

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

OCTUBRE - DICIEMBRE
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 4to trimestre de 2021 (semáforo verde), el **tránsito vehicular se recuperó 42 puntos porcentuales** respecto a la operación previa a la COVID-19, representando 97% de la movilidad previa a la pandemia.
- 2. Con base en datos de la SSC, la FGJ y el C5, del 4to trimestre de 2019 al 4to trimestre de 2021, en promedio, **las víctimas mortales disminuyeron 6.3%** (pasando de 111 a 104 para SSC, de 174 a 154 para FGJ y de 90 a 89 para C5).
- 3. En el 4to 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 50 a 39% (pasando de 47 a 40 personas para SSC, de 88 a 65 para FGJ y de 52 a 32 para C5), así como un aumento en la proporción de víctimas mortales por choques de 41 a 52%, en promedio (manteniéndose en 45 personas para SSC, aumentando de 68 a 76 para FGJ e incrementando de 38 a 57 para C5).
- 4. Con base en registros del C5, en el 4to trimestre de 2021 respecto al mismo periodo de 2019, se tuvo un aumento de 9 a 12% en la proporción de motocicletas involucradas en hechos de tránsito, a su vez que de acuerdo con la SSC la proporción de personas motociclistas fallecidas aumentó de 30 a 32%.
- 5. Con base en datos de la SSC, en el 4to trimestre de 2019, 2020 y 2021, **los ejes viales fueron el tipo de vialidad con el mayor porcentaje de personas fallecidas por hechos de tránsito** (alrededor del 30%).

- 6. En el 4to trimestre de 2021, las tres instituciones (SSC, FGJ y C5) reportaron que, en promedio, 65% de **los hechos de tránsito fatales ocurrieron en viernes, sábados y domingos**; mientras que, **a diferencia de los tres trimestres anteriores del año, 58% de los incidentes mortales sucedieron durante la madrugada** (00:00 a 05:59 horas) **y la tarde** (12:00 a 18:59 horas).

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 cuarto trimestre de 2021 (semáforo epidemiológico verde) y las acumuladas de enero a diciembre, con los mismos periodos de 2019 (comportamiento típico) y 2020 (semáforos naranja y rojo, en el que se tuvieron condiciones atípicas por la Jornada Nacional de Sana Distancia, el confinamiento y la nueva normalidad debido a la Emergencia Sanitaria por el virus SARS-CoV-2)², provenientes de la información proporcionada por la SSC³, 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 Cuarto Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2021: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/nota-metodologica-cuarto-reporte-trimestral-de-ht-2021.pdf>

CONSULTA LOS MAPAS INTERACTIVOS DE HECHOS DE TRÁNSITO¹

- CUARTO TRIMESTRE DE 2021
- ACUMULADO ENERO A NOVIEMBRE DE 2021

¹ Respecto a los incidentes reportados por la SSC y mostrados en los mapas: Derivado del proceso de renovación tecnológica del sistema de captura y almacenamiento del C5, durante el cuarto trimestre de 2021 se tuvo un retraso de la información compartida a la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), por lo que en el mapa trimestral se muestran los incidentes viales ocurridos en octubre y noviembre, mientras que en el acumulado se muestran los hechos de tránsito que se suscitaron de enero a noviembre.

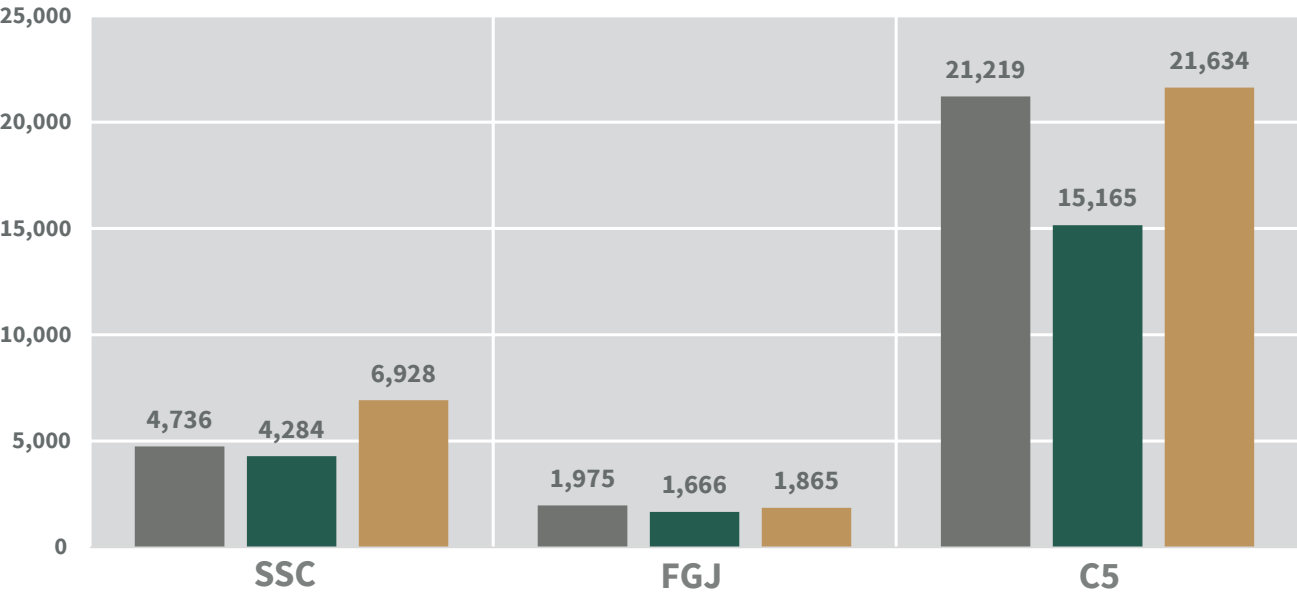
² Periodos no estrictamente comparables debido a la reducción de la movilidad en 2020 derivada de la emergencia sanitaria por la COVID-19 durante las etapas de confinamiento, y semáforos rojo y naranja

³ Derivado del proceso de renovación tecnológica del sistema de captura y almacenamiento del C5, durante el cuarto trimestre de 2021 se tuvo un retraso de la información compartida a la SSC. Por lo que los datos de diciembre se consideran en una proyección estimada al comportamiento del año.

1. HECHOS DE TRÁNSITO

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

Gráfica 1. Hechos de tránsito registrados, cuarto trimestre 2019, 2020 y 2021^{4,5,6}



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

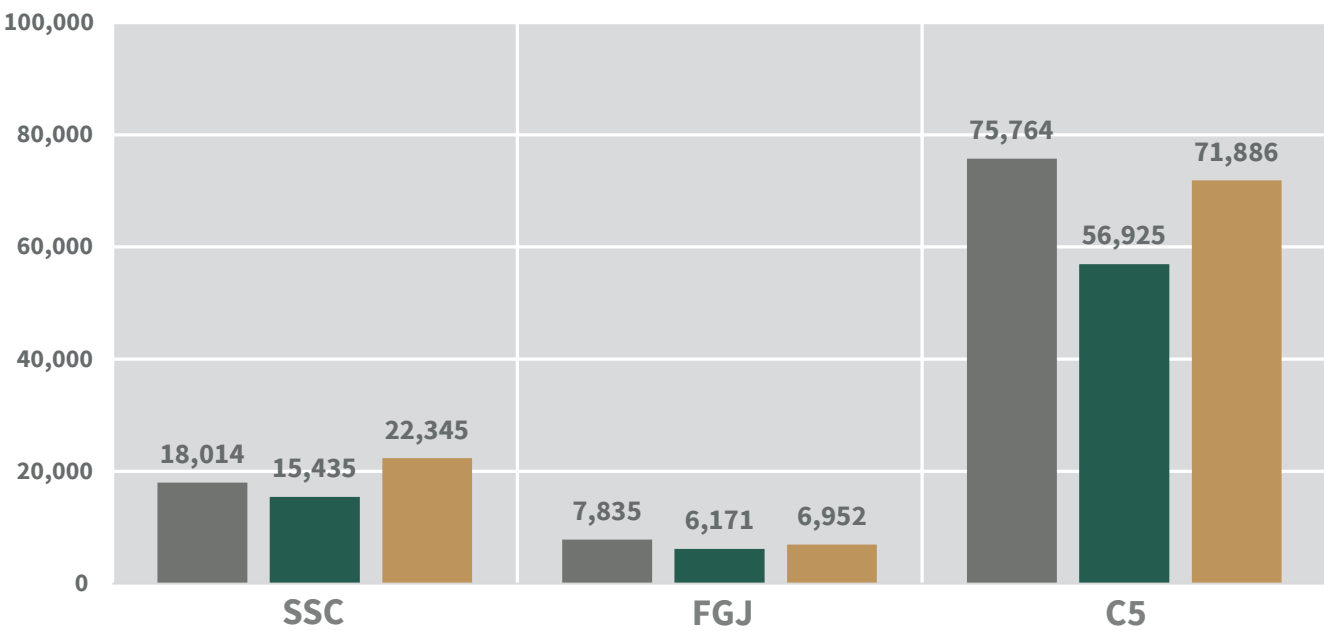
SSC: aumento en +46% en relación al cuarto trimestre de 2019 y un aumento de +62% respecto al cuarto trimestre de 2020.

FGJ: disminución en -6% en relación al cuarto trimestre de 2019 y un aumento en +12% respecto al cuarto trimestre de 2020.

C5: aumento en 2.0% en relación al cuarto trimestre de 2019. Respecto al cuarto trimestre de 2020, aumentó +43%, pasando de 15,165 a 21,634 registros por incidentes con víctimas o sin víctimas.

1.2. TOTAL DE HECHOS DE TRÁNSITO 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 2. Hechos de tránsito registrados, 2019, 2020 y 2021^{4, 7, 8}



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

SSC: aumento en +24% respecto a 2019; aumento en +45% respecto a 2020.

FGJ: reducción en -11% respecto a 2019; aumento en +13% respecto a 2020.

C5: disminución en -5% respecto a 2019; aumento en +26% respecto a 2020.

La diferencia entre las tendencias de la SSC y el C5 respecto a la comparación tanto entre el cuarto trimestre de 2019 y el mismo periodo de 2021, así como entre las cifras acumuladas de ambos años, radica en la información reportada por cada dependencia, ya que mientras que **el C5 reporta el total de incidentes viales sin distinción sobre si estos derivaron o no en víctimas; la SSC reporta únicamente aquellos hechos de tránsito con personas lesionadas y/o personas fallecidas.**

⁴ Las diferencias en las cifras de las tres fuentes de información con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del cuarto trimestre de 2019 y 2020, se deben a reclasificaciones y ajustes realizados por las mismas.

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

⁶ Las 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.**

⁷ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo, tercero y cuarto trimestre de 2020.

⁸ Las 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. Los registros de la FGJ corresponden a incidentes por los cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público.

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

Tabla 1. Tipos de vehículos o personas usuarias de la vía involucradas en los hechos de tránsito, C5 cuarto trimestre 2019, 2020 y 2021 ⁹

Tipo de vehículo / Usuario de la vía	2019	2020	2021
Vehículo	16,521 (78%)	11,362 (75%)	16,323 (75%)
Motocicleta	1,886 (9%)	1,867 (12%)	2,599 (12%)
Peatón	2,519 (12%)	1,668 (11%)	2,297 (11%)
Bicicleta	286 (1%)	267 (2%)	412 (2%)
Monopatín	7 (0%)	1 (0%)	3 (0%)
Total	21,219 (100%)	15,165 (100%)	21,634 (100%)

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

Vehículo¹⁰: Reducción en 3 puntos porcentuales comparando con el cuarto trimestre de 2019, mientras que respecto al cuarto trimestre de 2020 su porcentaje de participación se mantuvo sin cambios.

Motocicleta: Aumento en 3 puntos porcentuales respecto al cuarto trimestre de 2019. Sin cambios en el porcentaje de participación de este tipo de vehículo respecto del cuarto trimestre de 2020.

Peatón: Reducción de un punto porcentual respecto al cuarto trimestre de 2019. Su porcentaje de participación se mantuvo sin cambios comparando con el cuarto trimestre de 2020.

Bicicleta: Aumento en un punto porcentual en el porcentaje de participación de este tipo de vehículo no motorizado con respecto del cuarto trimestre de 2019, mientras que 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 cuarto trimestre de 2021, se registraron 3 hechos de tránsito con monopatines involucrados, mientras que en los mismos periodos de 2019 y 2020, se registraron 7 y 1 hecho de tránsito, respectivamente.

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

¹⁰ Incluye todo tipo de vehículo motorizado distinto de motocicleta (automóvil, camioneta, transporte público, transporte de carga, etc.).

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

Tabla 2. Tipos de vehículos o personas usuarias de la vía involucradas en los hechos de tránsito, C5 2019, 2020 y 2021¹¹

Tipo de vehículo / Usuario de la vía	2019	2020	2021
Vehículo	60,374 (80%)	42,637 (75%)	54,136 (75%)
Motocicleta	6,095 (8%)	6,914 (12%)	8,695 (12%)
Peatón	8,903 (12%)	6,367 (11%)	7,591 (11%)
Bicicleta	379 (1%)	1,004 (2%)	1,456 (2%)
Monopatín	13 (0%)	3 (0%)	8 (0%)
Total	75,764 (100%)	56,925 (100%)	71,886 (100%)

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

Vehículo¹⁰: Reducción en 5 puntos porcentuales respecto de 2019. No se reportaron cambios en el porcentaje de participación de este modo de transporte en los incidentes viales respecto a 2020.

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

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

Bicicleta: Hay que resaltar que las bicicletas contaron con una clasificación particular en el C5 a partir de septiembre de 2019. Se observa un aumento en un punto porcentual respecto a 2019, mientras que no se registraron cambios en el porcentaje de participación de este modo de transporte respecto a 2020.

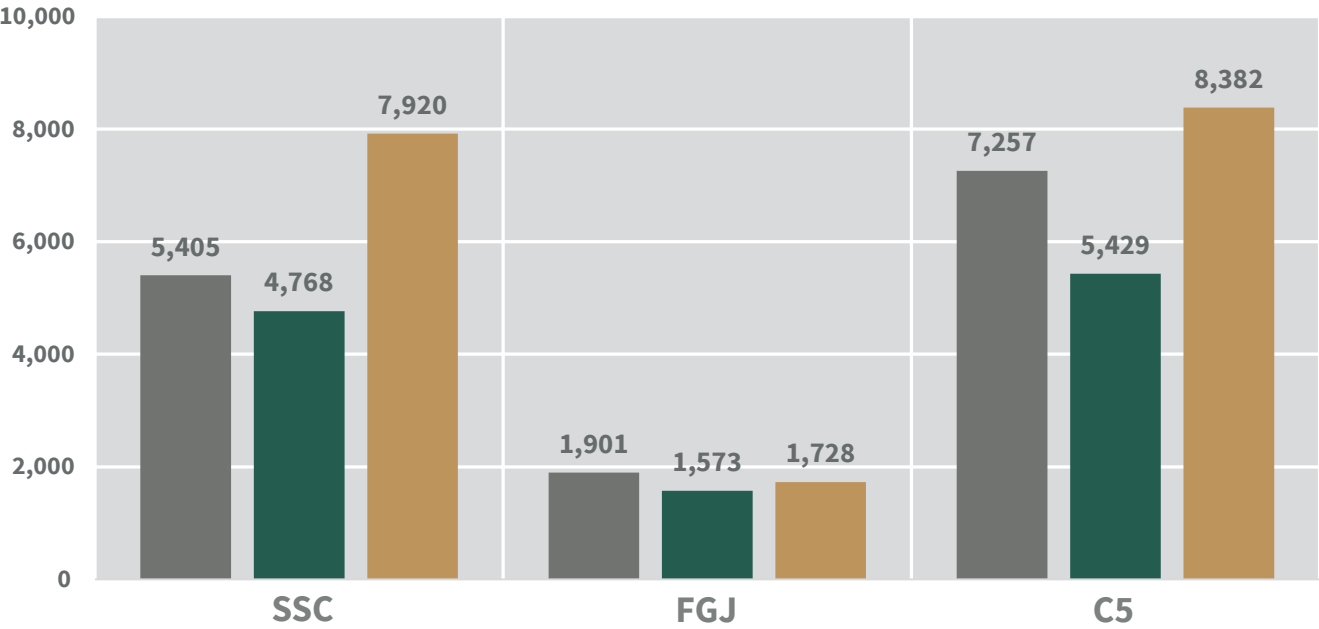
Monopatín: En 2021, se registraron 8 hechos de tránsito con monopatines involucrados, mientras que en 2019 y 2020, se registraron 13 y 3 hechos de tránsito, respectivamente.

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

2. VÍCTIMAS

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

Gráfica 3. Personas lesionadas por hechos de tránsito, cuarto trimestre 2019, 2020 y 2021 ^{12, 13}



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

SSC: aumento en +47% respecto al cuarto trimestre de 2019 y aumento en +66% respecto al cuarto trimestre de 2020.

FGJ: reducción en -9% respecto al cuarto trimestre de 2019 y aumento en +10% respecto al cuarto trimestre de 2020.

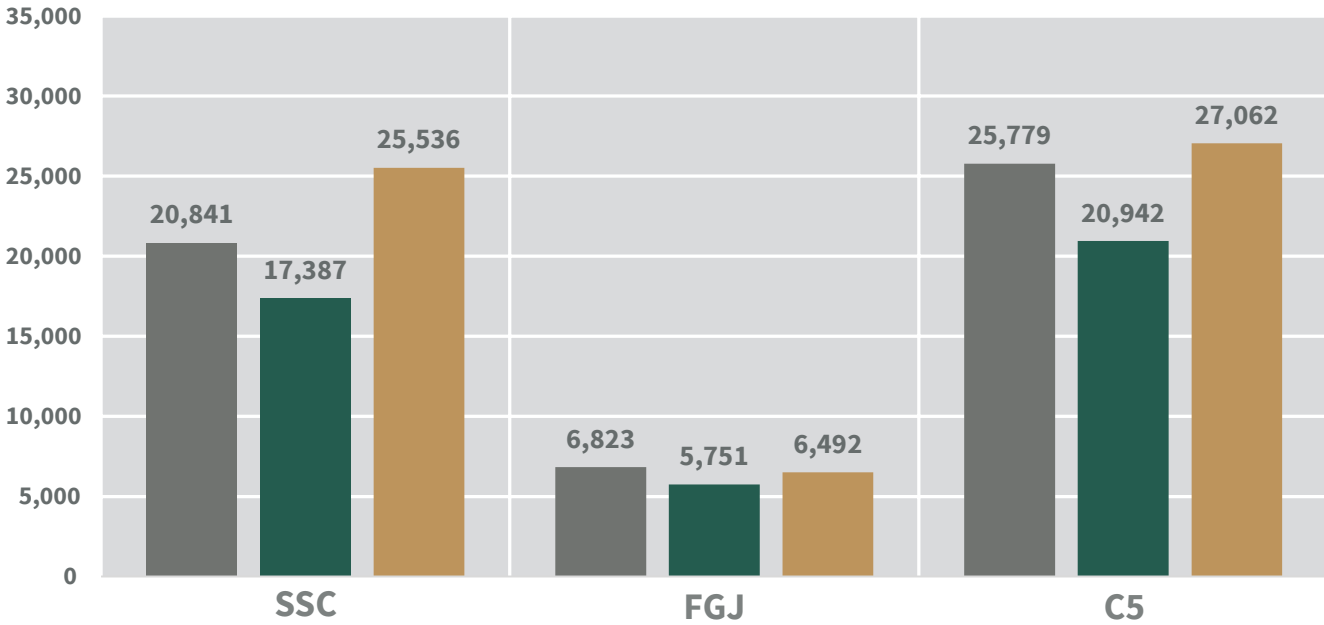
C5: aumento en +16% respecto al cuarto trimestre de 2019 y aumento en +54% respecto al cuarto trimestre de 2020..

¹² Las diferencias en las cifras de la FGJ con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del cuarto 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.

¹³ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el cuarto trimestre de 2020.

2.2. TOTAL DE PERSONAS LESIONADAS 2019, 2020 Y 2021

Gráfica 4. Personas lesionadas por hechos de tránsito, 2019, 2020 y 2021 ^{12, 14}



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

SSC: aumento en +23% respecto de 2019. Respecto a 2020 se tuvo un aumento de +47%.

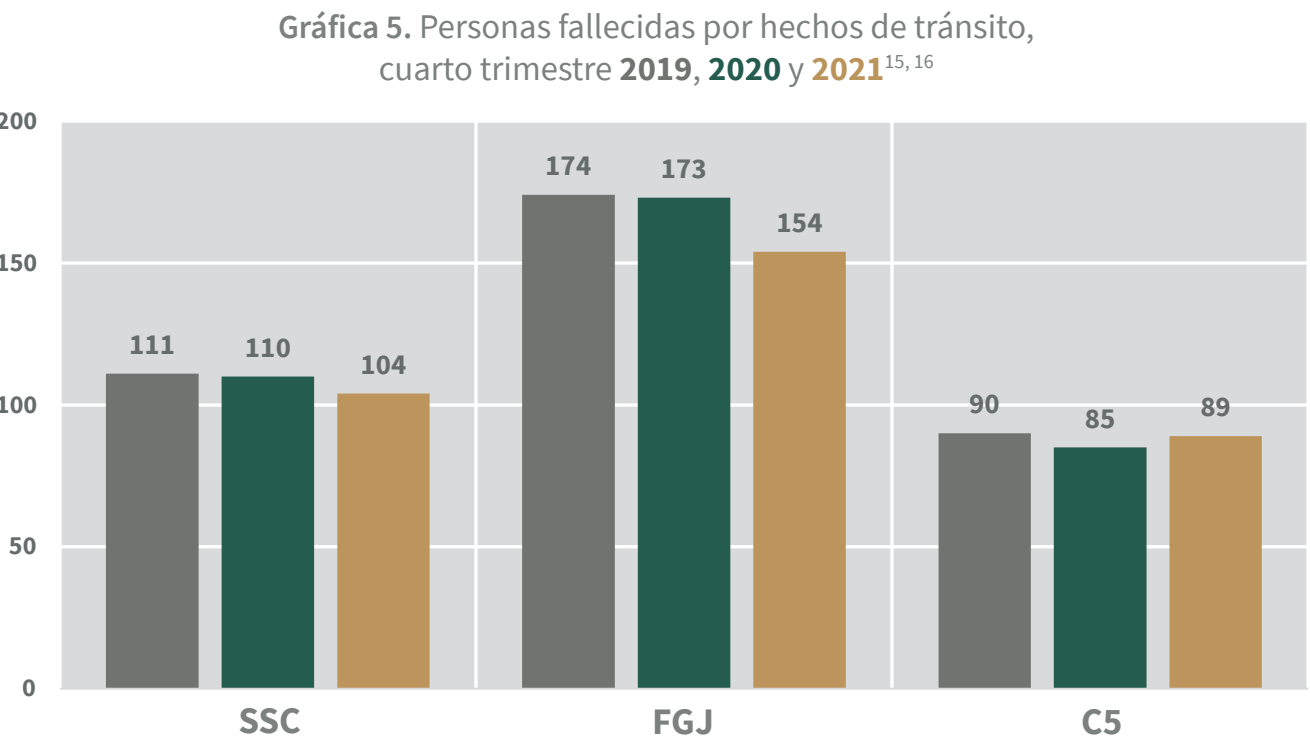
FGJ: reducción en -5% respecto a 2019. Respecto de 2020 se tuvo un aumento de +13%.

C5: aumento en +5% respecto de 2019. Respecto a 2020 se tuvo un aumento de +29%.

La diferencia entre las tendencias de la SSC y el C5 respecto a la comparación tanto entre el cuarto trimestre de 2019 y el mismo periodo de 2021, así como entre las cifras acumuladas de ambos años, radica en la información reportada por cada dependencia. **El C5 registra el total de incidentes donde se reportan personas lesionadas, mientras que la SSC reporta el total de las víctimas lesionadas en los hechos de tránsito, es importante resaltar y recordar que un incidente puede derivar en una o más víctimas.**

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

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

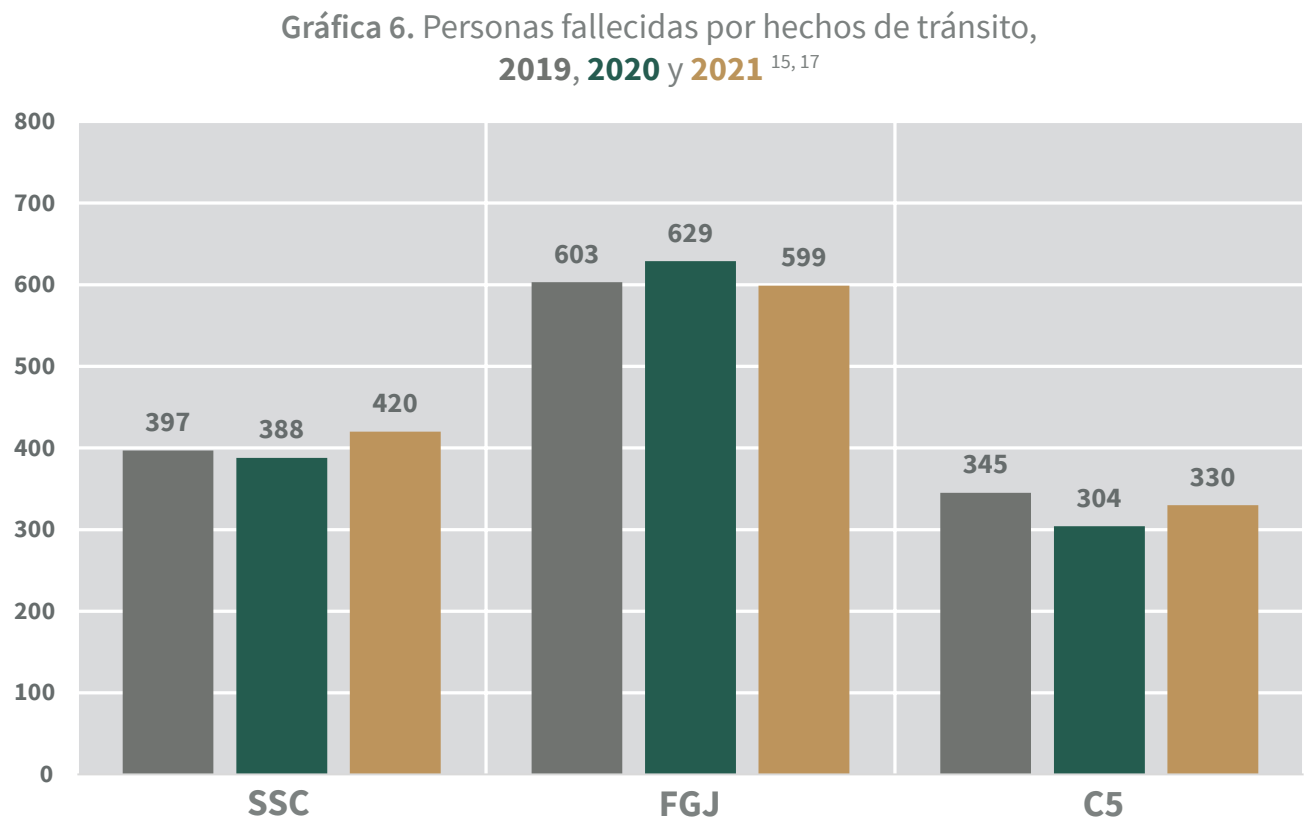


Con relación a las personas fallecidas por hechos de tránsito que ocurrieron durante el cuarto trimestre de 2021 (Gráfica 5) se tuvieron las siguientes tendencias:

- SSC:** reducción de -6% respecto al cuarto trimestre de 2019 y 2020.
- FGJ:** reducción de -12% respecto al cuarto trimestre de 2019 y de -11% respecto al cuarto trimestre de 2020.
- C5:** reducción de -1% respecto al cuarto trimestre de 2019 y aumento de +5% respecto al cuarto trimestre de 2020.

¹⁵ Las diferencias en las cifras de la FGJ y el C5 con los reportes trimestrales de hechos de tránsito del cuarto trimestre de 2019 y 2020, se deben a reclasificaciones realizadas por las mismas.
¹⁶ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el cuarto trimestre de 2020.

2.4. TOTAL DE PERSONAS FALLECIDAS 2019, 2020 Y 2021



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

- SSC:** aumento en +6% respecto de 2019 y aumento en +8% respecto a 2020.
- FGJ:** reducción en -1% respecto a 2019 y en -5% respecto a 2020.
- C5:** reducción en -4% respecto de 2019 y aumento en +9% respecto a 2020.

La diferencia entre las tendencias de la SSC y el C5 respecto a la comparación tanto entre el cuarto trimestre de 2019 y el mismo periodo de 2021, así como entre las cifras acumuladas de ambos años, radica en la información reportada por cada dependencia. **El C5 registra el total de incidentes donde se reportan personas fallecidas, mientras que la SSC reporta el total de las víctimas mortales en los hechos de tránsito, es importante resaltar y recordar que un incidente puede derivar en una o más víctimas.**

¹⁷ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo, tercero y cuarto trimestre de 2020.

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

Con base en datos de la SSC, en el cuarto trimestre de 2021, la proporción de **peatones y pasajeros** fallecidos respecto del total de víctimas mortales por hechos de tránsito, **disminuyó** en 3 y 2 puntos porcentuales, respectivamente, en comparación con el mismo periodo de 2019; mientras que la proporción de **motociclistas y conductores aumentó** en 2 y 3 puntos porcentuales, correspondientemente. Por su parte, la proporción de **ciclistas** fallecidos **se mantuvo sin cambios**. (Gráfica 7 y Tabla 3).

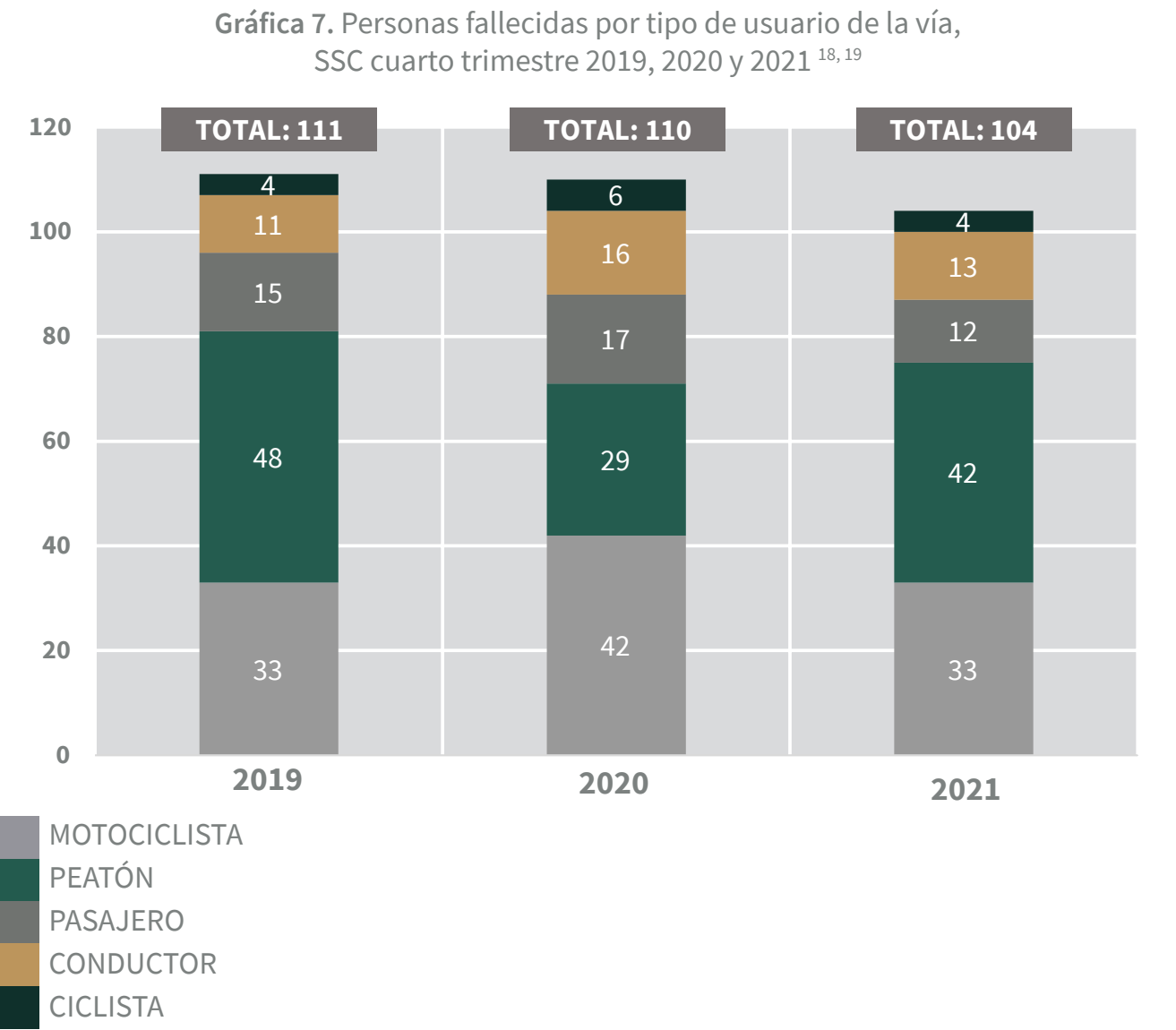


Tabla 3. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC cuarto trimestre 2019, 2020 y 2021 ^{19, 20}

Usuario de la vía	2019	2020	2021
Motociclista	33 (30%)	42 (38%)	33 (32%)
Peatón	48 (43%)	29 (26%)	42 (40%)
Pasajero	15 (14%)	17 (15%)	12 (12%)
Conductor	11 (10%)	16 (15%)	13 (13%)
Ciclista	4 (4%)	6 (5%)	4 (4%)
Total	111 (100%)	110 (100%)	104 (100%)

13

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

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

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

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

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

Reducción en la proporción de **peatones y conductores** en 12 puntos y 1 punto porcentual, correspondientemente.

Aumento en la proporción de **motociclistas y ciclistas** fallecidos en 10 y 2 puntos porcentuales, respectivamente.

La proporción de **pasajeros fallecidos se mantuvo** sin cambios.

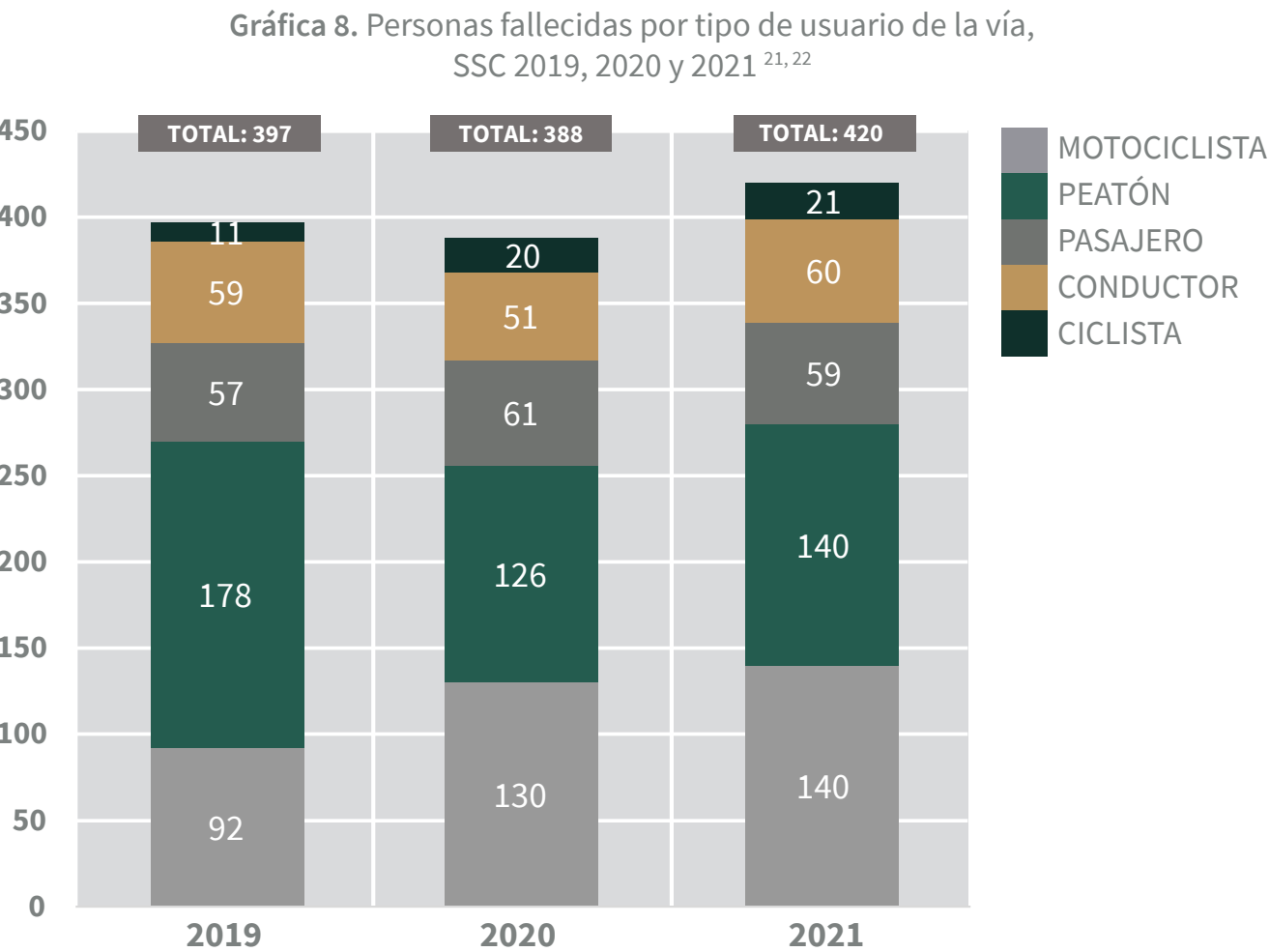


Tabla 4. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, SSC 2019, 2020 y 2021 ^{21, 22}

Usuario de la vía	2019	2020	2021
Motociclista	92 (23%)	130 (34%)	140 (33%)
Peatón	178 (45%)	126 (32%)	140 (33%)
Pasajero	57 (14%)	61 (16%)	59 (14%)
Conductor	59 (15%)	51 (13%)	60 (14%)
Ciclista	11 (3%)	20 (5%)	21 (5%)
Total	397 (100%)	388 (100%)	420 (100%)

Respecto al aumento en ciclistas de 2019 a 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.

En 2021, los **peatones y motociclistas**, fueron los usuarios de la vía con **mayor número de decesos registrados**.

²¹ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo, tercero y cuarto trimestre de 2020.

²² 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 CUARTO TRIMESTRE 2019, 2020 Y 2021

Tabla 5. Personas fallecidas por tipo de evento, SSC, FGJ y C5 cuarto trimestre 2019, 2020 y 2021 ^{23, 24, 25}

Dependencia	Tipo de evento	2019	2020	2021
SSC	Atropellamiento	47 (42%)	29 (26%)	40 (38%)
	Choque	45 (41%)	45 (41%)	45 (43%)
	Derrapado	15 (14%)	25 (23%)	13 (13%)
	Caída de pasajero	2 (2%)	0 (0%)	0 (0%)
	Volcadura	2 (2%)	10 (9%)	4 (4%)
	Caída de ciclista	0 (0%)	1 (1%)	2 (2%)
FGJ	Atropellamiento	88 (51%)	69 (40%)	65 (42%)
	Choque	68 (39%)	76 (44%)	76 (49%)
	Otros*	18 (10%)	28 (16%)	13 (8%)
C5	Atropellamiento	52 (58%)	30 (35%)	32 (36%)
	Choque	38 (42%)	55 (65%)	57 (64%)

La SSC, la FGJ y el C5 registraron una **disminución en la proporción de personas fallecidas por atropellamiento** pasando de 50%, en promedio²⁶, en el cuarto trimestre de 2019 a 39% en el cuarto trimestre de 2021. Mientras que las **víctimas mortales por choque, tuvieron un aumento**, pasando de 41%, en promedio, en el cuarto trimestre de 2019 a 52% en el cuarto trimestre de 2021 (Tabla 5).

Con base en datos de la SSC, las **víctimas mortales por derrapamiento** en el cuarto trimestre de 2021 **tuvieron una disminución** de un punto porcentual respecto al cuarto trimestre de 2019 y de 10 puntos porcentuales respecto del mismo periodo de 2020.

²³ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el cuarto trimestre de 2020.

²⁴ 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.

²⁵ 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.

²⁶ Este promedio se calculó tomando el porcentaje de atropellamiento de cada institución y de cada año. Ejemplo: (SSC 2019 atropellamiento = 42% + FGJ 2019 atropellamiento = 51% + C5 2019 atropellamiento = 58%) / 3.

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

Tabla 6. Personas fallecidas por tipo de evento, SSC, FGJ y C5 2019, 2020 y 2021 ^{27, 28, 29}

Dependencia	Tipo de evento	2019	2020	2021
SSC	Atropellamiento	174 (44%)	121 (31%)	136 (32%)
	Choque	154 (39%)	173 (45%)	178 (42%)
	Derrapado	49 (12%)	63 (16%)	78 (19%)
	Caída de pasajero	5 (1%)	4 (1%)	5 (1%)
	Volcadura	15 (4%)	26 (7%)	20 (5%)
	Caída de ciclista	0 (0%)	1 (0%)	3 (1%)
FGJ	Atropellamiento	307 (51%)	246 (39%)	218 (36%)
	Choque	249 (41%)	299 (48%)	301 (50%)
	Otros*	47 (8%)	84 (13%)	80 (13%)
C5	Atropellamiento	199 (58%)	133 (44%)	130 (39%)
	Choque	146 (42%)	171 (56%)	200 (61%)

La SSC, la FGJ y el C5 registraron una **disminución constante en la proporción de personas fallecidas por atropellamiento** pasando de 51%, en promedio³⁰, en 2019 a 38% en 2020 y a 36% en 2021. Mientras que las **víctimas mortales por choque, reportaron un aumento** pasando de 41%, en promedio, en 2019 a 49% en 2020 y a 51% en 2021 (Tabla 6).

Con base en SSC, las **víctimas mortales por derrapamiento tuvieron un aumento** respecto a 2019 y 2020 pasando de 12 y 16%, respectivamente, a 19% en el mismo periodo de 2021.

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.

²⁷ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el segundo, tercero y cuarto trimestre de 2020.

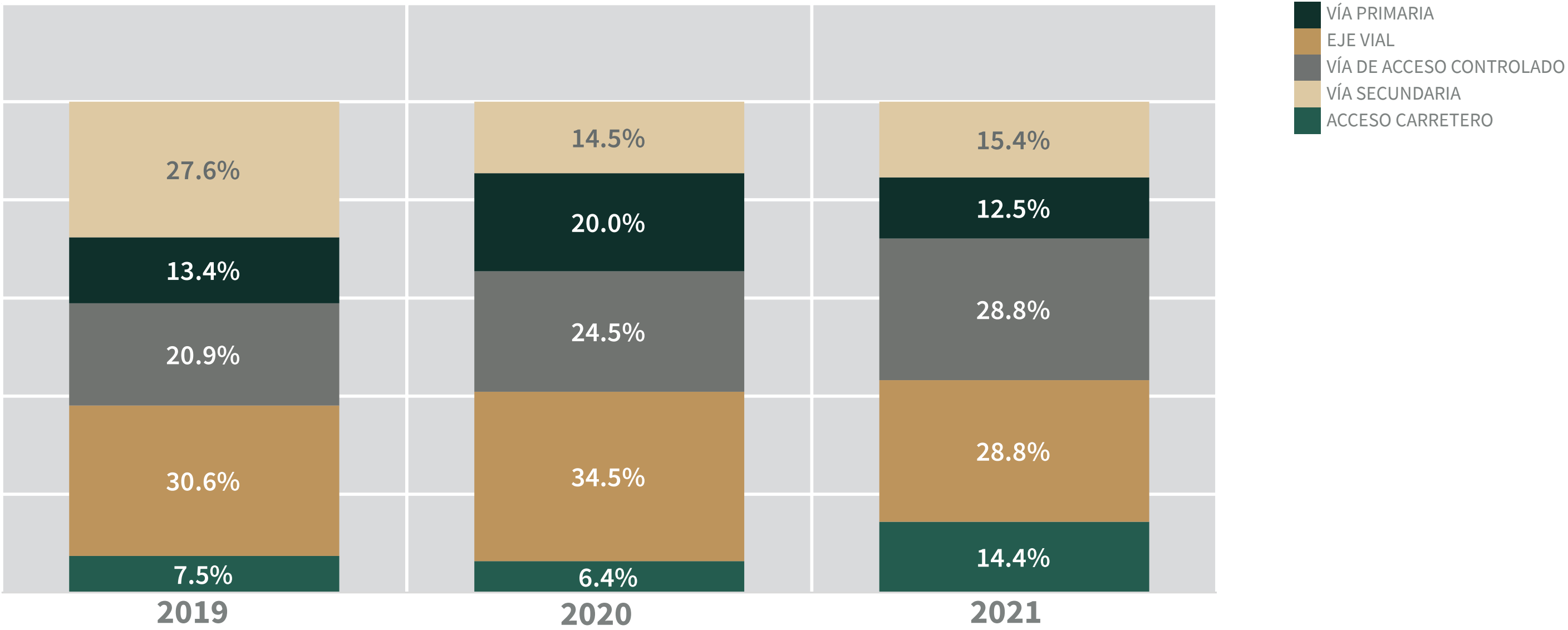
²⁸ La categoría Choque en FGJ corresponde a la suma de las categorías Homicidio culposo por tránsito vehicular (colisión) y Lesiones culposas por tránsito vehicular en colisión, siempre y cuando la calidad jurídica sea igual a cadáver.

²⁹ 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.

³⁰ 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. PROPORCIÓN DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE VÍA

Gráfica 9. Proporción de personas fallecidas por tipo de vía, SSC cuarto trimestre 2019, 2020 y 2021 ³¹



De acuerdo con la SSC, en el cuarto trimestre de los tres años de análisis, **los ejes viales concentraron alrededor del 30% de las víctimas mortales** a causa de incidentes viales (Gráfica 9).

³¹ Las cifras de 2019, 2020 y 2021 no son estrictamente comparables debido al comportamiento atípico derivado de la Emergencia Sanitaria durante el cuarto trimestre de 2020.

2.10. VÍCTIMAS MORTALES POR DÍA Y HORA CUARTO TRIMESTRE 2021

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

	lunes	martes	miercoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
00:00 a 05:59	3	2	1	1	6	9	9	31
06:00 a 11:59	3	1	2	2	7	3	5	23
12:00 a 18:59	3	2	2	5	9	4	6	31
19:00 a 23:59	2	0	1	7	2	6	1	19
total	11	5	6	15	24	22	21	104

En el transcurso del cuarto trimestre de 2021, la **SSC** registró que **los días con más personas fallecidas** por hechos de tránsito fueron **viernes, sábado y domingo**, concentrando el 64% del total. **A diferencia de los tres trimestres anteriores, la madrugada** (de 00:00 a 05:59 h) **y la tarde** (de 12:00 a 18:59 h), **concentraron el 60% 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 cuarto trimestre 2021

	lunes	martes	miercoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
00:00 a 05:59	5	2	4	5	6	10	14	46
06:00 a 11:59	3	1	3	3	9	5	8	32
12:00 a 18:59	5	4	1	5	8	7	9	39
19:00 a 23:59	3	1	3	4	5	10	6	32
total	16	8	11	17	28	32	37	149

La **FGJ** registró que en el cuarto trimestre de 2021, **el viernes, sábado y domingo** tuvieron el **mayor porcentaje de hechos de tránsito con personas fallecidas** con 65%. **Al igual que la SSC la madrugada y la tarde concentraron casi el 57% de las víctimas mortales** (Gráfica 11).

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

	lunes	martes	miercoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
00:00 a 05:59	3	2	2	1	6	8	6	28
06:00 a 11:59	3	1	1	1	5	3	6	20
12:00 a 18:59	2	2	1	4	6	3	6	24
19:00 a 23:59	2	0	1	5	1	6	2	17
total	10	5	5	11	18	20	20	89

De acuerdo con cifras del **C5**, durante el cuarto trimestre de 2021, **los días con mayor número de hechos de tránsito con víctimas mortales fueron viernes, sábado y domingo**, sumando en conjunto el 65% del total. **Del mismo modo que para la SSC y la FGJ, la madrugada y la tarde tuvieron en conjunto la mayor concentración de víctimas mortales** con 58% (Gráfica 12).

2.11. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 13. Personas fallecidas /lesionadas por hecho de tránsito, FGJ cuarto trimestre 2019, 2020 y 2021

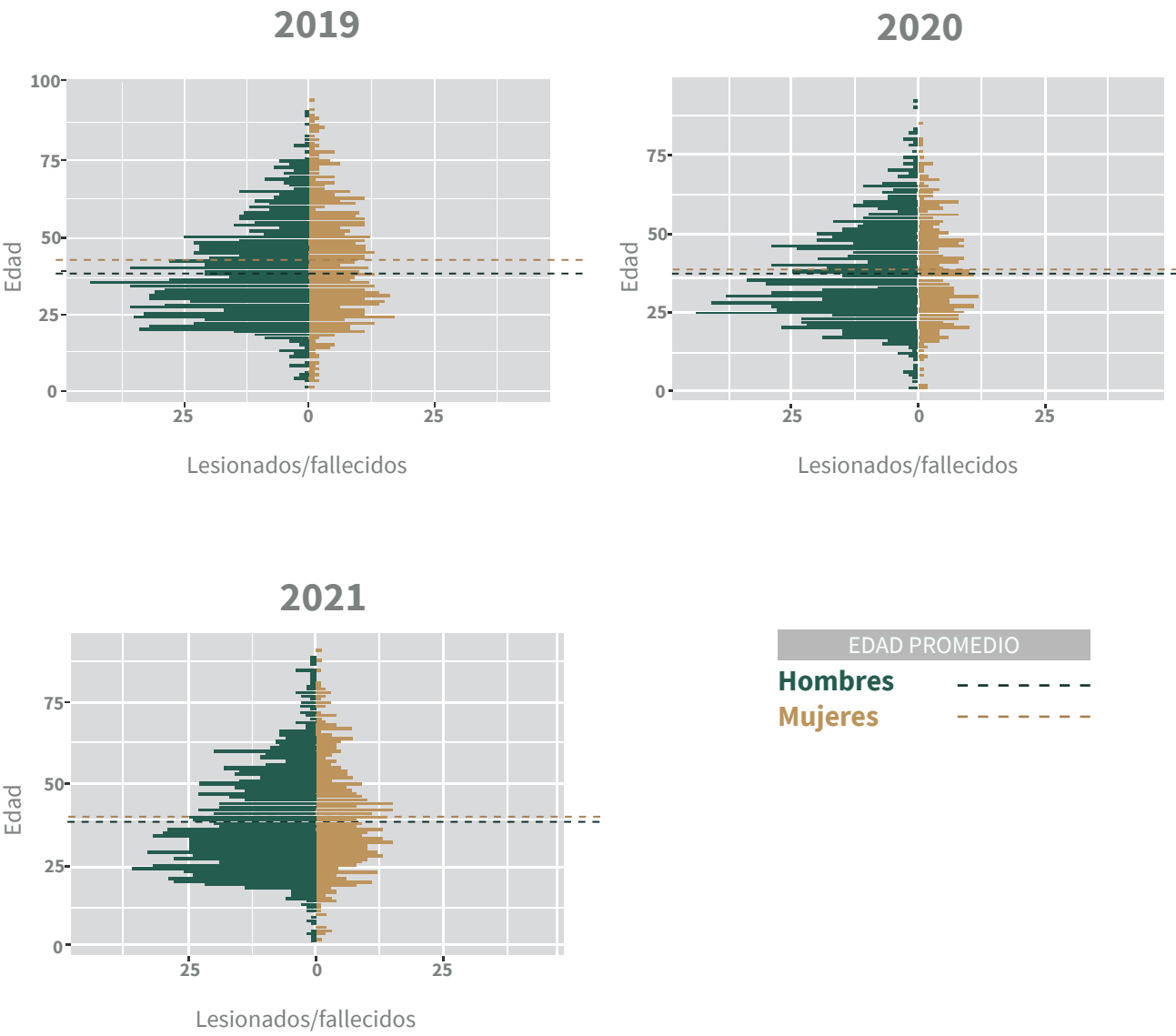


Tabla 7. Edad promedio de víctimas por hecho de tránsito, FGJ cuarto trimestre 2019, 2020 y 2021

Sexo	2019	2020	2021
Femenino	42	39	40
Masculino	38	37	38

La edad promedio de las víctimas mujeres disminuyó del cuarto trimestre de 2019 al cuarto trimestre de 2021, pasando de 42 a 40 años. En hombres, la edad promedio no tuvo cambios del cuarto trimestre del 2019 al cuarto trimestre del 2021 manteniéndose en 38 años (Gráfica 13 y Tabla 7).

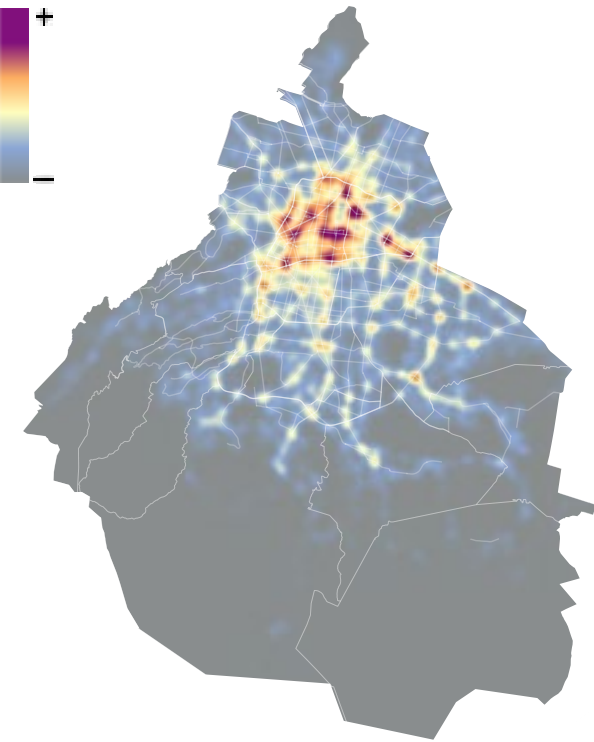
3. ANEXOS

3.1. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO

Los registros del C5 (mapa 1), mostraron concentraciones de incidentes viales principalmente en la zona centro de la Ciudad en vías como Av. de los Insurgentes, Circuito Interior (en sus tramos Boulevard Puerto Aéreo, Instituto Técnico Industrial, Melchor Ocampo y Río Consulado), Eje 1 Sur, Eje 3 Sur, Eje Central y Paseo de la Reforma. Asimismo en la zona oriente sobre Calzada General Ignacio Zaragoza.

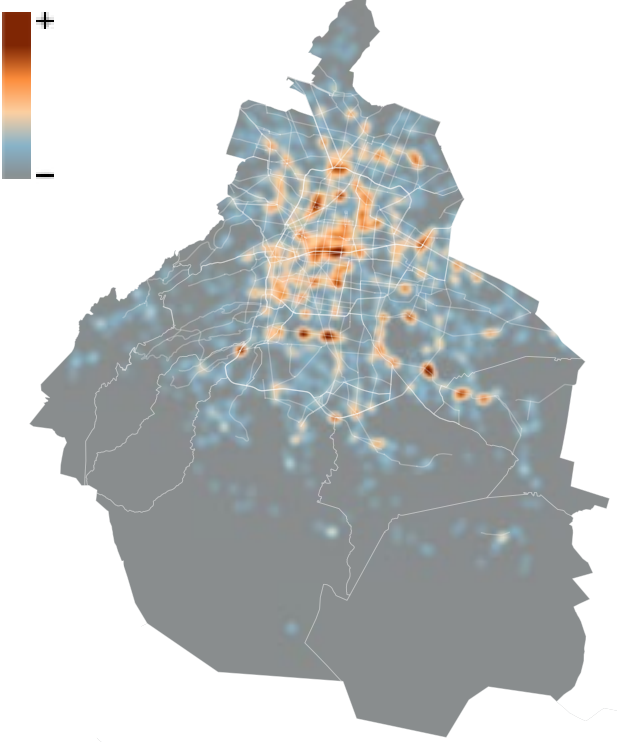
En cuanto a los registros de carpetas de investigación abiertas por delitos relacionados con hechos de tránsito de la FGJ (mapa 2), la incidencia de hechos de tránsito se mostró de forma dispersa en la Ciudad con conglomerados sobre Av. de los Insurgentes Norte y Centro, Circuito Interior Río Consulado, Eje Central Lázaro Cárdenas, Obrero Mundial, Calzada General Ignacio Zaragoza, Avenida Tláhuac, Eje 4 Oriente, Eje 1 Sur y Eje 9 Sur.

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



C5

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



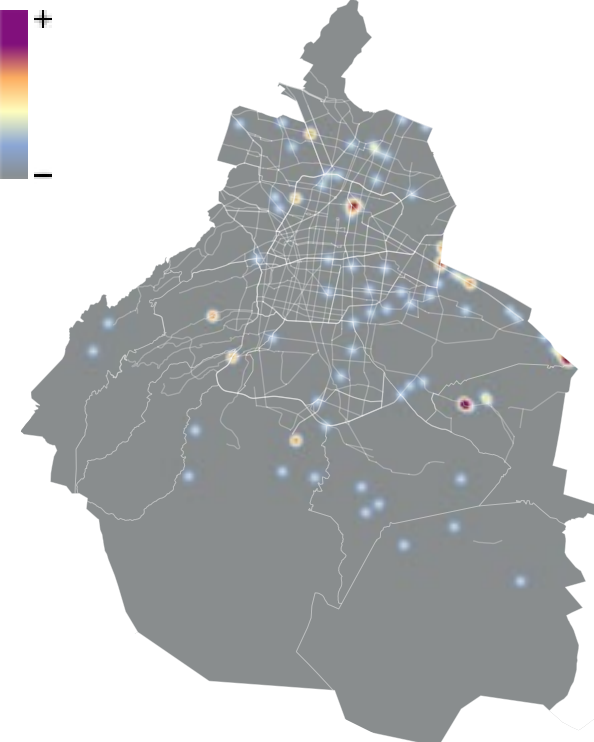
FGJ

3.2. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO CON PERSONAS FALLECIDAS

De acuerdo con el C5 (mapa 3) hubo concentraciones de hechos de tránsito fatales sobre Anillo Periférico en su tramo Calle 7, Avenida Tláhuac, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, la autopista México-Puebla.

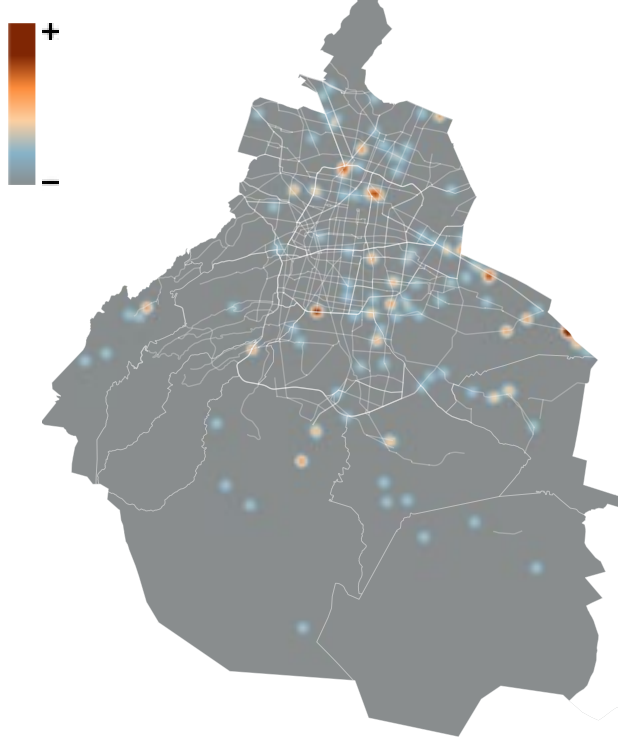
Con base en el mapa 4, es posible observar que al igual que el C5, la FGJ registró concentración de víctimas mortales por hechos de tránsito ocurridos sobre Anillo Periférico (tramo Calle 7), Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Avenida Tláhuac y la autopista México-Puebla. Asimismo, en Avenida Insurgentes Norte, Eje 8 Sur Calzada Ermita-Iztapalapa y el cruce de Bruno Traven con el Eje 1 Poniente.

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



C5

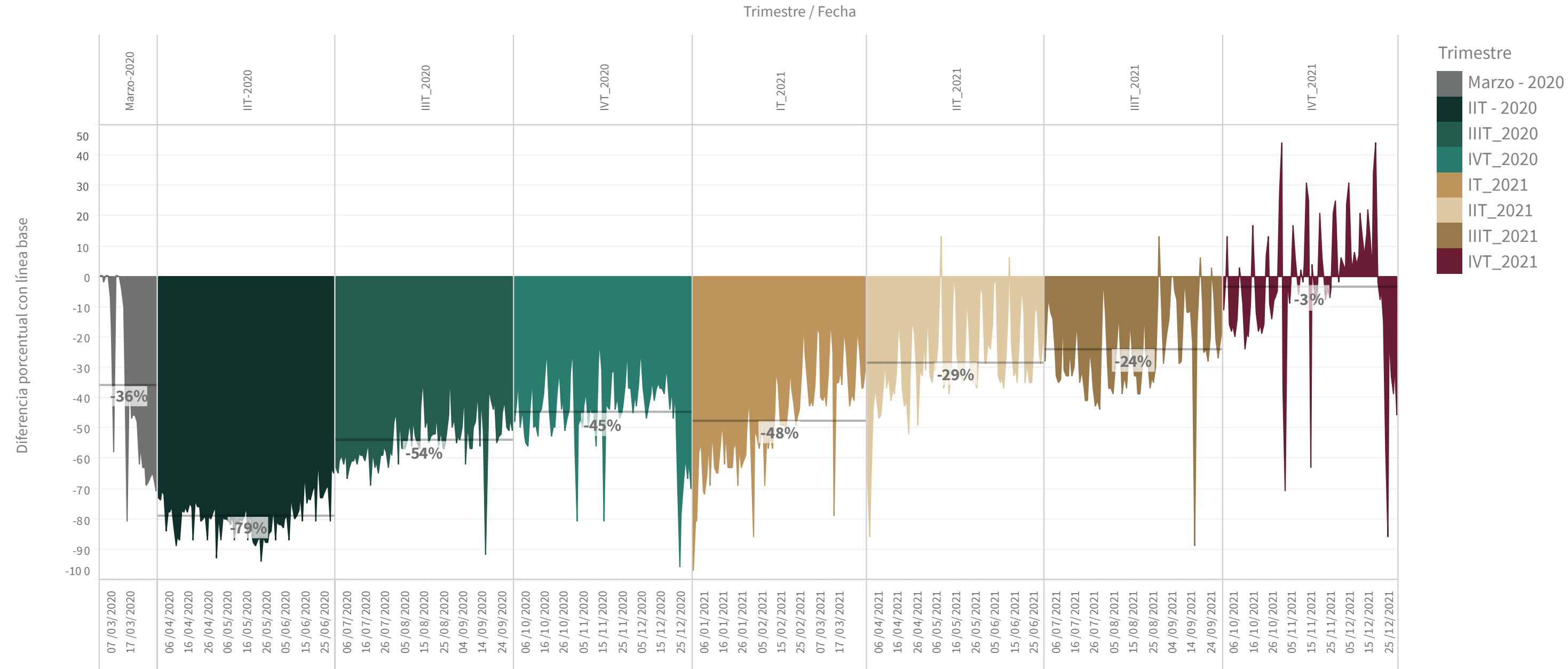
Mapa 4.
Densidad de hechos de tránsito con personas fallecidas, Cuarto Trimestre de 2021, FGJ



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 diciembre 2021



A partir de la gráfica 14 es posible observar que del cuarto trimestre de 2020 al cuarto trimestre de 2021 se tuvo un aumento en el tránsito vehicular de la CDMX de 42 puntos porcentuales respecto a la operación normal. Asimismo se tuvo, en promedio, un aumento en los hechos de tránsito de +39% (Gráfica 1) al igual que en las personas lesionadas por incidentes viales de +44% (Gráfica 3); por el contrario, las víctimas mortales redujeron -4% (Gráfica 5).



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO