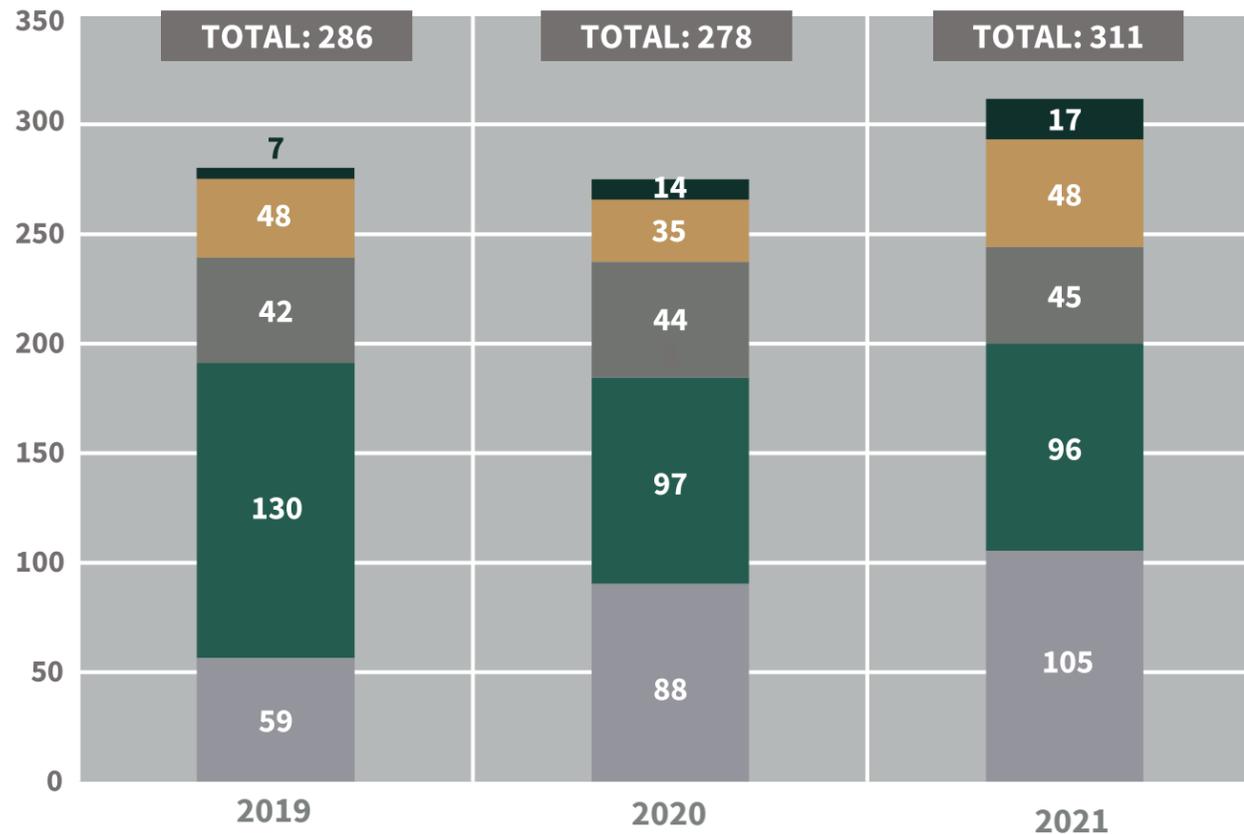
2.6. VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA ENERO A SEPTIEMBRE 2019, 2020 Y 2021

Comparando la proporción de personas fallecidas, por tipo de usuario de la vía, a causa de incidentes viales ocurridos de enero a septiembre de 2021 y durante el mismo periodo de 2019 (Gráfica 8 y Tabla 4), la SSC registró las siguientes tendencias:

Reducción en la proporción de peatones, pasajeros y conductores fallecidos, en 14, 1 y 2 puntos porcentuales, respectivamente.

Aumento en la proporción de motociclistas y ciclistas fallecidos en 13 y 3 puntos porcentuales, respectivamente.

Gráfica 8. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC enero-septiembre 2019, 2020 y 2021 ^{18,19}



MOTOCICLISTA
 PEATÓN
 PASAJERO
 CONDUCTOR
 CICLISTA

Tabla 4. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC enero-septiembre 2019, 2020 y 2021 ^{18,19}

Usuario de la vía	2019	2020	2021
Motociclista	59 (21%)	88 (32%)	105 (34%)
Peatón	130 (45%)	97 (35%)	96 (31%)
Pasajero	42 (15%)	44 (16%)	45 (14%)
Conductor	48 (17%)	35 (13%)	48 (15%)
Ciclista	7 (2%)	14 (5%)	17 (5%)
Total	286	278	311

Respecto al aumento en ciclistas, es de importancia subrayar que, a partir de febrero de 2020, tras la incorporación del puesto de mando al C5, la SSC contó con más fuentes de información.

¹⁸ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

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

2.7. VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE EVENTO TERCER TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 5. Personas fallecidas por tipo de evento, SSC, FGJ y C5 tercer trimestre 2019, 2020 y 2021 ^{20, 21, 22}

Dependencia	Identidad	2019	2020	2021
SSC	Atropellamiento	50 (48%)	27 (29%)	33 (35%)
	Choque	40 (38%)	49 (52%)	35 (37%)
	Derrapado	10 (10%)	13 (14%)	19 (20%)
	Caída de pasajero	0 (0%)	3 (3%)	0 (0%)
	Volcadura	4 (4%)	2 (2%)	7 (7%)
	Caída de ciclista	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
FGJ	Atropellamiento	79 (52%)	59 (39%)	43 (33%)
	Choque	64 (42%)	79 (52%)	66 (51%)
	Otros*	9 (6%)	13 (9%)	20 (16%)
C5	Atropellamiento	56 (61%)	28 (42%)	35 (43%)
	Choque	36 (39%)	38 (58%)	46 (57%)

La SSC, la FGJ y el C5 registraron una disminución en la proporción de personas fallecidas por atropellamiento pasando de 54%, en promedio²³, en el tercer trimestre de 2019, a 37% en el tercer trimestre de 2020 y 2021. Mientras que las víctimas mortales por choque, tuvieron un aumento, pasando de 40%, en promedio, en el tercer trimestre de 2019 a 54% en el tercer trimestre de 2020 y a 48% en el tercer trimestre de 2021 (Tabla 5).

Con base en datos de la SSC, las víctimas mortales por derrapamiento en el tercer trimestre de 2021, tuvieron un aumento de 10 puntos porcentuales respecto al tercer trimestre de 2019 y de 6 puntos porcentuales respecto del tercer trimestre de 2020.

²⁰ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el tercer trimestre de 2020.

²¹ La categoría Choque en FGJ corresponde a la suma de las categorías Homicidio culposo por tránsito vehicular (colisión) y Lesiones culposas por tránsito vehicular en colisión, siempre y cuando la calidad jurídica sea igual a cadáver.

²² La categoría "Otros*" es la suma de los rubros Daño a propiedad ajena culposa por tránsito vehicular a automóvil, Homicidio culposo por tránsito vehicular, Homicidio culposo por tránsito vehicular (caída) y Lesiones culposas por tránsito vehicular siempre y cuando la calidad jurídica sea igual a cadáver.

²³ Este promedio se calculó tomando el porcentaje de atropellamiento de cada institución y de cada año. Ejemplo: (SSC 2019 atropellamiento = 48% + FGJ 2019 atropellamiento = 52% + C5 2019 atropellamiento = 61%) / 3.

2.8. VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE EVENTO ENERO A SEPTIEMBRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 6. Personas fallecidas por tipo de evento, SSC, FGJ y C5 **enero-septiembre** 2019, 2020 y 2021 ^{24, 25, 26}

Dependencia	Identidad	2019	2020	2021
SSC	Atropellamiento	127 (44%)	92 (33%)	94 (30%)
	Choque	109 (38%)	128 (46%)	131 (42%)
	Derrapado	34 (12%)	38 (14%)	65 (21%)
	Caída de pasajero	3 (1%)	4 (1%)	5 (2%)
	Volcadura	13 (5%)	16 (6%)	15 (5%)
	Caída de ciclista	0 (0%)	0 (0%)	1 (0%)
FGJ	Atropellamiento	219 (51%)	177 (39%)	153 (34%)
	Choque	181 (42%)	223 (49%)	225 (51%)
	Otros*	29 (7%)	56 (12%)	66 (15%)
C5	Atropellamiento	147 (58%)	103 (47%)	98 (41%)
	Choque	108 (42%)	116 (53%)	143 (59%)

La SSC, la FGJ y el C5 registraron una disminución en la proporción de personas fallecidas por atropellamiento pasando de 51%, en promedio²⁷, de enero-septiembre de 2019, a 40% en enero-septiembre de 2020 y a 35% de enero-septiembre de 2021. Mientras que las víctimas mortales por choque, reportaron un aumento, pasando de 41%, en promedio, en enero-septiembre de 2019 a 49% en enero-septiembre de 2020 y a 51% en el mismo periodo del año en curso (Tabla 6).

Con base en SSC, las víctimas mortales por derrapamiento de enero-septiembre de 2021, tuvieron un aumento de 9 puntos porcentuales respecto a enero-septiembre de 2019 y de 7 puntos porcentuales respecto a enero-septiembre de 2020.

Caída de ciclista: Ocurre cuando el ciclista se 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.

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

Otros*: Corresponde a la suma de las muertes derivadas de los delitos: Daño a propiedad ajena culposa por tránsito vehicular a automóvil, Homicidio culposo por tránsito vehicular, Homicidio culposo por tránsito vehicular (caída) y Lesiones culposas por tránsito vehicular siempre y cuando la calidad jurídica sea igual a cadáver.

²⁴ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo y tercer trimestre de 2020.

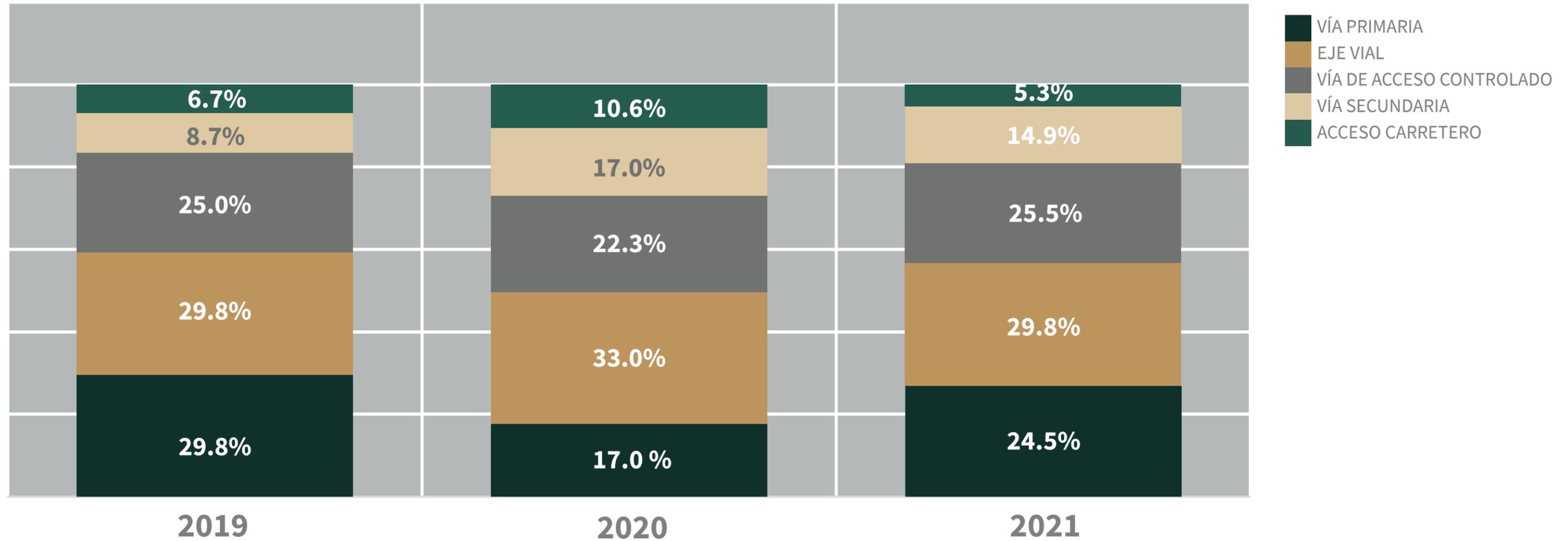
²⁵ La categoría Choque en FGJ corresponde a la suma de las categorías Homicidio culposo por tránsito vehicular (colisión) y Lesiones culposas por tránsito vehicular en colisión siempre y cuando la calidad jurídica sea igual a cadáver.

²⁶ La categoría "Otros*" es la suma de los rubros Daño a propiedad ajena culposa por tránsito vehicular a automóvil, Homicidio culposo por tránsito vehicular, Homicidio culposo por tránsito vehicular (caída) y Lesiones culposas por tránsito vehicular siempre y cuando la calidad jurídica sea igual a cadáver.

²⁷ Este promedio se calculó tomando el porcentaje de atropellamiento de cada institución y de cada año. Ejemplo: (SSC 2019 atropellamiento = 44% + FGJ 2019 atropellamiento = 51% + C5 2019 atropellamiento = 58%) / 3.

2.9. TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE VIALIDAD TERCER TRIMESTRE 2021

Gráfica 9. Total de personas fallecidas por tipo de vialidad, SSC tercer trimestre 2019, 2020 y 2021 ²⁸



De acuerdo con la SSC, en el tercer trimestre de 2019 los ejes viales y las vías primarias concentraron cerca del 60% de los hechos de tránsito con personas fallecidas; mientras que en el mismo periodo de 2020 y 2021, los ejes viales concentraron el mayor porcentaje de hechos de tránsito con víctimas mortales con alrededor del 30% (Gráfica 9).

²⁸ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el tercer trimestre de 2020.

2.10. VÍCTIMAS MORTALES POR DÍA Y HORA TERCER TRIMESTRE 2021

Gráfica 10. Personas fallecidas por hora y día de la semana, SSC tercer trimestre 2021

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vie	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	3	2	3	3	2	15	5	33
06:00 a 11:59	0	0	1	3	5	4	5	18
12:00 a 18:59	5	2	3	3	3	1	3	20
19:00 a 23:59	4	0	3	3	6	5	2	23
Total	12	4	10	12	16	25	15	94

En el transcurso del tercer trimestre de 2021, la SSC registró que los días con más personas fallecidas por hechos de tránsito fueron viernes, sábado y domingo, concentrando el 60% del total. Asimismo, el horario de la madrugada que va de 00:00 a 05:59 h, concentró el 35% de las personas fallecidas (Gráfica 10).

Gráfica 11. Carpetas de investigación abiertas por hechos de tránsito con personas fallecidas por hora y día de la semana, FGJ tercer trimestre 2021

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vie	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	4	3	5	3	3	15	7	40
06:00 a 11:59	2	3	1	5	9	5	8	33
12:00 a 18:59	7	2	6	2	6	2	4	29
19:00 a 23:59	5	3	0	4	5	5	4	26
Total	18	11	12	14	23	27	23	128

La FGJ registró que en el tercer trimestre de 2021, el viernes, sábado y domingo tuvieron el mayor porcentaje de hechos de tránsito con personas fallecidas con 57%. Aunado a lo anterior, la madrugada (00:00 a 05:59 h) concentró el 31% de los incidentes viales fatales (Gráfica 11).

2.11. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO TERCER TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 12. Reportes por hechos de tránsito con personas fallecidas por hora y día de la semana, C5 **tercer trimestre 2021**

	Lun	Mar	Miér	Jue	Vie	Sáb	Dom	Total
00:00 a 05:59	2	3	2	3	1	9	2	22
06:00 a 11:59	0	1	1	5	6	2	5	20
12:00 a 18:59	5	1	5	3	2	1	1	18
19:00 a 23:59	3	1	2	2	7	5	1	21
Total	10	6	10	13	16	17	9	81

De acuerdo con cifras del C5, durante el tercer trimestre de 2021, los días con mayor número de hechos de tránsito con víctimas mortales fueron jueves, viernes y sábado, sumando en conjunto el 57% del total. Del mismo modo que para la SSC y la FGJ, la madrugada tuvo la mayor concentración de víctimas mortales con 27% (Gráfica 12).

Gráfica 13. Personas fallecidas /lesionadas por hechos de tránsito, FGJ **tercer trimestre 2019, 2020 y 2021**

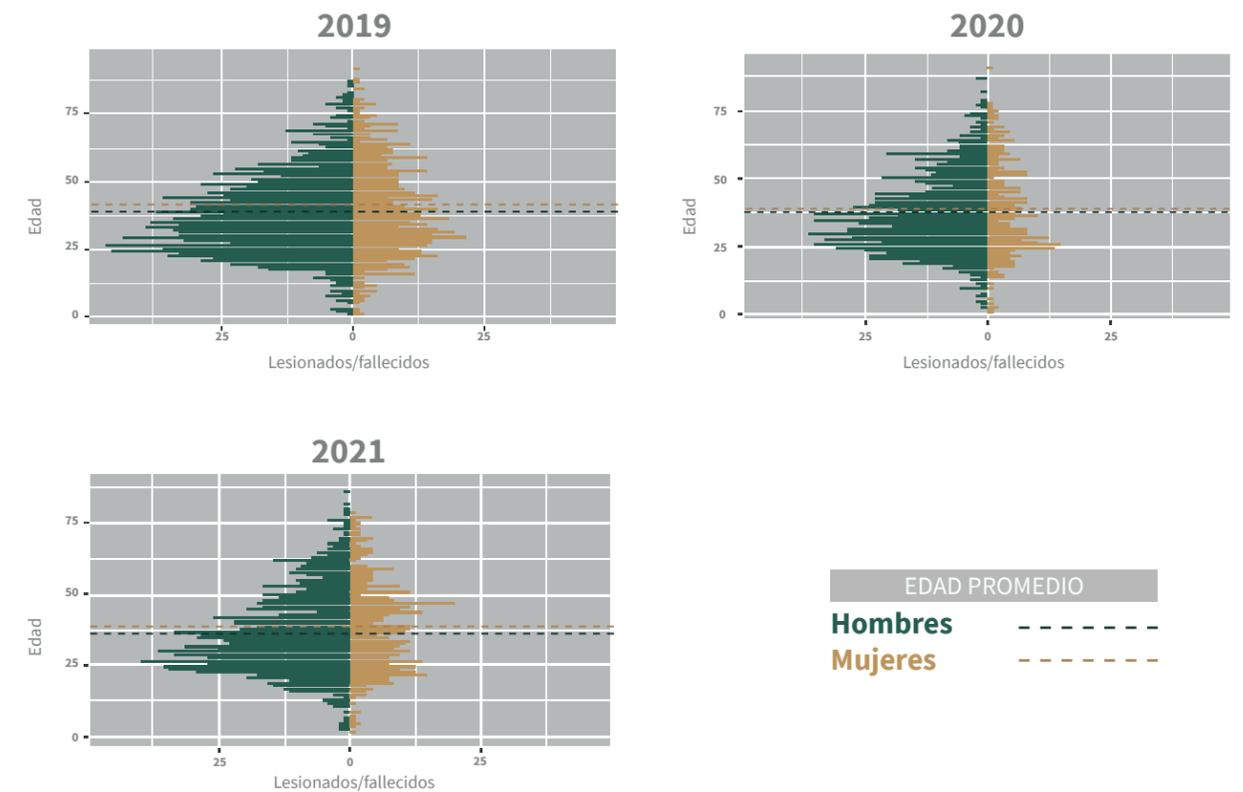


Tabla 7. Edad promedio de víctimas por hecho de tránsito, FGJ **tercer trimestre 2019, 2020 y 2021**

Sexo	2019	2020	2021
Femenino	41	39	39
Masculino	39	33	37

La edad promedio de las víctimas mujeres disminuyó del tercer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2021, pasando de 41 a 39 años. En hombres, la edad promedio disminuyó de 39 a 33 años en el periodo del tercer trimestre de 2019 al tercer trimestre de 2020, para aumentar a 37 años en el mismo periodo de 2021 (Gráfica 13 y Tabla 7).

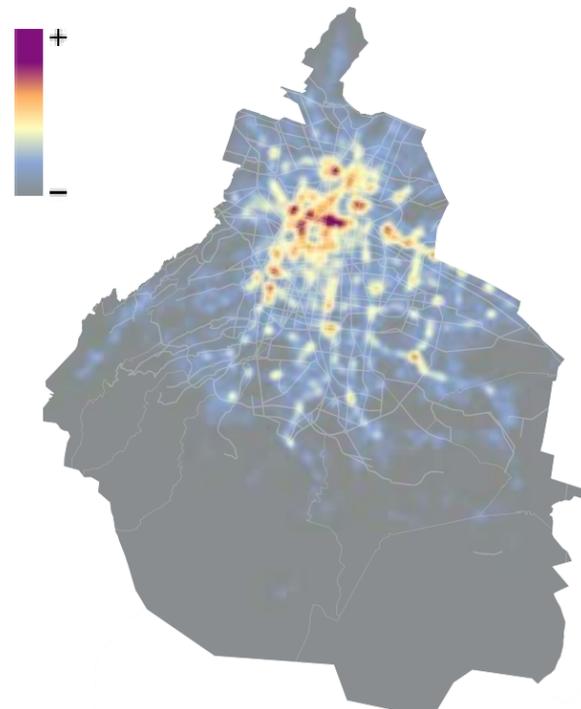
3. ANEXOS

3.1. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO

A partir del **mapa 1** (registros del C5), se visualizan concentraciones importantes en la zona centro de la Ciudad sobre los Ejes 1 y 1A Sur, el Eje Central, Paseo de la Reforma, Circuito Interior Río Consulado y Calzada San Antonio Abad; así como sobre Circuito Interior Melchor Ocampo al poniente y; Eje 5 Ote. Lic. Javier Rojo Gómez, Anillo Periférico Canal de Garay, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza y Av. Tláhuac al oriente.

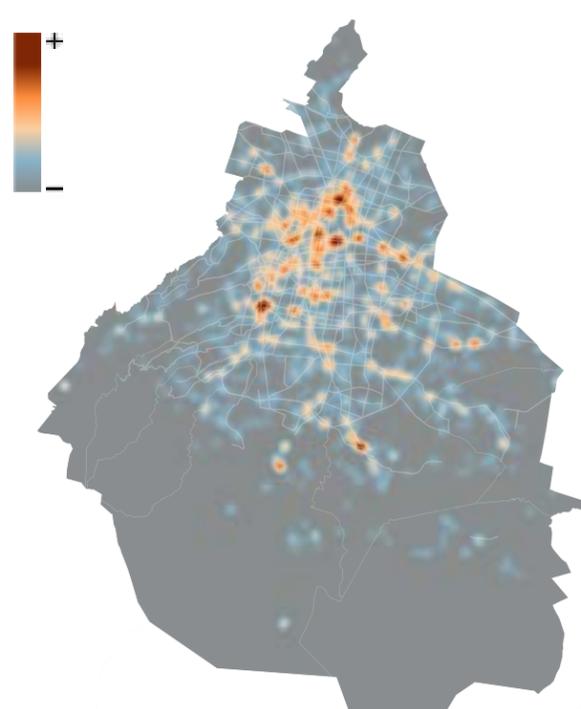
Con base en el **mapa 2** (registros de la FGJ), se observan concentraciones en la Av. Camino Real a Toluca, Av. Tláhuac, Circuito Interior en sus tramos Boulevard Puerto Aéreo, José Vasconcelos, Melchor Ocampo y Río Consulado (en concordancia con el C5), Eje 1 Sur, Eje 2 Pte. Florencia, Eje 4 Ote. Canal Río Churubusco, Eje 9 Sur y el Viaducto Río Becerra.

Mapa 1.
Densidad de hechos de tránsito, Tercer Trimestre de 2021, C5



C5

Mapa 2.
Densidad de hechos de tránsito, Tercer Trimestre de 2021, FGJ



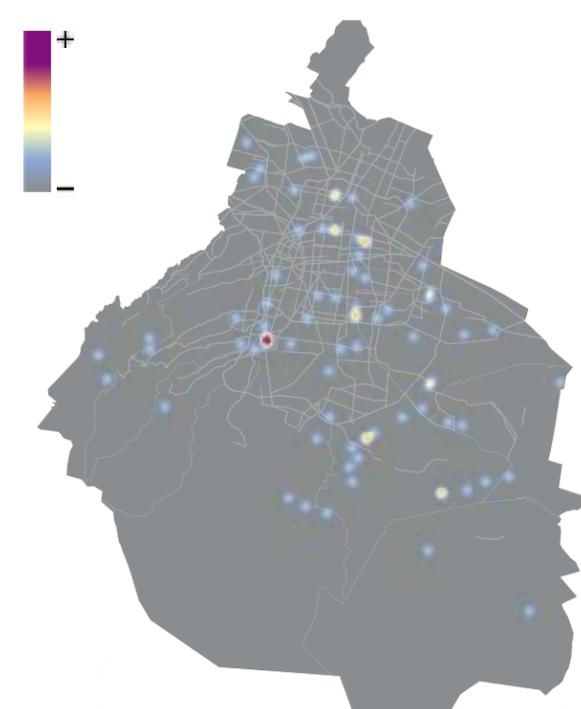
FGJ

3.2. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO CON PERSONAS FALLECIDAS

En el **mapa 3** se observa que los hechos de tránsito con personas fallecidas sucedidos durante el 3er trimestre de 2021 y reportados al C5, ocurrieron de forma dispersa en la Ciudad destacando conglomerados en Barranca del Muerto entre Periférico y Av. Revolución, Insurgentes Norte, Eje 1 Nte. Ignacio López Rayón, Eje 3 Ote. Ing. Eduardo Molina, Eje 2 Ote. Calzada de la Viga, Anillo Periférico en sus tramos Boulevard Adolfo Ruiz Cortinez y Canal de Garay y, en la salida hacia la Carretera San Gregorio-Oaxtepec.

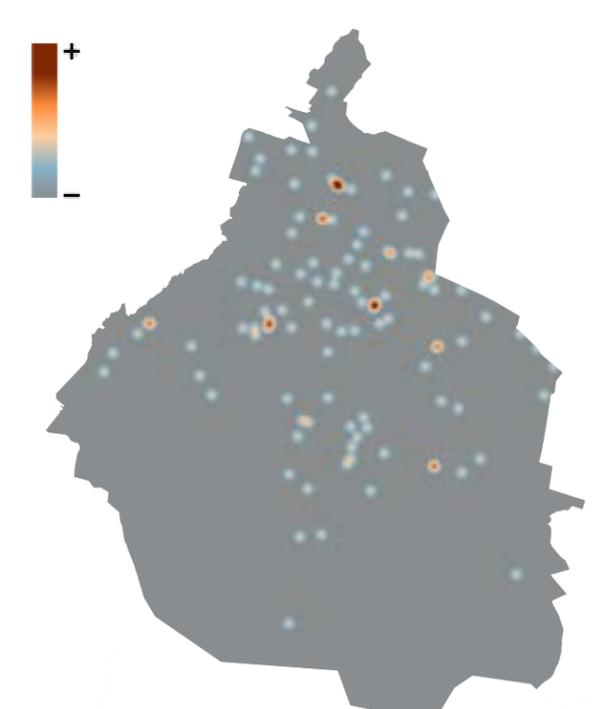
Durante el 3er trimestre de 2021, y de acuerdo con la FGJ, a través del **mapa 4**, se distinguen concentraciones de hechos de tránsito con personas fallecidas ocurridos sobre Av. José María Castorena, Av. San Fernando, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Circuito Interior Boulevard Puerto Aéreo, Eje 1 Pte., Eje 3 Nte., Eje 5 Sur, Eje 8 Sur y, en concordancia con el C5, en Av. Insurgentes Norte, Barranca del Muerto, y la salida hacia la Carretera San Gregorio-Oaxtepec.

Mapa 3.
Densidad de hechos de tránsito con personas fallecidas, Tercer Trimestre de 2021, C5



C5

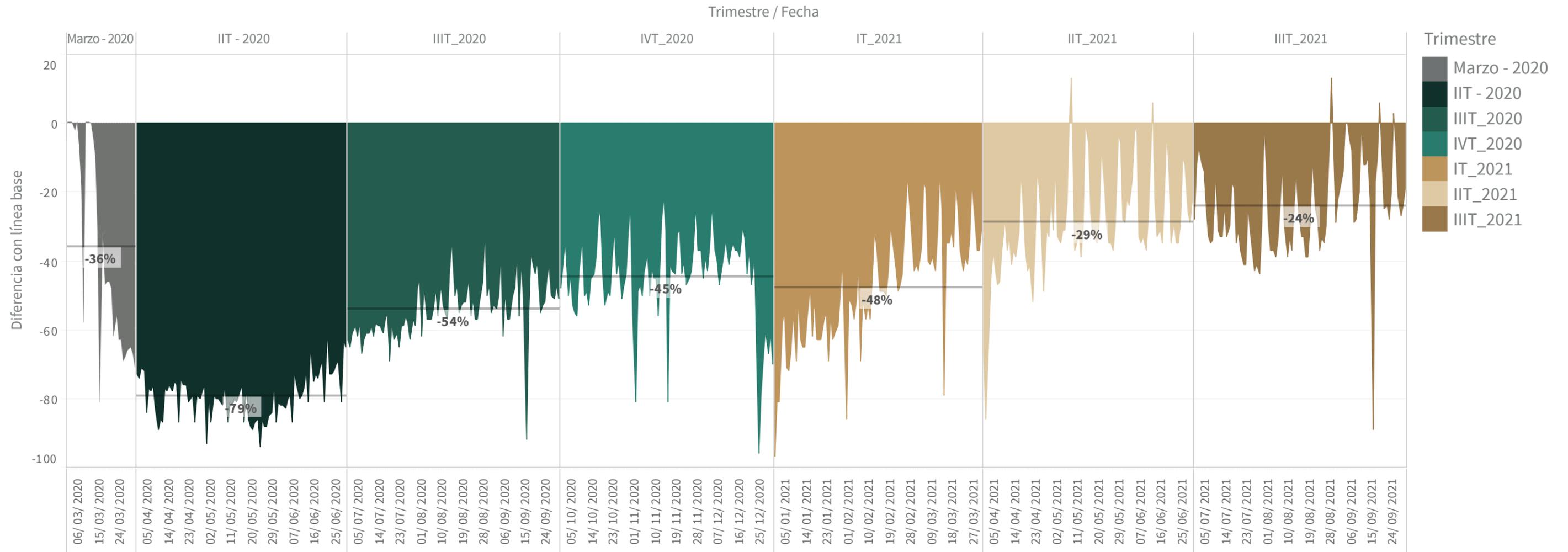
Mapa 4.
Densidad de hechos de tránsito con personas fallecidas, Tercer Trimestre de 2021, FGJ



FGJ

3.3. DIFERENCIA PORCENTUAL EN EL TRÁNSITO VEHICULAR DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Gráfica 14. Diferencia porcentual en el tránsito vehicular de la CDMX, TomTom, marzo 2020 a septiembre 2021



Se observa que del tercer trimestre de 2020 al tercer trimestre de 2021 se dio un aumento en la movilidad de 30 puntos porcentuales respecto a la operación normal (Gráfica 14). Al mismo tiempo y con base en las tres fuentes de información (SSC, FGJ y C5), se tuvo un aumento de +24%, en promedio, en los hechos de tránsito en general, de +27.8% en el total de personas lesionadas y de +2.7% en el total de personas fallecidas.



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO