

# REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

ENERO - MARZO  
2022

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ y C5



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE  
SEGURIDAD CIUDADANA



C5

## INTRODUCCIÓN

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) asumió el compromiso de publicar reportes trimestrales de 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 dependiendo de la etapa del hecho que atienden y del objetivo de cada una de ellas. La información generada por estas fuentes (canales de emergencia, policía en campo, carpetas de investigación, etc.) no se encuentra ligada entre sí, por lo que puede haber multiplicidad de registros de un mismo incidente o registros que solo algunas dependencias recolectan.

Derivado de lo anterior, y con el propósito de que sea más fácil la comprensión de los datos de seguridad vial, se ha modificado el formato publicado desde 2019, haciendo uso de una sola fuente de datos para cada indicador.

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 en 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 de las víctimas mortales de un hecho de tránsito, esta dependencia es la que lleva el registro de la mayoría de ellas, aunque sin registrar 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

En el presente reporte se comparan interanualmente las cifras del primer trimestre de 2022 (semáforos epidemiológicos naranja, amarillo y verde), con los mismos periodos de 2019 (comportamiento típico) y 2021 (semáforos epidemiológicos naranja y rojo, en el que se tuvieron condiciones atípicas por la nueva normalidad debido a la Emergencia Sanitaria por el virus SARS-CoV-2)<sup>1</sup>, 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 mencionadas produce su información cumpliendo objetivos distintos y haciendo uso de diferentes metodologías.**

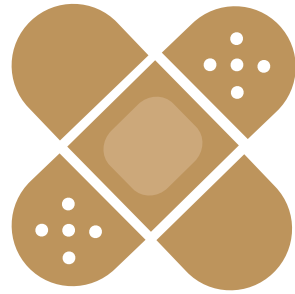
Para más información sobre la metodología, se puede consultar la Nota Metodológica del Primer Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito 2022: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/nota-metodologica-primer-reporte-trimestral-de-ht-2022.pdf>

---

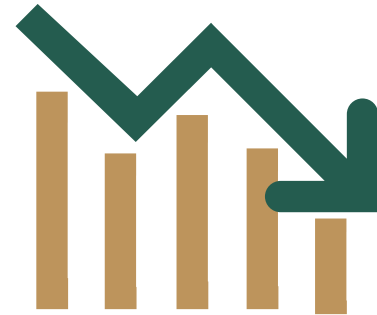
<sup>1</sup> Periodos no estrictamente comparables debido a la reducción de la movilidad en 2021 derivado de la emergencia sanitaria por la COVID-19.

## PRINCIPALES HALLAZGOS

De acuerdo con la SSC



**1.** En el 1er trimestre del 2022 hubo 8,394 personas lesionadas, frente a las 5,241 víctimas reportadas en el 1er trimestre de 2019, y las 4,982 registradas en el mismo periodo de 2021.



**2.** Si se compara el periodo de enero a marzo de 2022 con el mismo periodo de 2021, hubo una reducción de 13% en el número de fallecimientos (de 126 a 109).



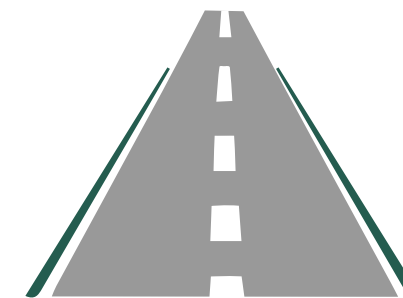
**3.** Para el primer trimestre de 2022, las personas motociclistas continuaron como el tipo de usuario más vulnerable de la vía, constituyendo el 44% de las personas lesionadas y el 39% de las personas fallecidas.



**4.** Durante los tres primeros meses de 2022, la proporción de víctimas fatales ocasionadas por choques se mantuvo constante (alrededor de 40%). A su vez, las muertes por atropellamiento disminuyeron (de 40 a 30%), mientras que aumentaron aquellas ocasionadas por derrape (de 10 a 30%).



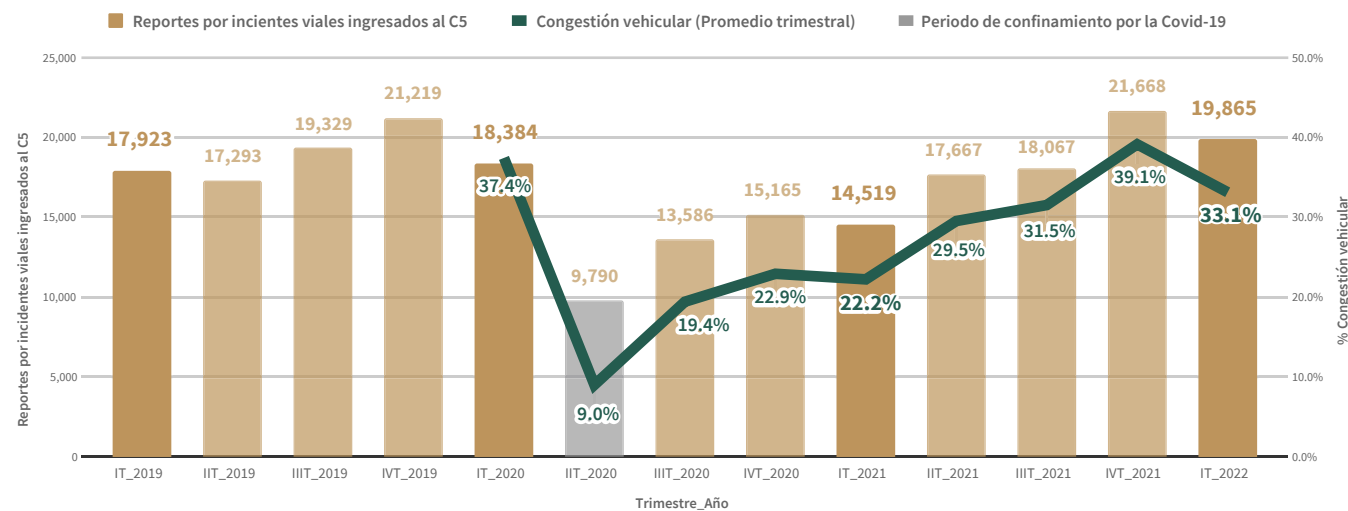
**5.** Para el primer trimestre del 2022 se reportó que los eventos de tránsito fatales continúan ocurriendo principalmente los días sábado y domingo (50%), y de 19:00 a 05:59 h (casi 60%).



**6.** En el primer trimestre de 2022, 4 de cada 10 hechos de tránsito mortales ocurrieron en vías primarias. En los mismos periodos de los tres años anteriores, los ejes viales se habían reportado como el tipo de vía con mayor incidencia de hechos con víctimas fatales.

# 1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5 PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2022

**Gráfica 1.** Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre 2019-2022<sup>2</sup>



Nota:

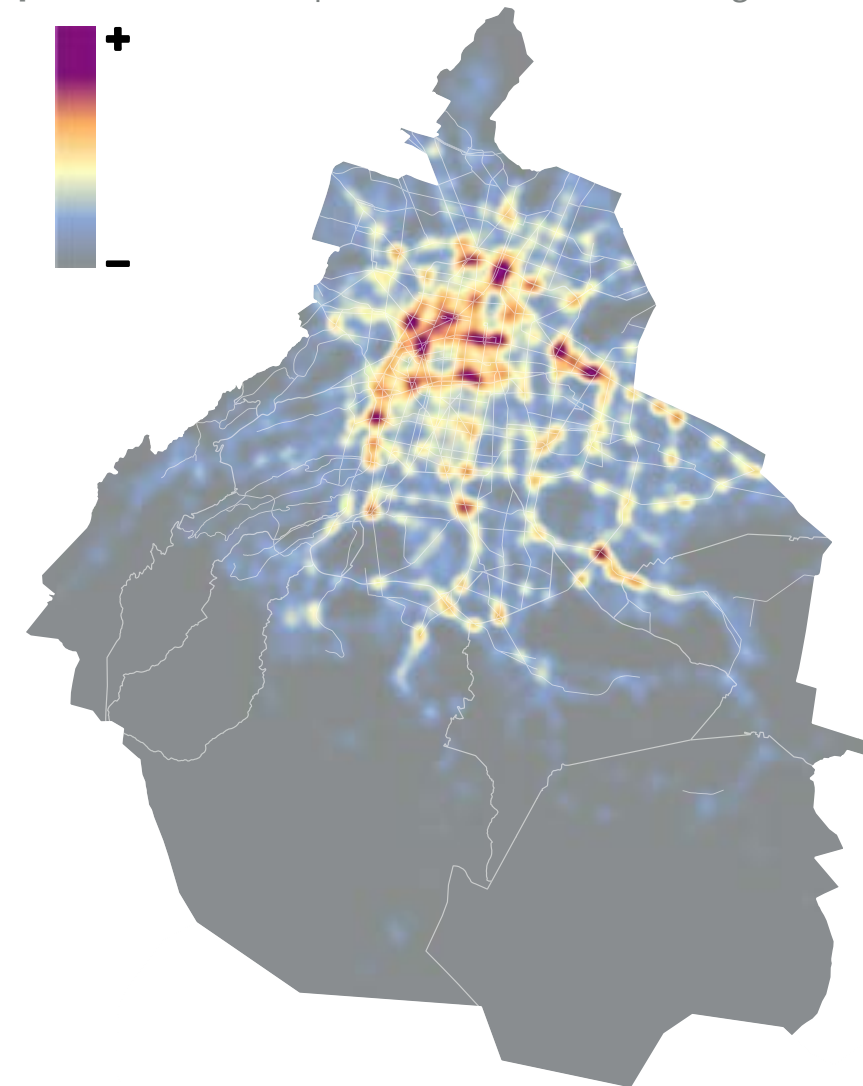
Se resaltan las barras correspondientes a los primeros trimestres de los últimos cuatro años.

Del primer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2022 se tuvo un aumento de 11% en el total de reportes recibidos en el C5 por incidentes viales. En relación con el mismo periodo de 2021, se tuvo un aumento de 37% (Gráfica 1).

La reducción de la movilidad puede disminuir la congestión vehicular y a su vez los incidentes por tránsito vehicular. No obstante, el efecto de las calles vacías impacta directamente en incrementos tanto de velocidad, como de severidad en las lesiones ocasionadas por los incidentes viales<sup>3</sup>. En línea con lo anterior, el aumento significativo en las cifras del primer trimestre de 2021 (semáforo epidemiológico rojo y naranja) al primer trimestre de 2022 (semáforo naranja, amarillo y verde) puede deberse a las diferencias en el tránsito vehicular de la Ciudad derivado de las restricciones propias de cada fase epidemiológica en los distintos periodos. Con base en la información de TomTom<sup>4</sup>, durante el primer trimestre de 2021, en el que se mantenía la recomendación de quedarse en casa, el tránsito vehicular en la Ciudad de México se encontraba al 52% respecto a la operación previa a la pandemia<sup>5</sup>, lo que resultó en una congestión vehicular del 22.2%, es decir, 11 puntos porcentuales menos que en el mismo periodo en 2022.

## 1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5, PRIMER TRIMESTRE 2022

**Mapa 1.** Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5



Con base en el mapa 1, se observa concentración de reportes por incidentes viales ocurridos en el centro de la Ciudad en vías como Circuito Bicentenario, Paseo de la Reforma, Avenida Insurgentes y los Ejes 1 y 3 Sur. No obstante, resaltan también la Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Avenida Tláhuac, el Eje 5 Oriente Javier Rojo Gómez y el Eje 8 Sur Calzada Ermita Iztapalapa.

<sup>2</sup> Las diferencias con los reportes trimestrales del primer trimestre de 2019, 2020 y 2021 se deben a actualizaciones realizadas por el C5.

<sup>3</sup> Yasin, Y.J., Grivna, M. & Abu-Zidan, F.M. (2021). Global impact of COVID-19 pandemic on road traffic collisions. World J Emerg Surg 16, 51. <https://doi.org/10.1186/s13017-021-00395-8>

<sup>4</sup> [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/mexico-city-traffic/)

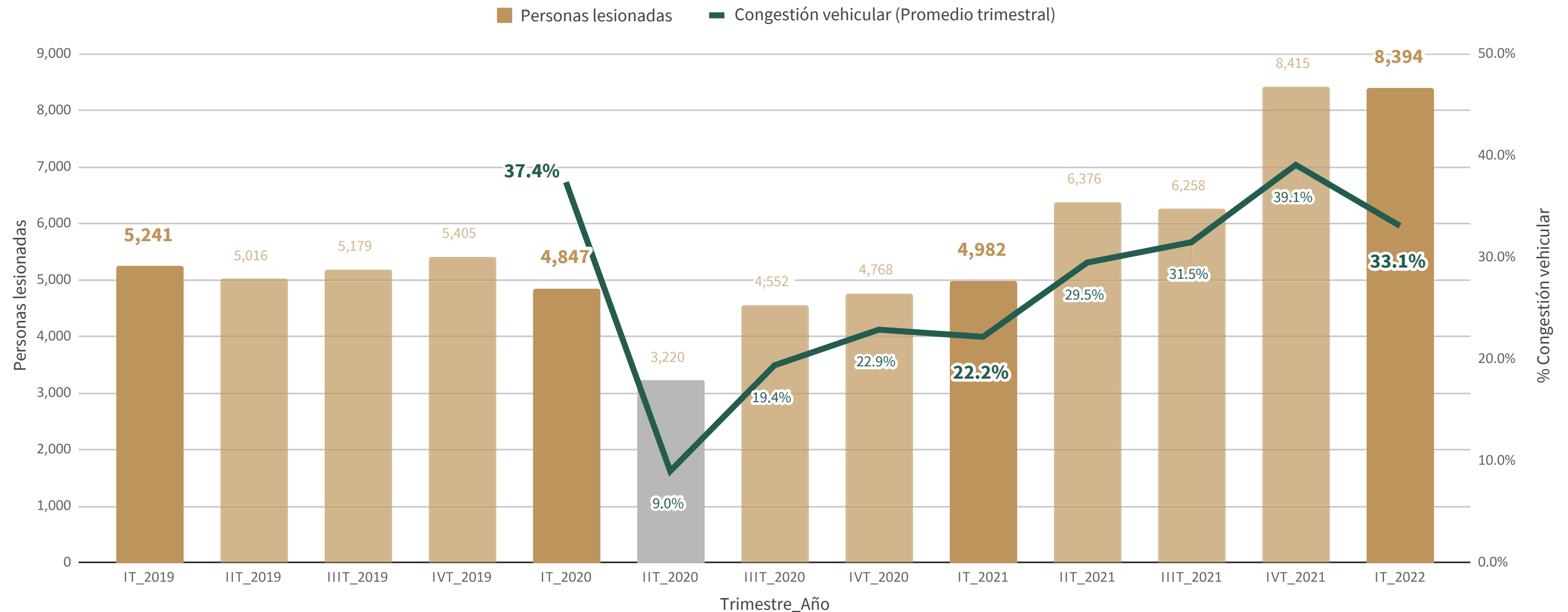
<sup>5</sup> SEMOVI.(2021). Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito (octubre-diciembre). [https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/ReporteTrimestralHT\\_2021\\_04.pdf](https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/ReporteTrimestralHT_2021_04.pdf)

## 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 el proporcional de personas fallecidas de acuerdo con el tipo de evento en el que estuvieron involucradas y el tipo de vía en la cual ocurrieron tales incidentes.

### 2.1. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2022

**Gráfica 2.** Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre 2019-2022<sup>6</sup>



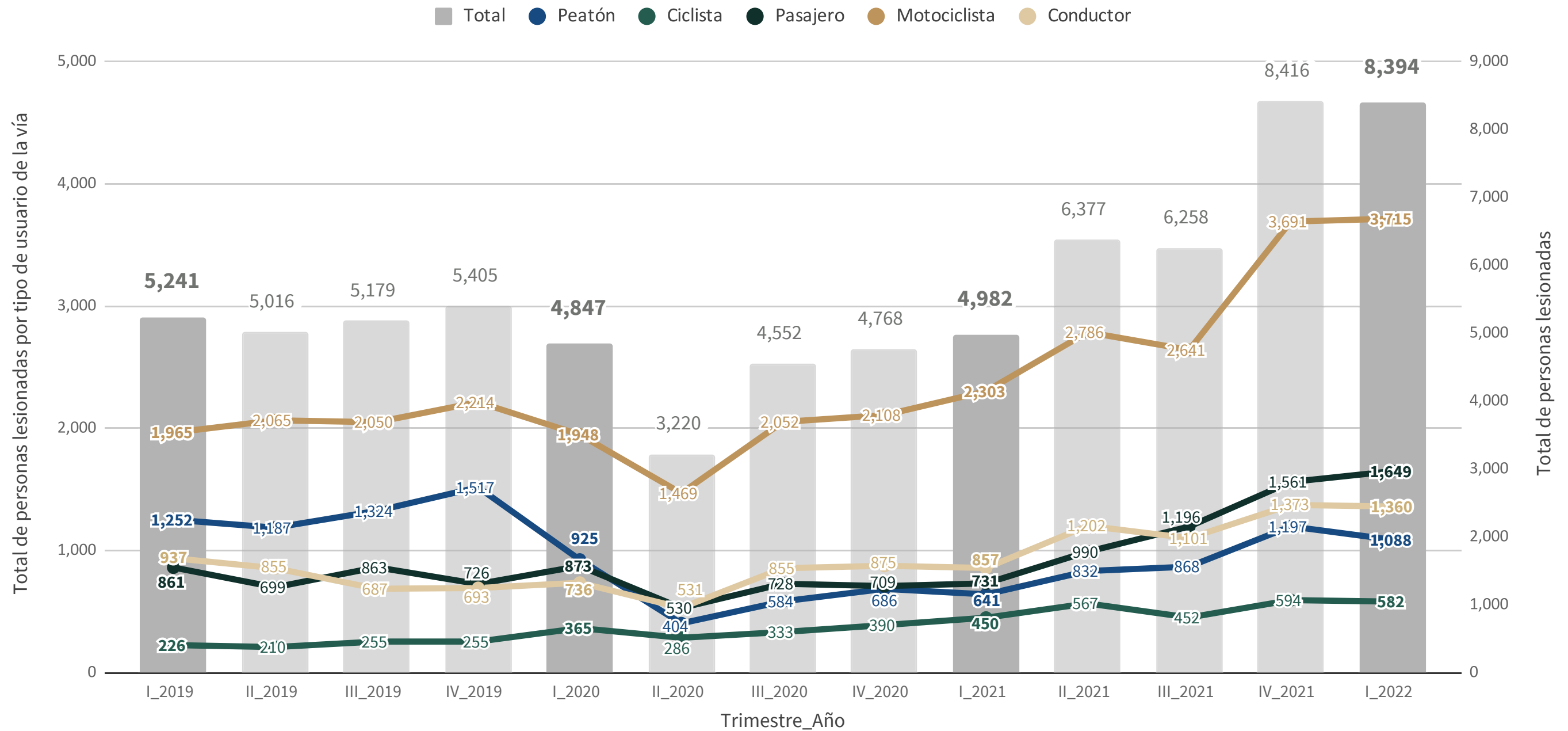
Nota:  
Se resaltan las barras correspondientes a los primeros trimestres de los últimos cuatro años.

Para el caso de víctimas lesionadas se observa que en el primer trimestre de 2022 se tuvo un aumento de 60% en comparación con el mismo periodo de 2019 y de 68% comparado con los tres primeros meses del 2021 (Gráfica 2).

<sup>6</sup> Las diferencias en las cifras con el primer reporte trimestral de 2021 se deben a que el total del 1er trimestre de 2021 estaba basado en una proyección estimada considerando el comportamiento de los últimos días de marzo.

## 2.1.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2022

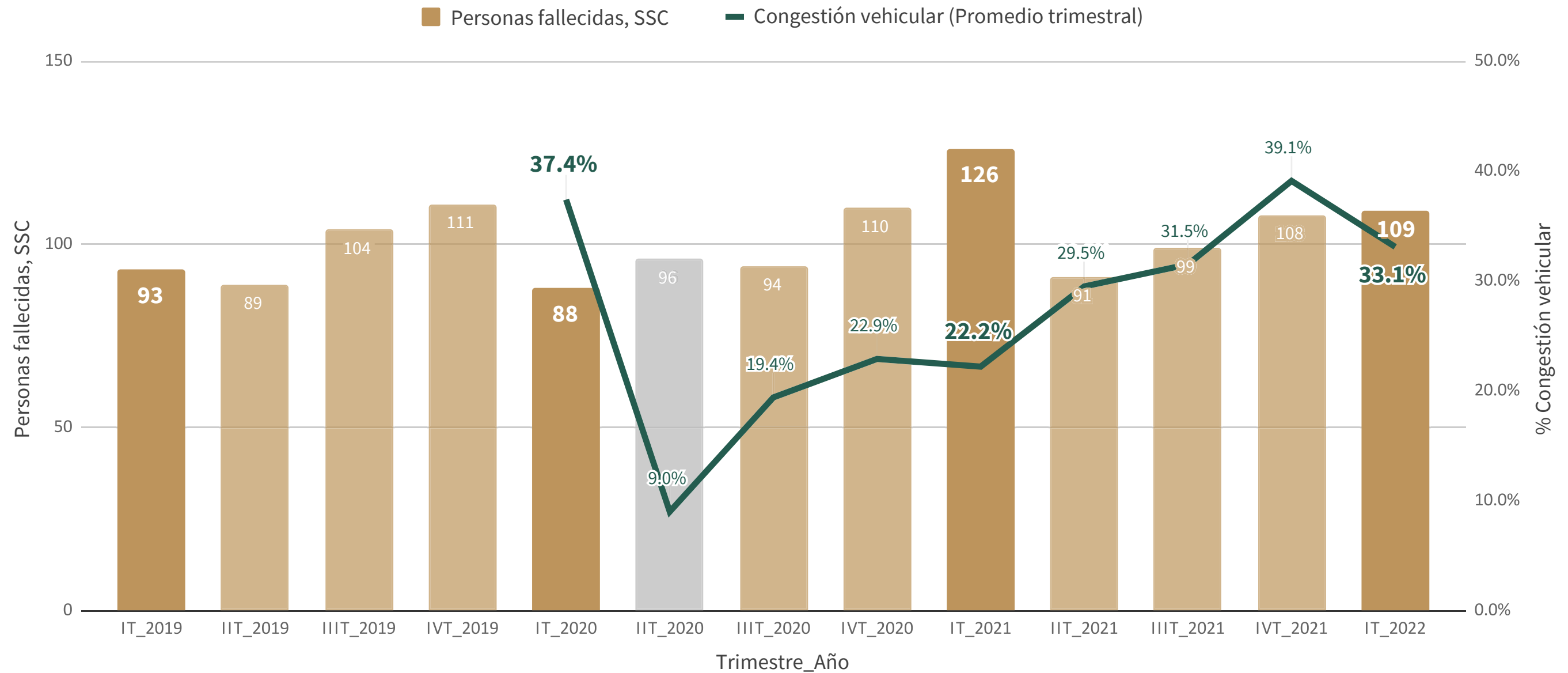
**Gráfica 3.** Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2022<sup>6</sup>



En la gráfica 3 se observa que a partir del tercer trimestre de 2020 y conforme al avance de la pandemia por COVID-19 y la reactivación paulatina de las actividades, se tiene un aumento constante y generalizado en el número de personas lesionadas en todos los tipos de usuario de la vía. No obstante, aunque las personas motociclistas han sido el usuario con la mayor cantidad de personas lesionadas a causa de un hecho de tránsito desde el primer trimestre de 2019, su representación respecto del total de personas lesionadas incrementó del 37 al 44% en el primer trimestre de 2022.

## 2.2. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2022

**Gráfica 4.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre 2019-2022<sup>6</sup>



Nota:  
Se resaltan las barras correspondientes a los primeros trimestres de los últimos cuatro años.

En el caso de las víctimas fatales, en el primer trimestre de 2022 se registró un aumento de 17% respecto al primer trimestre de 2019, mientras que se observa una disminución de 13% en comparación con el mismo periodo de 2021 (Gráfica 4).

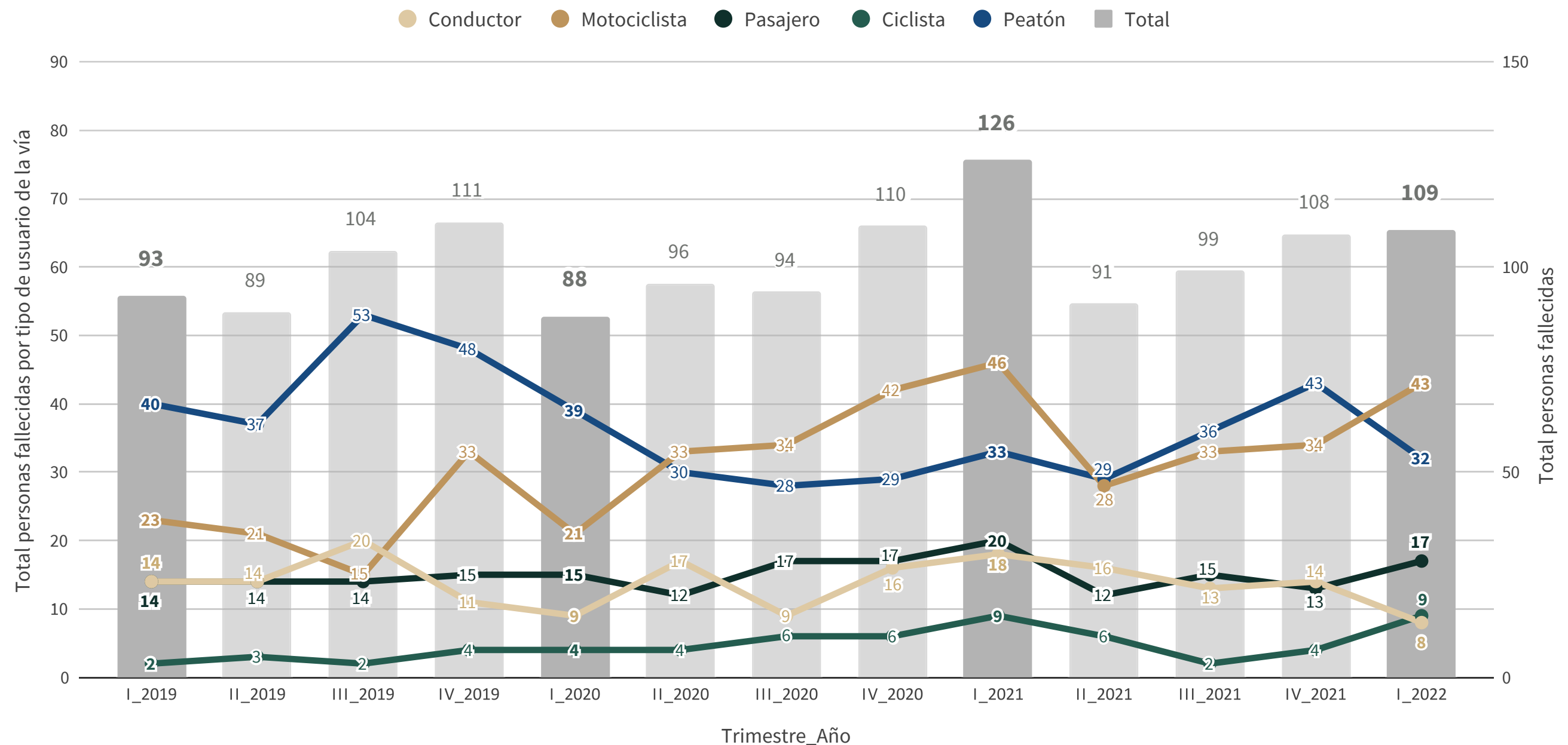


## 2.2.1 PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2022

Con base en la SSC, durante los primeros trimestres de 2019 y 2020, las personas peatonas se mantuvieron como los usuarios más vulnerables de la vía reportando las cifras más altas de personas fallecidas por hechos viales. Fue a partir del confinamiento por la emergencia sanitaria por COVID-19 (2do trimestre de 2020) y durante el avance de esta que la proporción de personas motociclistas

fallecidas superó a la del resto de los usuarios registrando el 35%, en promedio por trimestre, de las personas fallecidas respecto del total, fenómeno que podría estar relacionado con el incremento de socios repartidores afiliados a plataformas de reparto a domicilio<sup>7</sup> (Gráfica 5).

**Gráfica 5.** Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2022<sup>6</sup>

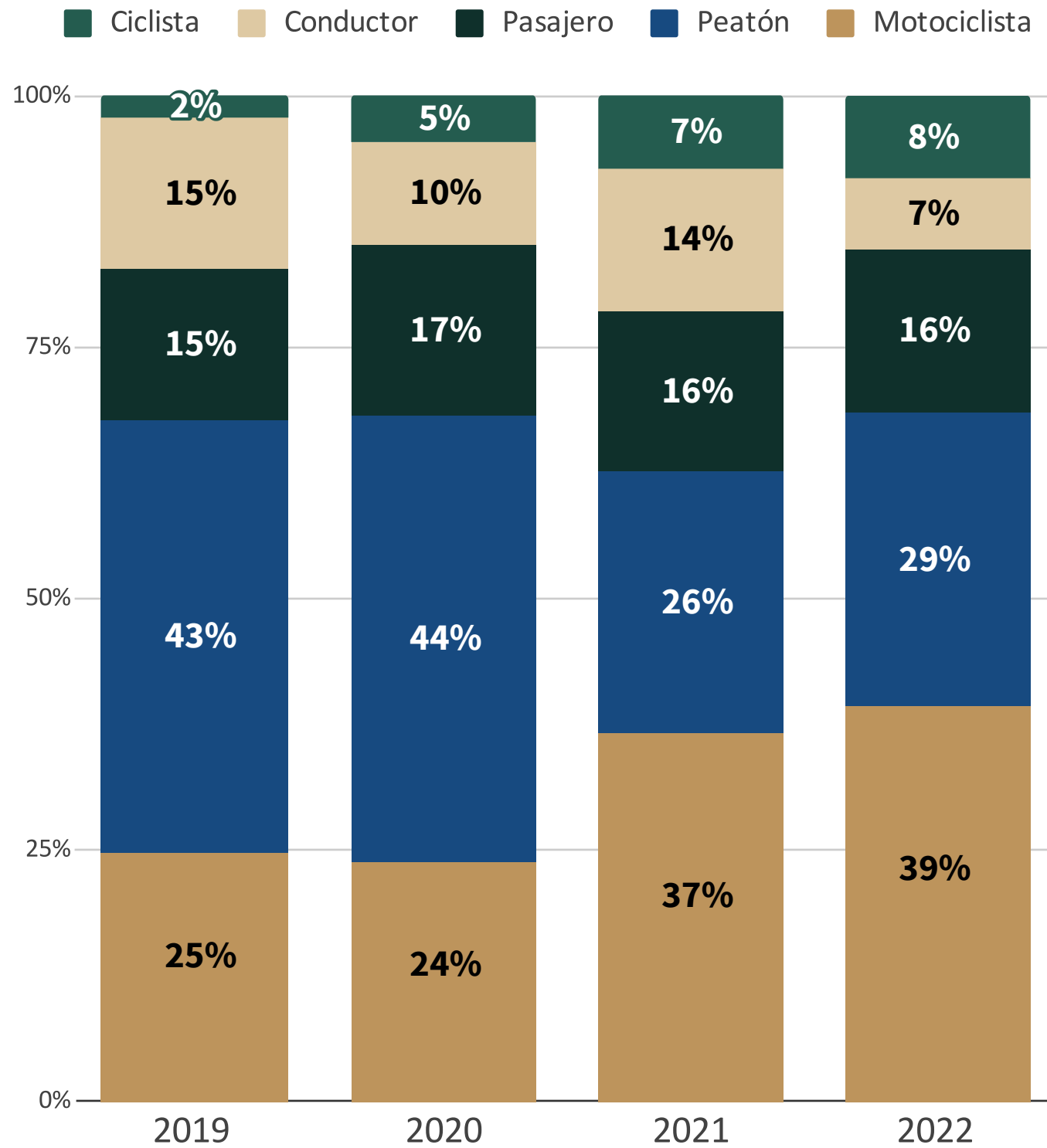


Nota:  
La categoría pasajero contempla a las personas pasajeras de los diversos modos de transporte (motocicleta, automóvil particular, autobús de pasajeros, microbús, etc).

<sup>7</sup> Noguez, R. (2021, enero 4). Se multiplican repartidores de Rappi, Didi y Uber por pandemia. Forbes <https://www.forbes.com.mx/negocios-rappi-didi-uber-socios-pandemia/>



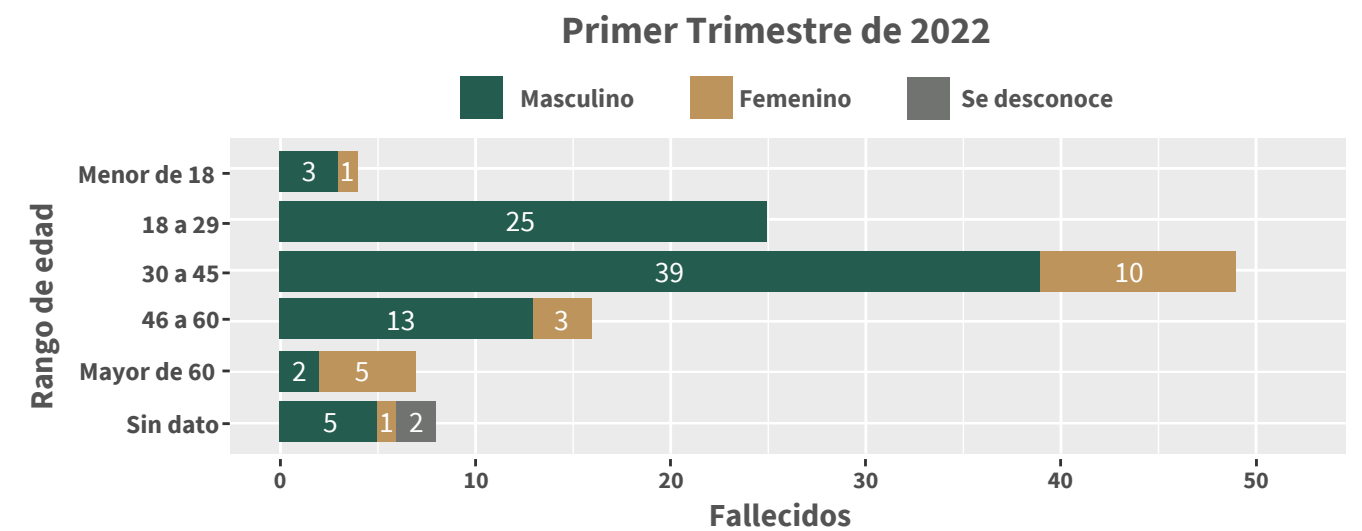
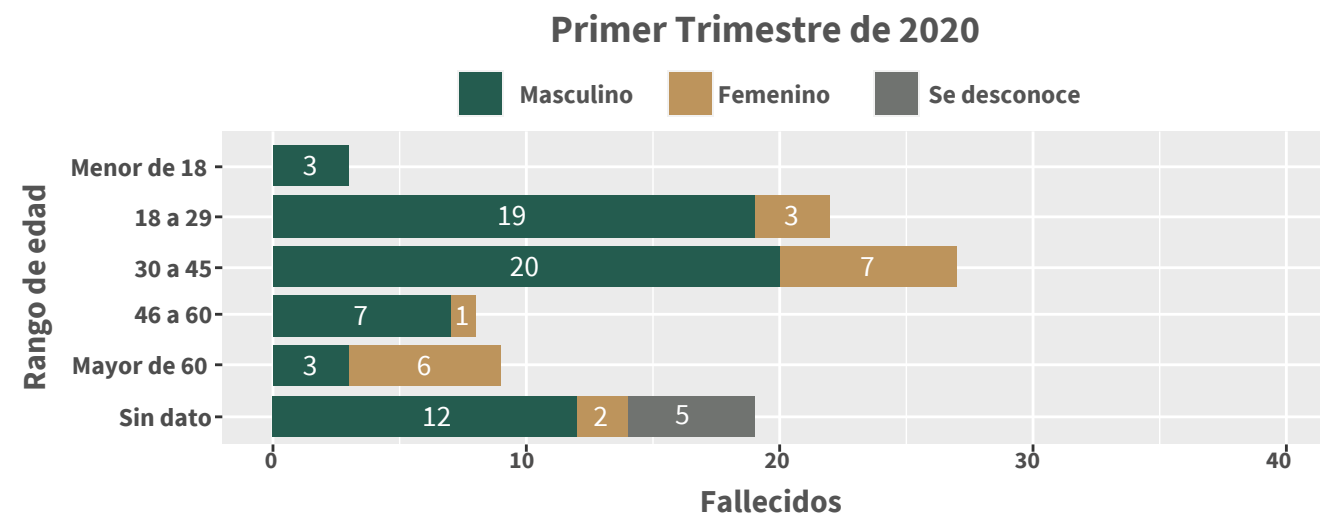
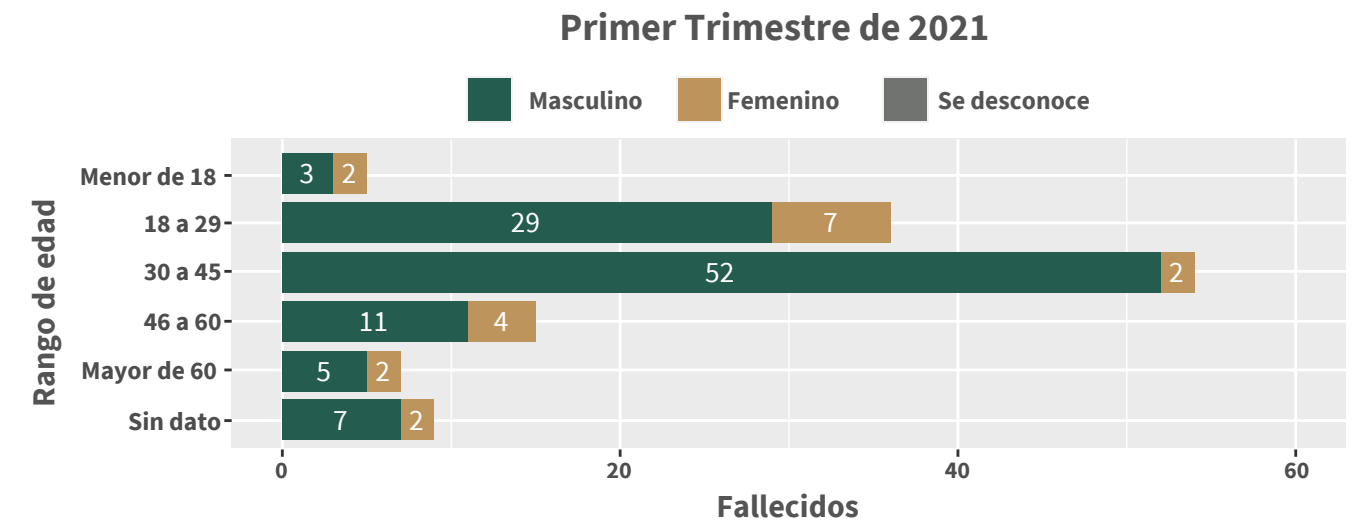
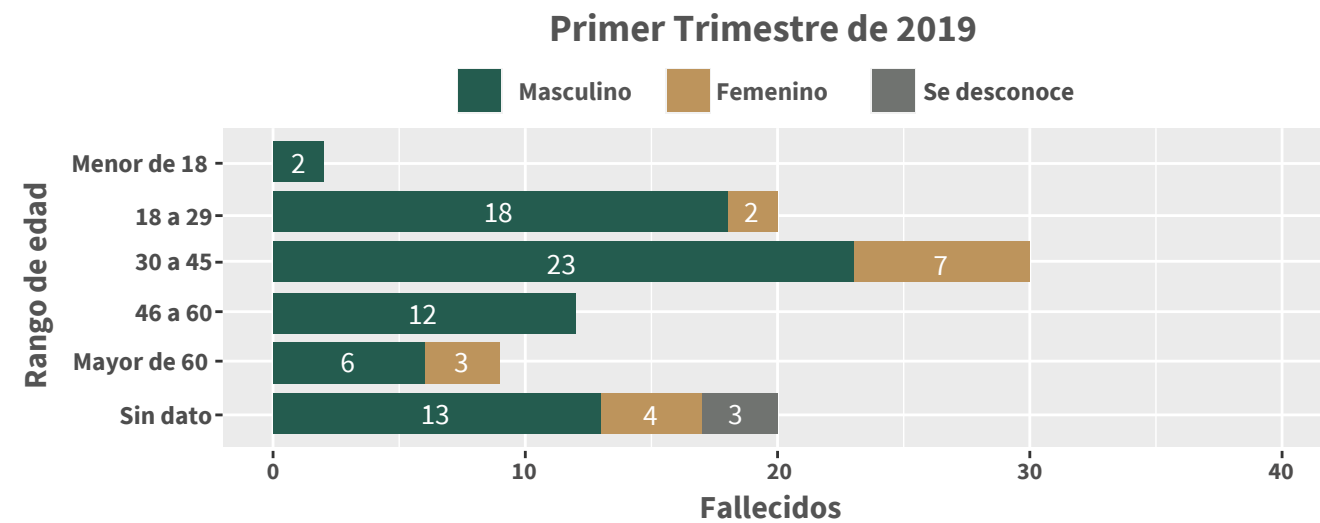
**Gráfica 6.** Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2022<sup>6</sup>



Al igual que con las personas motociclistas, en la gráfica 6 es posible observar un crecimiento constante en la proporción de ciclistas fallecidos del primer trimestre de 2019 (2%) respecto al mismo periodo de 2022 (8%). Sin embargo, no son cifras comparables, ya que a partir de febrero de 2020, tras la incorporación del puesto de mando al C5, la SSC contó con más fuentes de entrada de información, lo que se traduce en una mayor cantidad de reportes recibidos.

## 2.2.2. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS PRIMER TRIMESTRE 2022

**Gráfica 7.** Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo primer trimestre 2019-2022

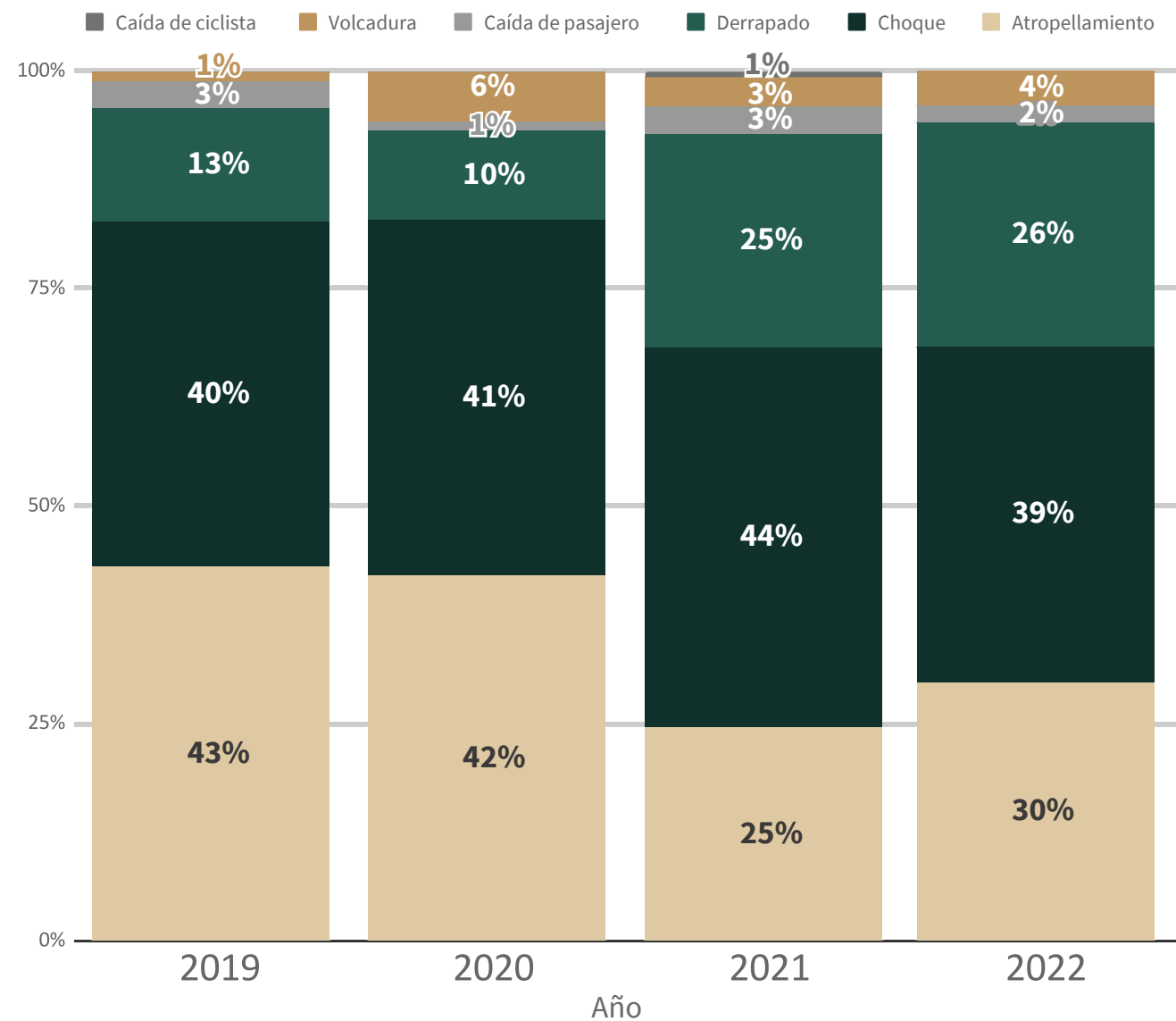


Durante los primeros trimestres de 2019 a 2022, 8 de cada 10 víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres (Gráfica 7). A su vez, y omitiendo a las víctimas mortales de edad desconocida, en promedio, 4 de cada 10 hombres fallecidos por hechos de tránsito ocurridos

durante los periodos en cuestión, tenían entre 30 y 45 años de edad. En lo que a las mujeres fallecidas respecta, durante el periodo de 2022, las cifras más altas las registraron las mujeres de 30 a 45 años (5 de cada 10).

## 2.2.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2022

**Gráfica 8.** Personas fallecidas por tipo de evento, primer trimestre 2019-2022<sup>6</sup>



De acuerdo con la gráfica 8, durante los primeros trimestres de 2019 y 2020 (periodos previos a la emergencia sanitaria por COVID-19), la proporción más alta de personas fallecidas por siniestros de tránsito, morían a causa de un atropellamiento o un choque (40%, respectivamente). Durante los mismos periodos de 2021 y 2022 las muertes por atropellamiento disminuyeron (de 4 a 3 de cada 10 personas fallecidas), mientras que aumentaron aquellas ocasionadas por un derrape (de 1 a 3 de cada 10 personas fallecidas). Por su parte las muertes por choque se mantuvieron constantes.

<b>Caída ciclista</b>	Ocurre cuando el ciclista cae por sí mismo de su bicicleta, es decir, cuando no existe la intervención de otro tipo de vehículo.
<b>Volcadura</b>	Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales.
<b>Caída de pasajero</b>	Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento.
<b>Derrapado</b>	Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación.
<b>Choque</b>	Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad.
<b>Atropellamiento</b>	Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento.

## 2.2.4. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA PRIMER TRIMESTRE 2022

**Gráfica 9.** Hechos de tránsito mortales por día y hora de la semana, primer trimestre de 2022

Horario		lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
Día	06:00 a 11:59	1	6	2	2	1	5	5	22
	12:00 a 18:59	2	4	5	2	2	5	4	24
Noche	19:00 a 23:59	4	4	1	4	3	10	7	33
	00:00 a 05:59	4	1	0	3	3	9	7	27
total		11	15	8	11	9	29	23	106

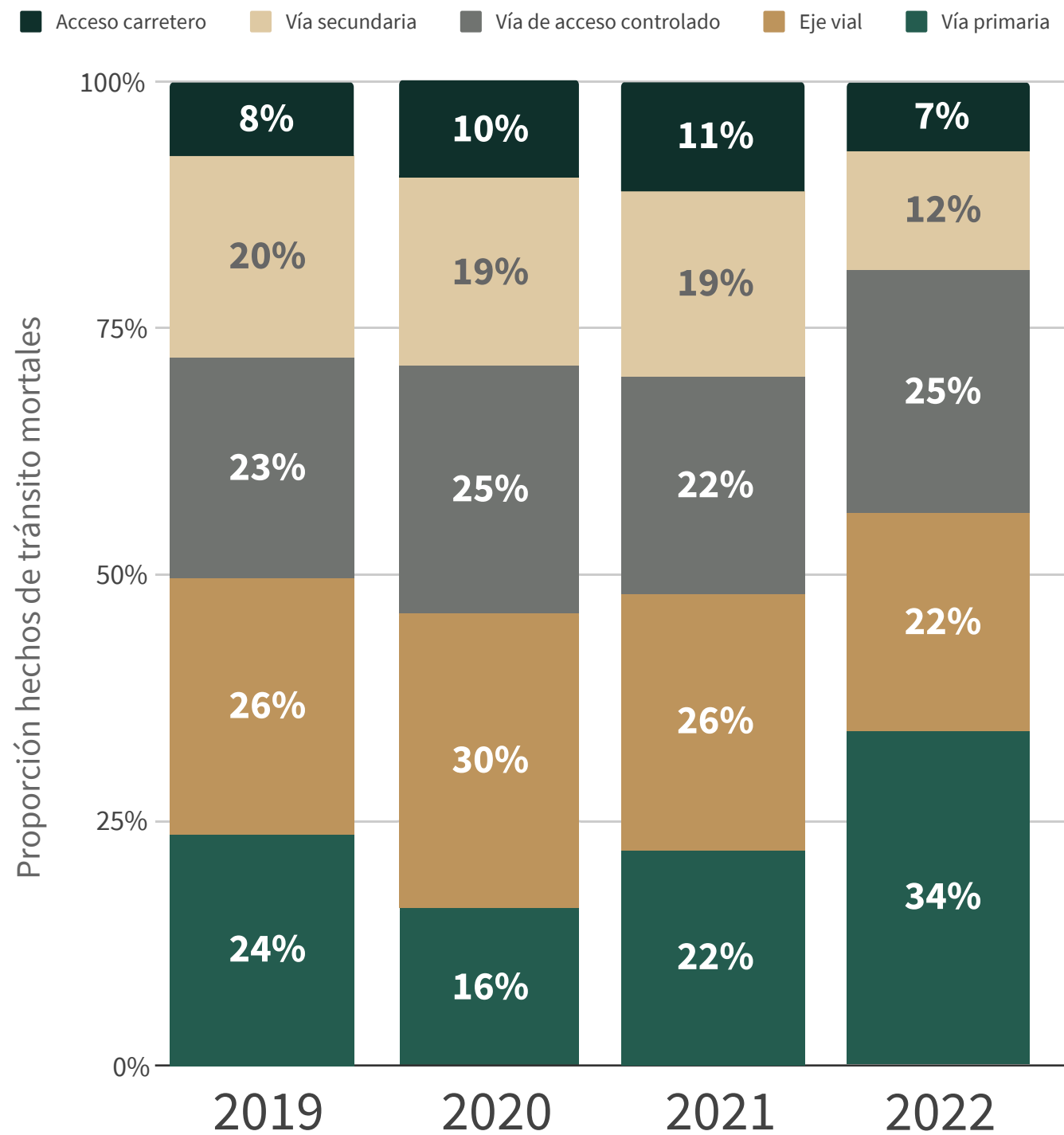
Nota:

Un hecho de tránsito mortal corresponde a una o más personas fallecidas

Durante el primer trimestre de 2022 los sábados y domingos concentraron el 50% de los hechos de tránsito con víctimas fatales, mientras que los horarios nocturnos (19:00 a 05:59) casi el 60%.

## 2.2.5. PROPORCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2022

**Gráfica 10.** Proporción de hechos de tránsito mortales por tipo de vía, primer trimestre 2019-2022



Nota:  
Un hecho de tránsito mortal corresponde a una o más personas fallecidas

De enero a marzo de 2022, 4 de cada 10 hechos de tránsito mortales ocurrieron en vías primarias, convirtiéndose en el tipo de vía con mayor número de siniestros fatales, posición que durante los mismos periodos de 2019, 2020 y 2021 fue ocupada por los ejes viales (Gráfica 10).

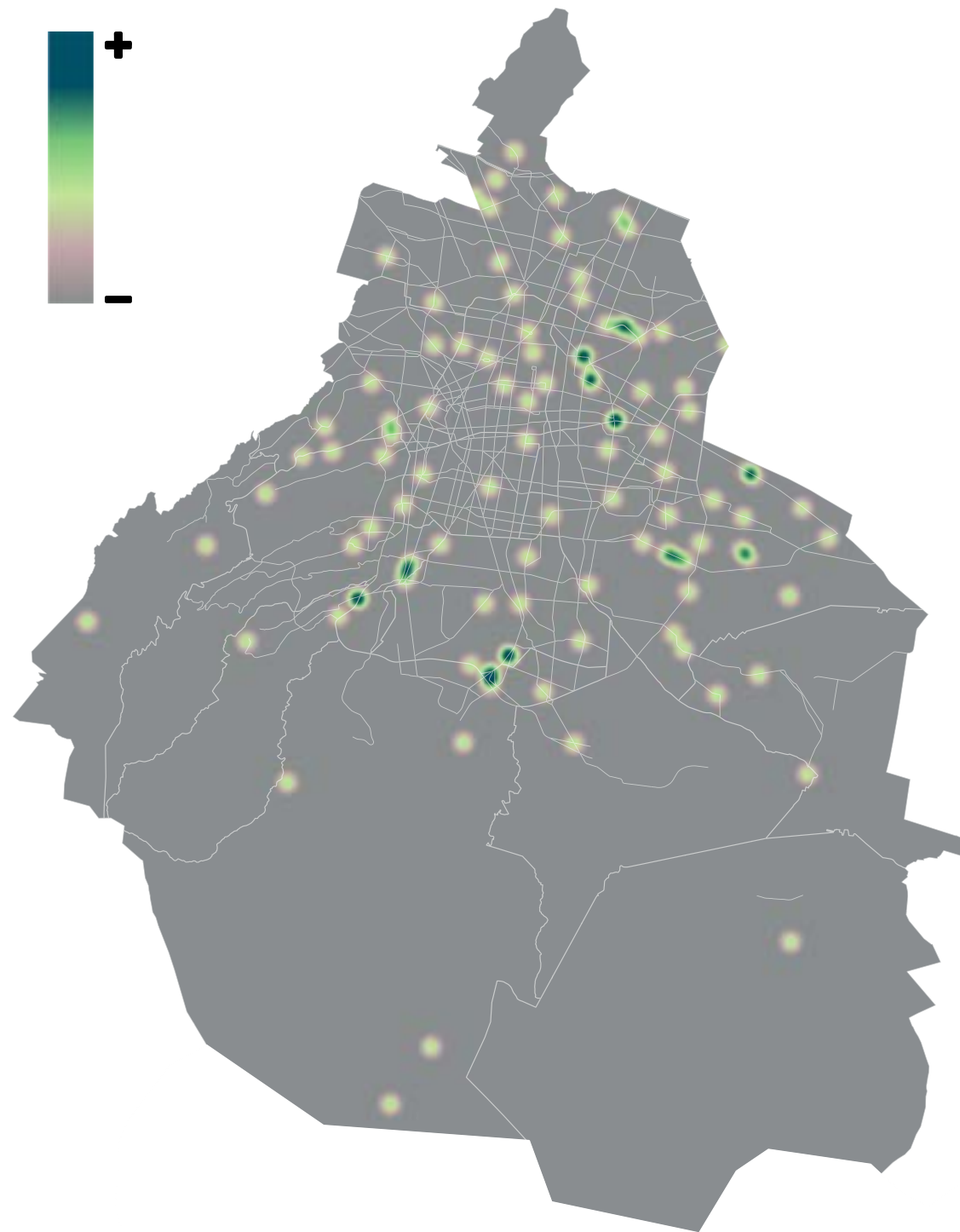
<b>Vía primaria</b>	Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, las cuales pueden contar con carriles exclusivos para la circulación de bicicletas y/o transporte público.
<b>Eje vial</b>	Arteria principal, 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 contraflujo <sup>8</sup> .
<b>Vía de acceso controlado</b>	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.
<b>Vía secundaria</b>	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.
<b>Acceso carretero</b>	Entrada o salida desde y hacia cualquier vía o tramo que tenga la consideración de carretera <sup>9</sup> .

<sup>8</sup> 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](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5442475&fecha=24/06/2016)

<sup>9</sup> Norma 3.1 - IC Trazado. (2016, 19 de febrero). Consultado en [http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic\\_2016/apartados/glosario.htm#g27](http://www.carreteros.org/normativa/trazado/31ic_2016/apartados/glosario.htm#g27)

## 2.2.6. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES PRIMER TRIMESTRE 2022

**Mapa 2.** Densidad de hechos de tránsito mortales, SSC



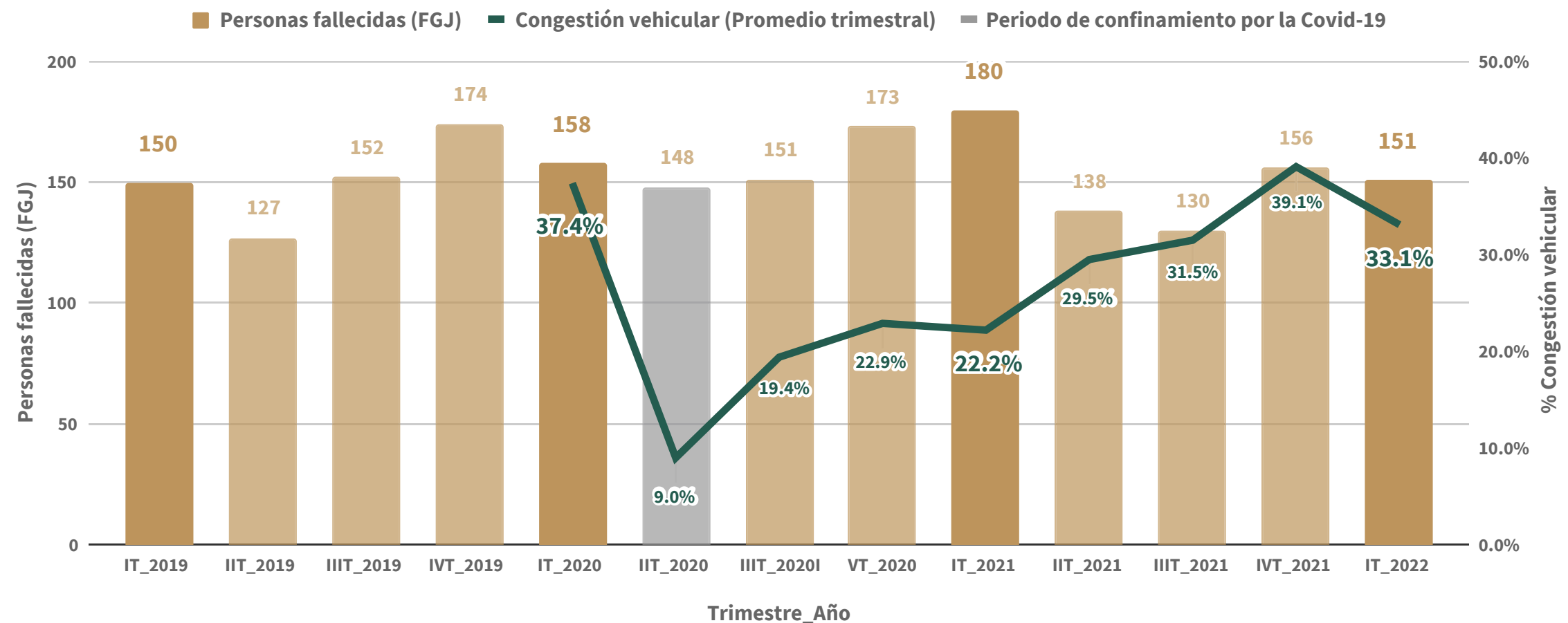
La SSC (mapa 2), registró concentraciones de hechos de tránsito con personas fallecidas ocurridos sobre Calzada General Ignacio Zaragoza, Circuito Bicentenario, Eje 5 Sur, Avenida Santa Cruz Meyehualco, Eje 8 Sur y Calzada de Tlalpan.

Con base en los mapas 1 y 2, es posible observar una alta incidencia de reportes al C5 por incidentes viales en el centro de la Ciudad, mientras que los hechos de tránsito con personas fallecidas se perciben de manera heterogénea en la periferia, algo que puede estar directamente relacionado con la ocurrencia de hechos “lamineros” en el área central debido a los altos niveles de congestión vehicular y movilidad de personas en general.

### 3. ANEXOS

#### 3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS (CIA) POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO, FGJ, PRIMER TRIMESTRE 2019 A 2021

**Gráfica 12.** Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre 2019-2022<sup>10</sup>



Nota:

Se resaltan las barras correspondientes a los primeros trimestres de los últimos cuatro años.

Con base en los registros de la FGJ, el número de víctimas mortales registradas en las carpetas de investigación abiertas por delitos relacionados con hechos de tránsito aumentó de 150 a 151 de enero a marzo de 2019 al mismo periodo de 2022, mientras que comparando los primeros tres meses de 2020 con los del año en curso, se tuvo una reducción de 16% (Gráfica 12), notable reducción que puede deberse a que al incremento en la movilidad y por lo tanto en la congestión vehicular en el primer trimestre de 2022 debido a la reducción de restricciones por el semáforo epidemiológico, corresponde una reducción de incidentes viales letales.

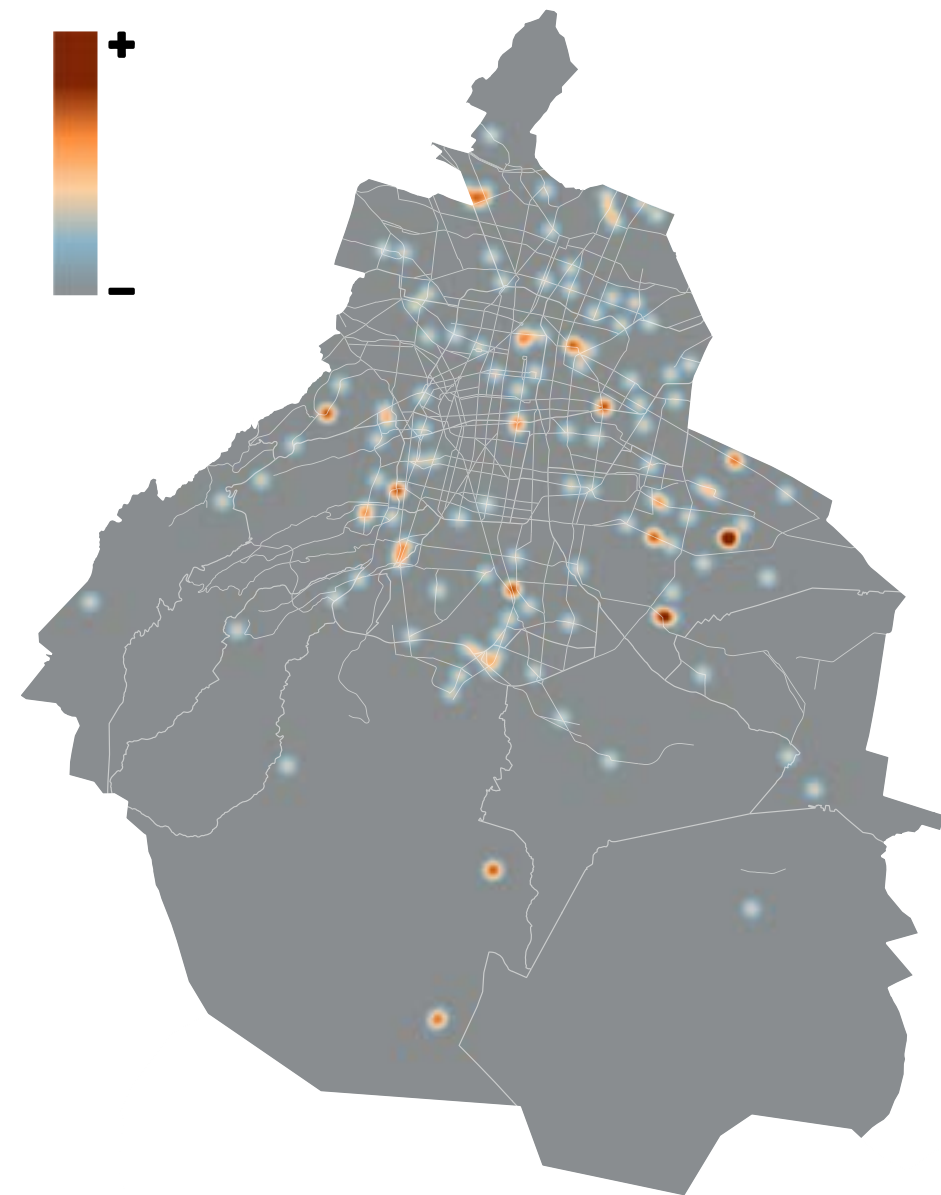
personas que lamentablemente perdieron la vida en el lugar de ocurrencia del siniestro de tránsito y en pocas ocasiones durante el traslado hospitalario, la FGJ recaba todas aquellas por las cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público, es decir, que está en posibilidad de registrar a las personas que fallecieron 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 el mismo comportamiento en las tendencias.

Las diferencias 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 la SSC solo es posible registrar a las

<sup>10</sup> Las diferencias con los reportes trimestrales del primer trimestre de 2019, 2020 y 2021 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.

### 3.2. DENSIDAD DE VÍCTIMAS MORTALES EN CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO PRIMER TRIMESTRE 2022

**Mapa 3.** Densidad de víctimas mortales en carpetas de investigación abiertas por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ



Con base en la información de la FGJ (Mapa 3) y en concordancia con lo mostrado por la SSC (Mapa2), es posible observar concentraciones de fallecimientos en Calzada Vallejo, Calzada Gral. Ignacio Zaragoza, Eje 5 Sur, Avenida Santa Cruz Meyehualco, Eje 6 Sur, Eje 8 Sur, Avenida Tláhuac, Calzada de Tlalpan, Avenida Paseo de la Reforma y la Carretera Federal México-Cuernavaca.

### 3.3. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS (SSC) Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CIA<sup>11</sup> POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO



<sup>11</sup> 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.

Se espera que esta nueva estructura sea 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

