



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SSC



Fiscalía
General
de Justicia
CIUDAD DE MÉXICO

C5

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO

• ENERO - MARZO 2025 •

EN COLABORACIÓN CON SSC, FGJ, C5 y BIGRS

PRINCIPALES HALLAZGOS



1

En el primer trimestre de 2025 ingresaron al C5 18,932 reportes por incidentes viales, lo que significa una **disminución de 8.3% respecto al mismo periodo de 2024** cuando ingresaron 20,645.



2

El primer trimestre de 2025 registró una **disminución en personas fallecidas por hechos de tránsito** con respecto al mismo periodo de 2024 en 11%.



3

En el primer trimestre de 2025, en comparación con el mismo período de 2024, se observó **una disminución en el número de fallecimientos:**

- los **peatones** pasaron de 42 a 33
- los **conductores** de 12 a 6
- los **ciclistas** de 6 a 2
- los **motociclistas** de 56 a 54



4

De los hechos fatales ocurridos de enero a marzo de 2025 el:

- 65% de las mujeres y
- el 71% de los hombres tenían entre **18 y 45 años de edad**¹



5

En el primer trimestre de 2025, en comparación con el mismo periodo de 2024, se **registró una disminución de 12 puntos porcentuales en las muertes causadas** por atropellamientos y **un aumento del 10 puntos porcentuales en las muertes ocasionadas por choques.**



6

En el primer trimestre de 2025, **las madrugadas (00:00 a 05:59) de sábados y domingos registraron el 20% (22 de 108)** de los hechos de tránsito fatales.



7

Entre enero y marzo de 2025, el **30% de los hechos de tránsito fatales** (32 de 108) ocurrieron en ejes viales.



8

En el **primer trimestre de 2025**, en comparación con el mismo período de 2024, se observó **una reducción en el número de lesionados:**

- los **conductores** en 16%,
- los **peatones** en 10%,
- los **ciclistas** en 8%,
- los **motociclistas** con 2%

¹Omitiendo a 1 mujer y 8 hombres de edad desconocida.

ÍNDICE

PRINCIPALES HALLAZGOS	<u>2</u>
ÍNDICE	<u>3</u>
INTRODUCCIÓN	<u>4</u>
METODOLOGÍA DE ANÁLISIS	<u>4</u>
1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	<u>5</u>
1.1. DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5	<u>6</u>
2. VÍCTIMAS	<u>7</u>
2.1. PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	<u>7</u>
2.1.1. INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS	<u>8</u>
2.1.2. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	<u>9</u>
2.1.3. PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO	<u>12</u>
2.1.4. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	<u>13</u>
2.1.5. MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y VEHÍCULO INVOLUCRADO	<u>14</u>
2.1.6. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA	<u>15</u>
2.1.7. HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA	<u>16</u>
2.1.8. DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES	<u>17</u>
2.2. PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO	<u>18</u>
2.2.1. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA	<u>19</u>
2.2.2. PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO	<u>22</u>
2.2.3. MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO	<u>23</u>
3. ANEXOS	<u>24</u>
3.1. VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	<u>24</u>
3.2. MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO	<u>25</u>
GLOSARIO DE TÉRMINOS	<u>26</u>



➤ INTRODUCCIÓN

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

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

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

Una vez ingresado el reporte al C5, es la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), como primer respondiente, la que acude al lugar de ocurrencia del hecho para corroborar el suceso, verificar la severidad del mismo, emitir la alerta en caso de requerir unidades médicas de apoyo para la valoración de las víctimas y recabar información relevante como el total de víctimas en el incidente, información demográfica de las mismas, los tipos de usuarios de la vía y el tipo de evento ocurrido. Esta es la fuente de datos que ofrece mayor detalle y por ello 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, pues se encuentra fuera de sus atribuciones.

4

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

➤ METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

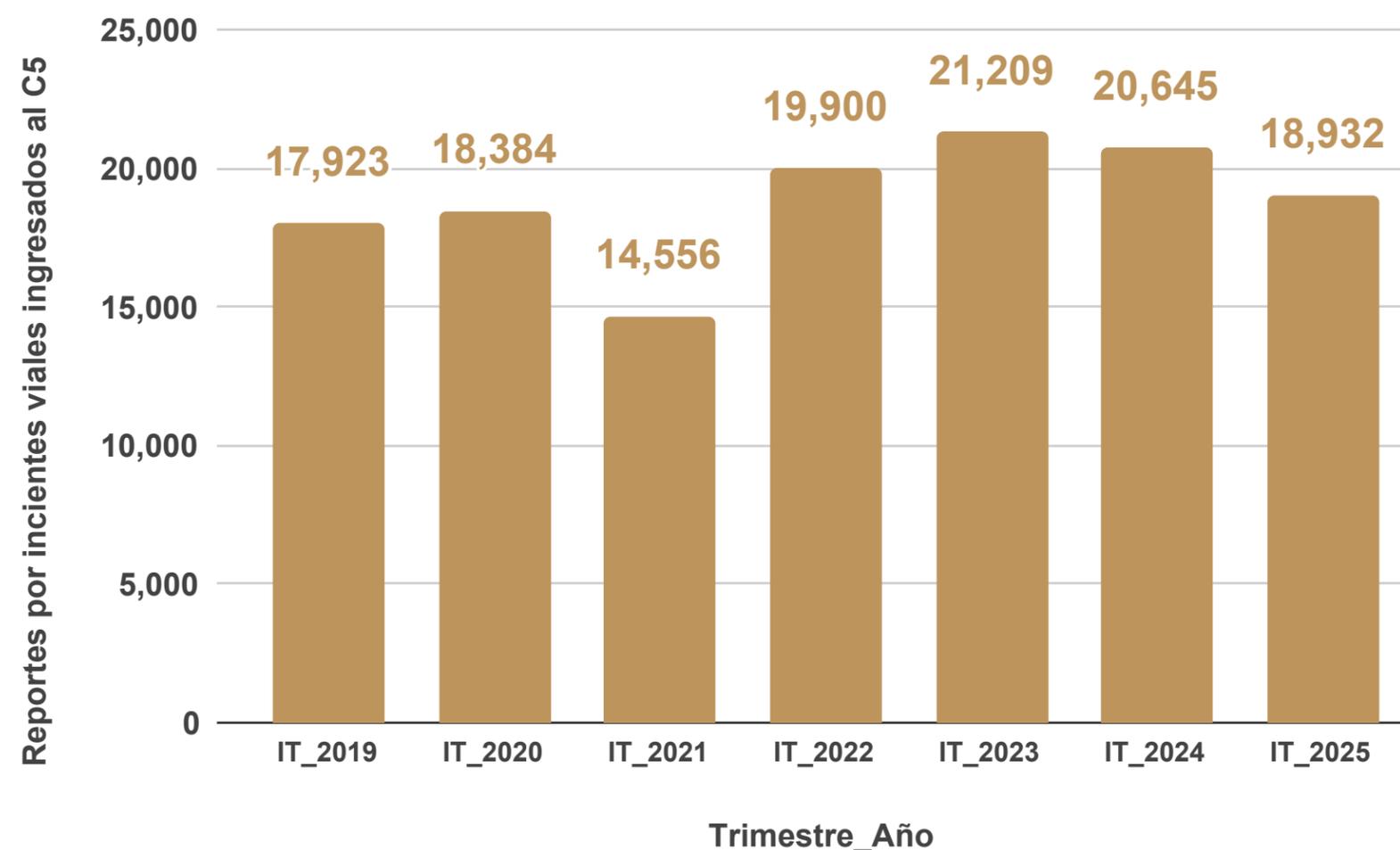
Se comparan interanualmente las cifras del primer trimestre de 2025, con los mismos periodos de 2019 y 2024, provenientes de la información proporcionada por el C5, la SSC y la FGJ. Es importante hacer hincapié en que la SEMOVI no genera los datos utilizados en este análisis, sino que cada una de las instituciones produce su información cumpliendo objetivos distintos y con diferentes metodologías.





1. REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Gráfica 1. Total de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre 2019-2025²



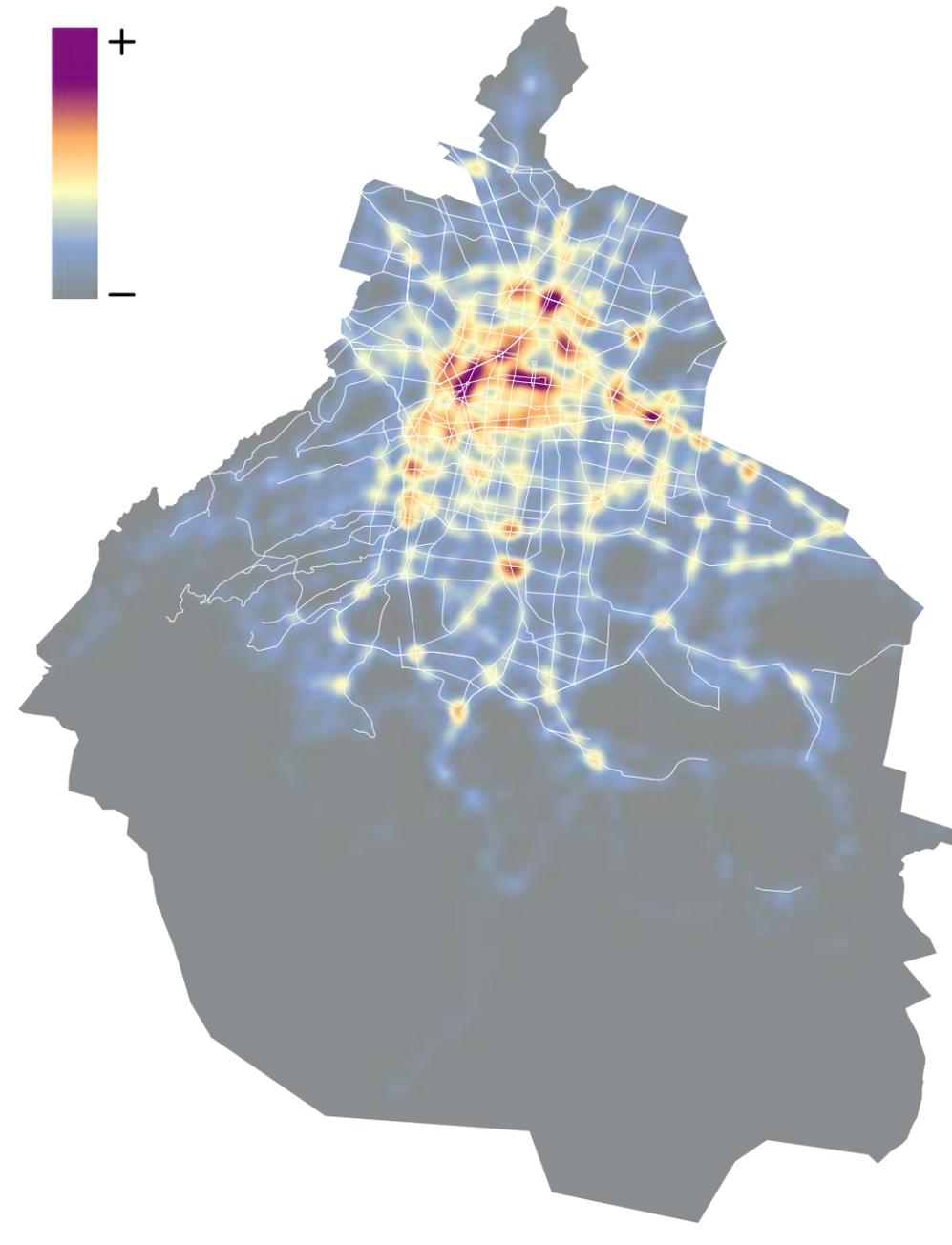
En el primer trimestre de 2025 ingresaron al C5 18,932 reportes por incidentes viales, lo que significa una disminución de 8.3% respecto al mismo periodo de 2024 cuando ingresaron 20,645 y un aumento de 5.6% en comparación con dicho periodo de 2019 con 17,923 reportes (Gráfica 1).

²Las diferencias con los reportes trimestrales de 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 se deben a actualizaciones realizadas por el C5



1.1 DENSIDAD DE REPORTES DE INCIDENTES VIALES INGRESADOS AL C5

Mapa 1. Densidad de reportes de incidentes viales ingresados al C5, primer trimestre 2025



De acuerdo con el Mapa 1, de enero a marzo de 2025, hubo alta concentración de incidentes viales en las siguientes intersecciones:

- Anillo Periférico y Av. San Jerónimo (31)
- Av. Francisco Morazán y Boulevard Puerto Aereo (25)
- Calz. de Guadalupe y Cto. Interior(22)
- Av. Parque Vía y Cto Interior Melchor Ocampo (18)
- Av. Marcelino Buendía y Anillo Periférico (18)
- Av. Río Mixcoac y Av. Revolución (17)
- Av. Miguel Ángel de Quevedo y Av. Melchor Ocampo (17)
- Av. de las Torres y Eje 8 Sur(17)
- Av. Javier Rojo Gomez y Eje 6 Sur (16)
- Anillo Periférico y camino Sta. Teresa(16)
- Av. Río Churubusco y Av. División del Norte (15)

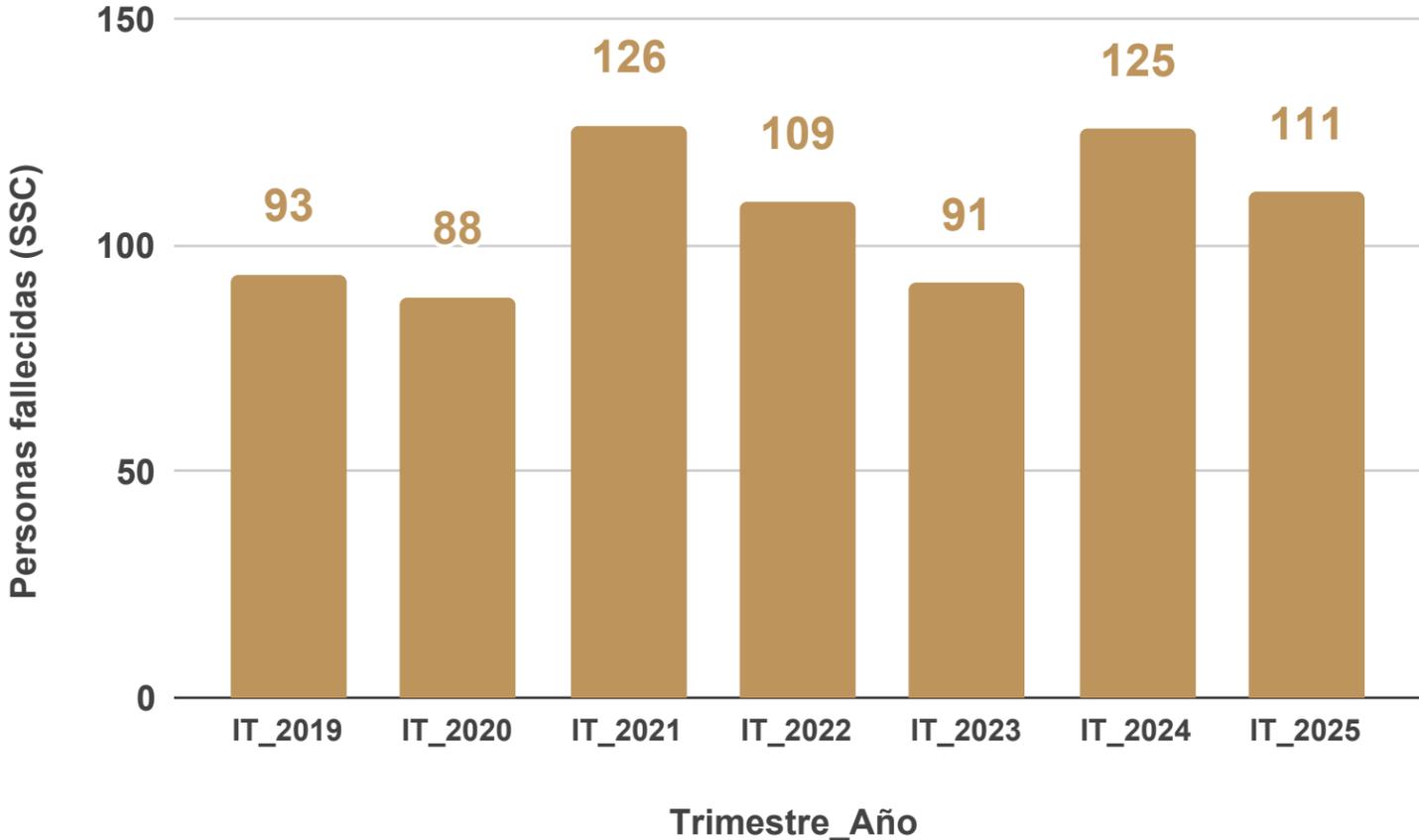


2. VÍCTIMAS

Con base en la información proporcionada por la SSC, se muestra el total de personas fallecidas y lesionadas a causa de hechos de tránsito ocurridos en la Ciudad de México. Para ambos tipos de víctimas, se brinda su caracterización por tipo de persona usuaria y el tipo de evento que les ocasionó la muerte o lesión. En el caso de las víctimas mortales, se proporciona además el desglose por género y edad, tipo de vehículo involucrado en el fallecimiento, día y hora de ocurrencia del hecho y tipo de vía en la cual sucedieron tales hechos.

2.1 PERSONAS FALLECIDAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 2. Personas fallecidas por hechos de tránsito, primer trimestre 2019-2025³



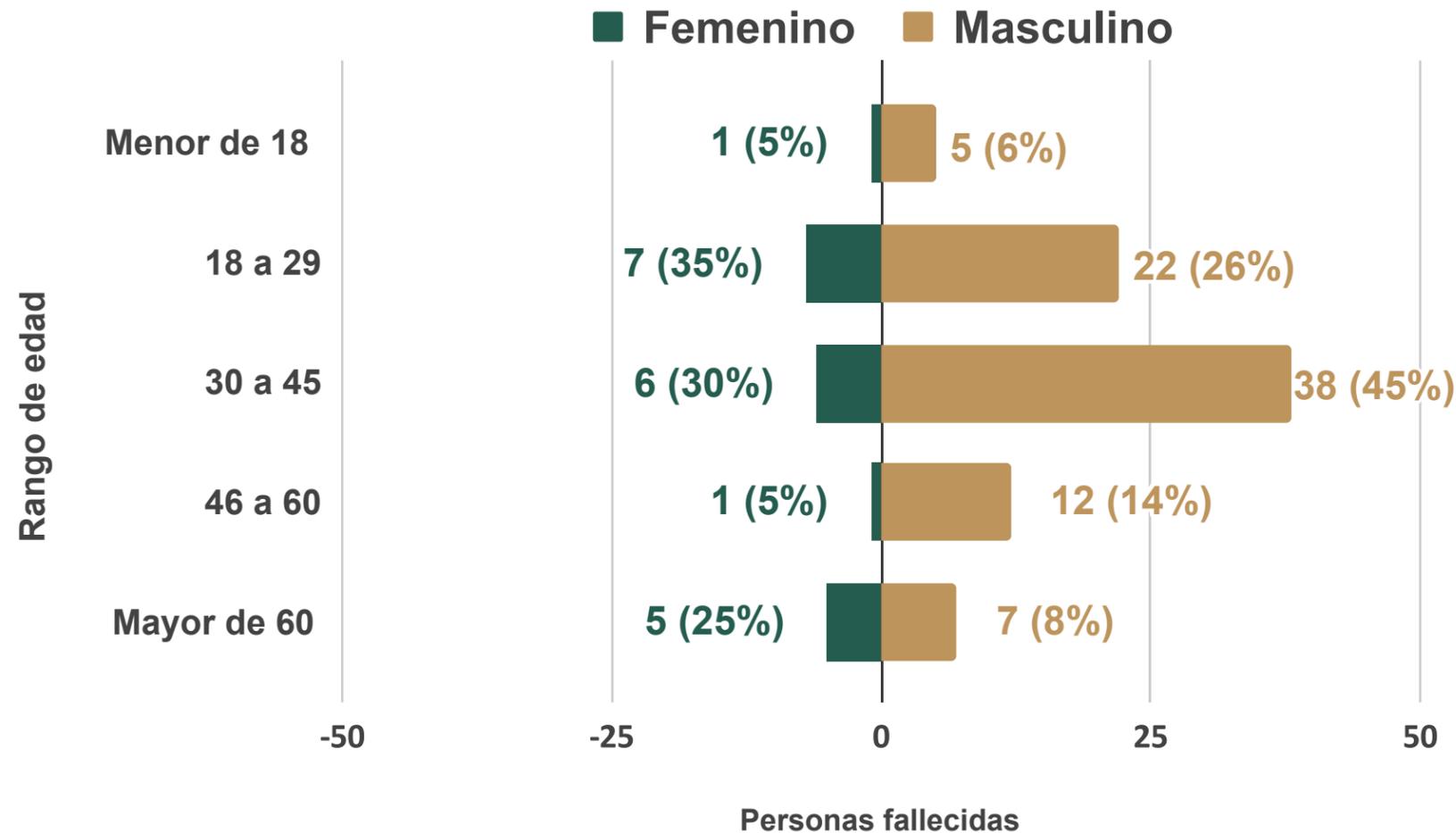
7

Con base en la Gráfica 2, en el primer trimestre de 2025, se tuvo una disminución de 11% en el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito respecto al mismo periodo de 2024 (pasando de 125 a 111) y un incremento de 19% en comparación con dicho periodo de 2019 (pasando de 93 a 111).

³ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

2.1.1 INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA DE LAS PERSONAS FALLECIDAS

Gráfica 3. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según edad y sexo primer trimestre 2025



Durante el primer trimestre de 2025, el 81% del total de víctimas mortales por siniestros viales, fueron hombres (90 de 111). Omitiendo a las víctimas mortales por los hechos de tránsito ocurridos en el primer trimestre de 2025 de sexo y edad desconocida, se registró que 71% del total de los hombres y 65% del total de las mujeres fallecidas, tenían entre 18 y 45 años de edad (Gráfica 3).

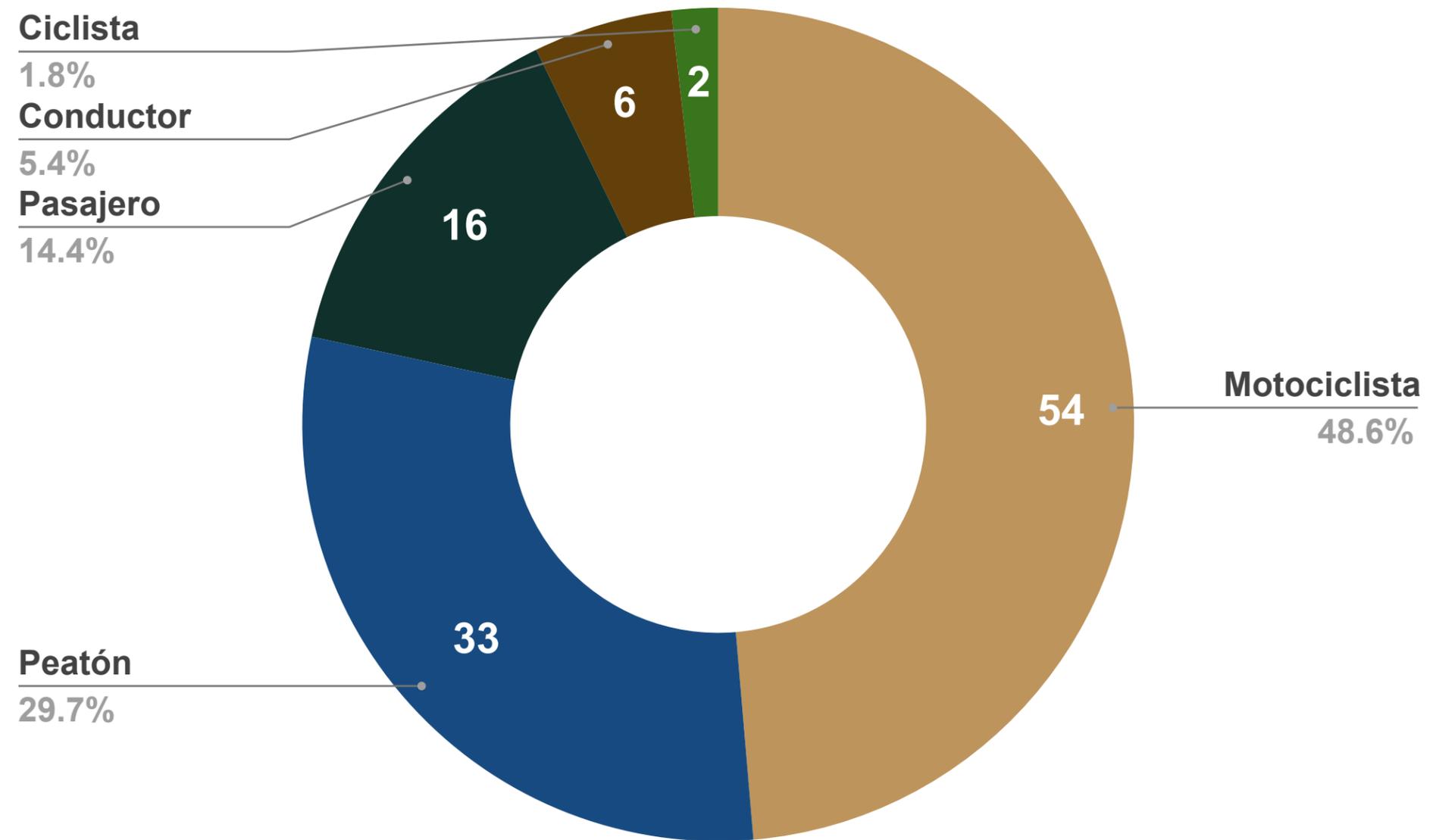
⁴Se omiten 6 hombres de edad desconocida y una persona de sexo y edad desconocido.



2.1.2 PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

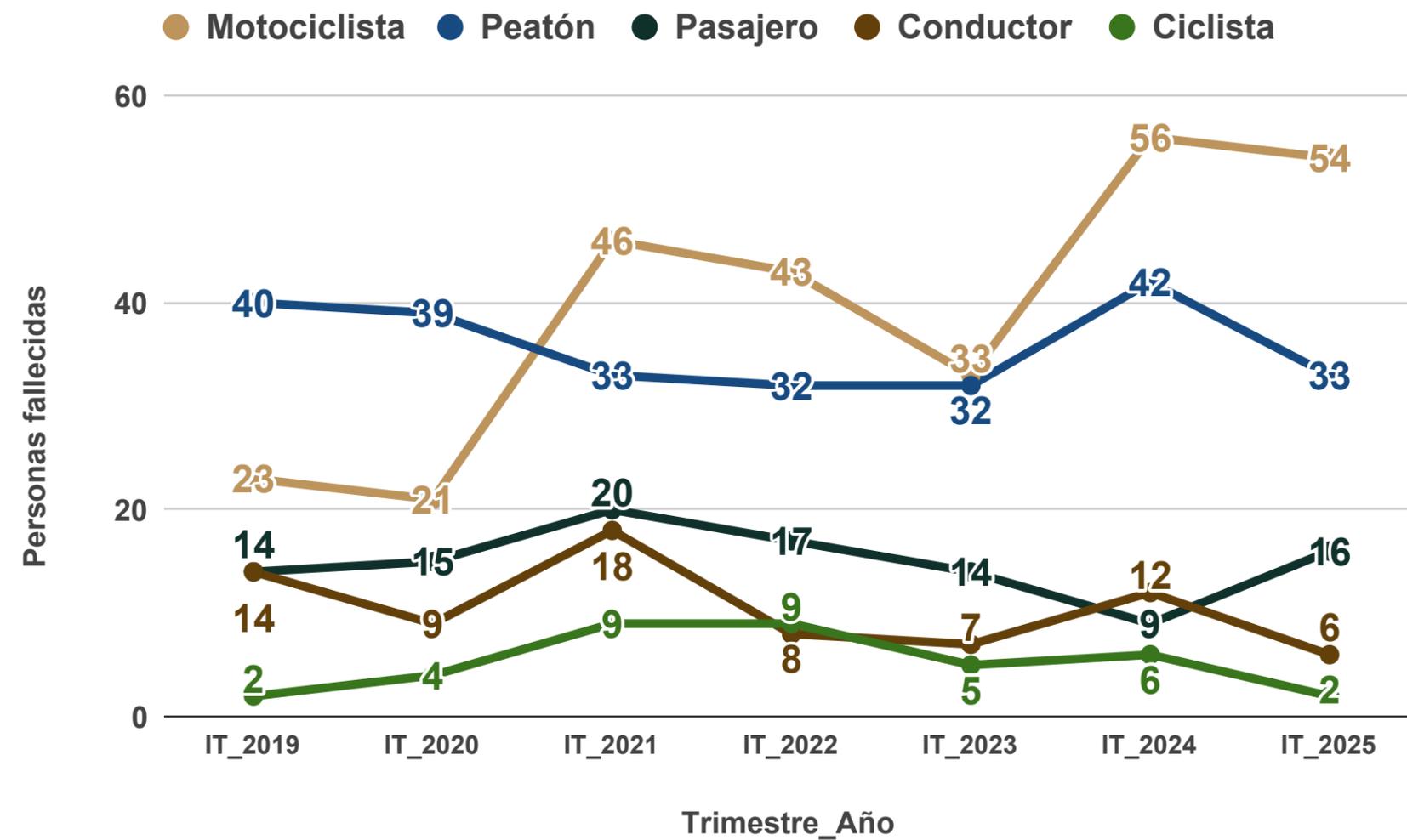
De acuerdo con la Gráfica 4, en el primer trimestre de 2025, los motociclistas representaron el porcentaje más alto de personas fallecidas en el sitio de ocurrencia del hecho de tránsito respecto del total de tipos de usuario, con 48.6% (54 de 111). Les siguieron los peatones, con un 29.7%(33 de 111).

Gráfica 4. Personas fallecidas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2025





Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2025⁵



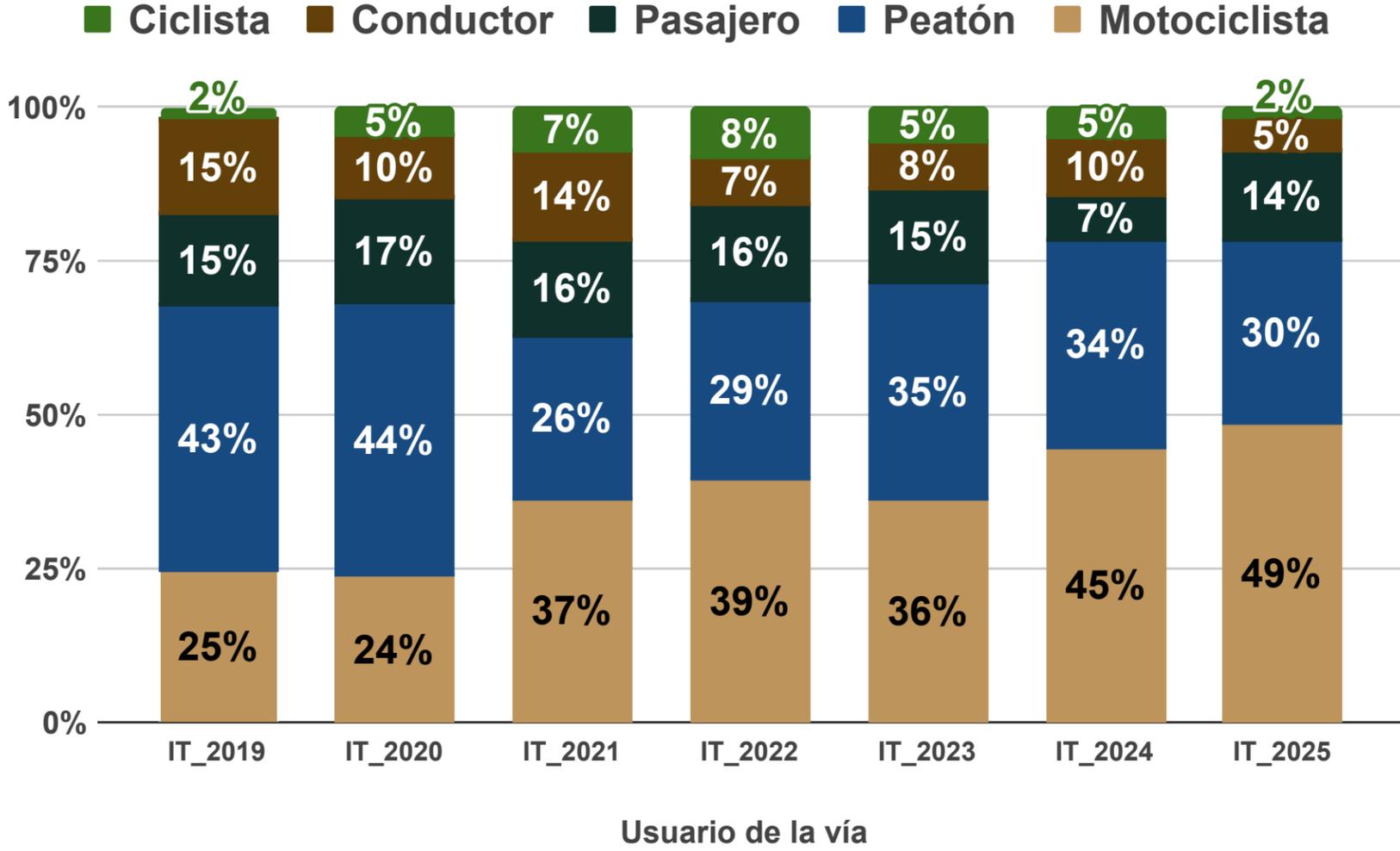
De acuerdo con la Gráfica 5, en el primer trimestre de 2025 se registraron decrementos en el número de fallecimientos por tipo de usuario en comparación con el mismo periodo de 2024: los motociclistas pasaron de 56 a 54 víctimas, los peatones de 42 a 33, los conductores pasaron de 12 a 6 y los ciclistas de 6 a 2. No obstante, el número de pasajeros⁶ aumentó, pasando de 9 a 16.

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

⁶ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.



Gráfica 6. Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2025^{7,8}



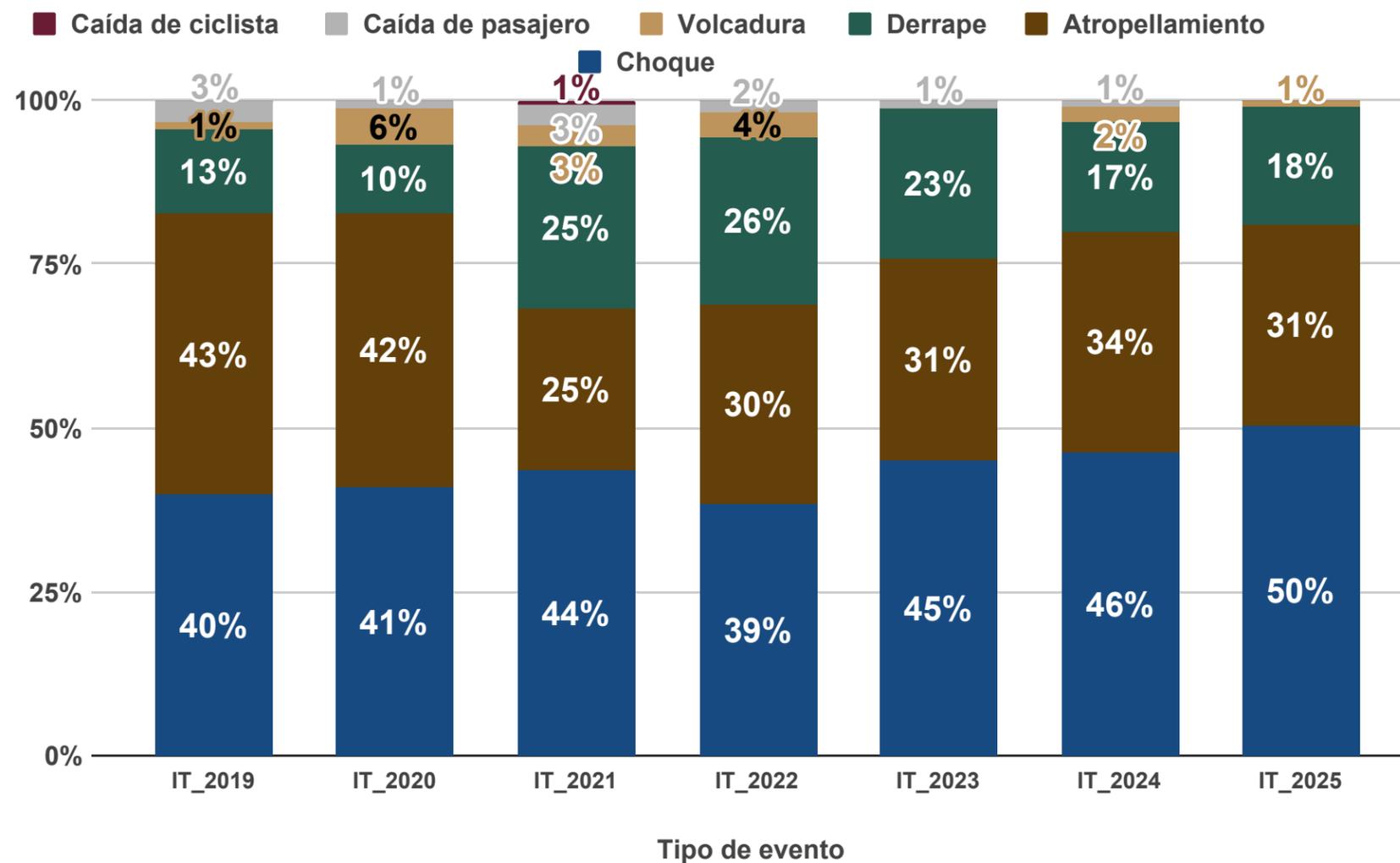
En la Gráfica 6, se puede observar que del primer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2025, los peatones disminuyeron de 4 a 3 de cada 10 víctimas mortales por hechos de tránsito, sin embargo, son el segundo grupo más vulnerable. Por su parte, el número de conductores de motocicleta fallecidos tuvo un incremento constante pasando de 3 de cada 10 personas fallecidas en el periodo de 2019 a 5 de cada 10 en 2025, siendo el más vulnerable. A su vez, los ciclistas continúan como el usuario con el menor porcentaje de personas fallecidas por hechos de tránsito, representando el 2% del total de fallecidos.

⁷ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

⁸ Derivado del redondeo sin decimales, los porcentajes del cuarto trimestre de 2022, 2023 y 2024 no suman el 100%.

2.1.3 PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 7. Proporción de personas fallecidas por tipo de evento, primer trimestre 2019-2025^{9, 10}



Con base en la Gráfica 7, se registró una reducción en la proporción de personas fallecidas debido a atropellamientos, pasando de 43% en el primer trimestre de 2019, a 31% en el mismo periodo de 2025. De forma contraria, se registró un incremento en el número de personas que perdieron la vida a causa de choques, pasando de 40% a 50% entre los periodos referidos. Asimismo, el porcentaje de víctimas mortales por derrapes (todos ocupantes de motocicleta), incrementando de 13% a 18%.

⁹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

¹⁰ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del primer trimestre de 2021 y 2022 no suman el 100%.



2.1.4 MATRIZ DE PERSONAS FALLECIDAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO

De acuerdo con la Tabla 1, durante el primer trimestre de 2025, 50% del total de personas fallecidas (56 de 111) perdieron la vida a causa de choques:

- 6 de 6 conductores (100%),
- 13 de 16 pasajeros¹¹ (81%),
- 2 de los 2 ciclistas (100%) y
- 34 de 54 motociclistas (63%).

El 33% restante de los motociclistas falleció a causa de un derrape.

Tabla 1. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer trimestre 2025**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	1	2	34	13	6	56
Atropellamiento	32	0	2	0	0	34
Derrape	0	0	18	2	0	20
Volcadura	0	0	0	1	0	1
Caída de pasajero	0	0	0	0	0	0
Caída de ciclista	0	0	0	0	0	0
Total	33	2	54	16	6	111

¹¹ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.

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

Durante el cuarto trimestre de 2025:

- 35% (23 de 65) de los ocupantes de motocicleta fallecieron por un siniestro sin otro vehículo involucrado y 25% (16 de 65) debido a choques contra vehículos livianos.
- De los 33 peatones fallecidos, 39% murieron por hechos de tránsito con vehículos livianos involucrados y 15% con vehículos de carga.
- 7 de los 10 ocupantes de vehículo liviano fallecieron debido a choques contra un poste o árbol (Tabla 2).

Tabla 2. Matriz de personas fallecidas por tipo de usuario de la vía y vehículo involucrado, primer trimestre 2025

Ocupante de vehículo de carga	Autobús de pasajeros	Vehículo liviano	Vehículo de carga	Microbús	Metrobús	Motocicleta	Objeto fijo	Taxi	Sin otro vehículo involucrado	Total
Peatón	4	13	5	4	1	6	0	0	0	33
Ciclista	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Ocupante de motocicleta	4	16	10	3	1	1	6	1	23	65
Conductor	3	14	7	3	1	1	4	1	20	54
Pasajero	1	2	3	0	0	0	2	0	3	11
Ocupante de vehículo liviano	0	2	0	0	0	0	7	0	1	10
Conductor	0	2	0	0	0	0	3	0	0	5
Pasajero	0	0	0	0	0	0	4	0	1	5
Ocupante de taxi	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Conductor	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Total	9	33	15	7	2	7	13	1	24	111

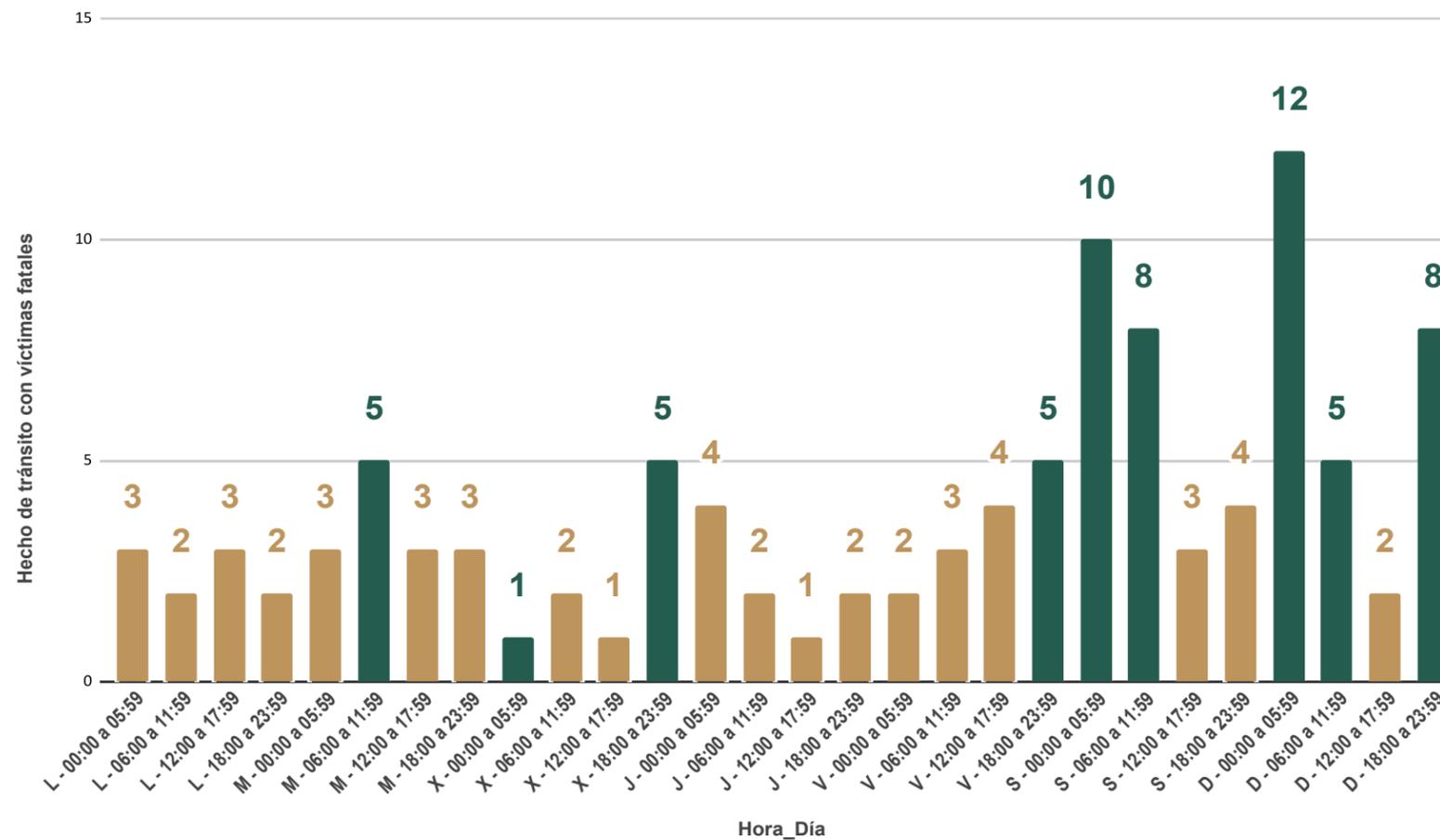
2.1.6 HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR DÍA Y HORA

En el primer trimestre de 2025, el 61% de los incidentes fatales sucedieron los días viernes, sábados y domingos; el 59% ocurrieron en el horario nocturno de las 18:00 a 05:59 (Gráficas 8 y 8.1).

Gráfica 8. Hechos de tránsito mortales por rango horario y día de la semana primer trimestre 2025

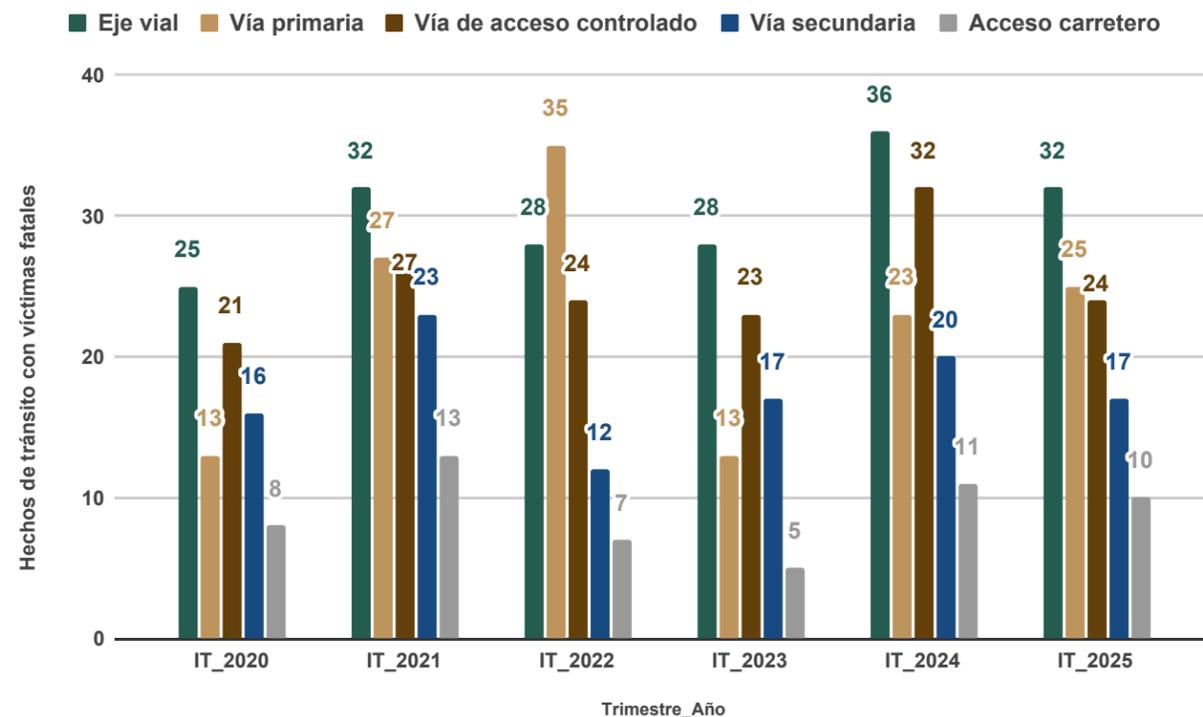
		Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total
Día	06:00 a 11:59	2	5	2	2	3	8	5	27
	12:00 a 17:59	3	3	1	1	4	3	2	17
Noche	18:00 a 23:59	2	3	5	2	5	4	8	29
	00:00 a 05:59	3	3	1	4	2	10	12	35
total		10	14	9	9	14	25	27	108

Gráfica 8.1. Hechos de tránsito mortales por rango horario y día de la semana primer trimestre 2025



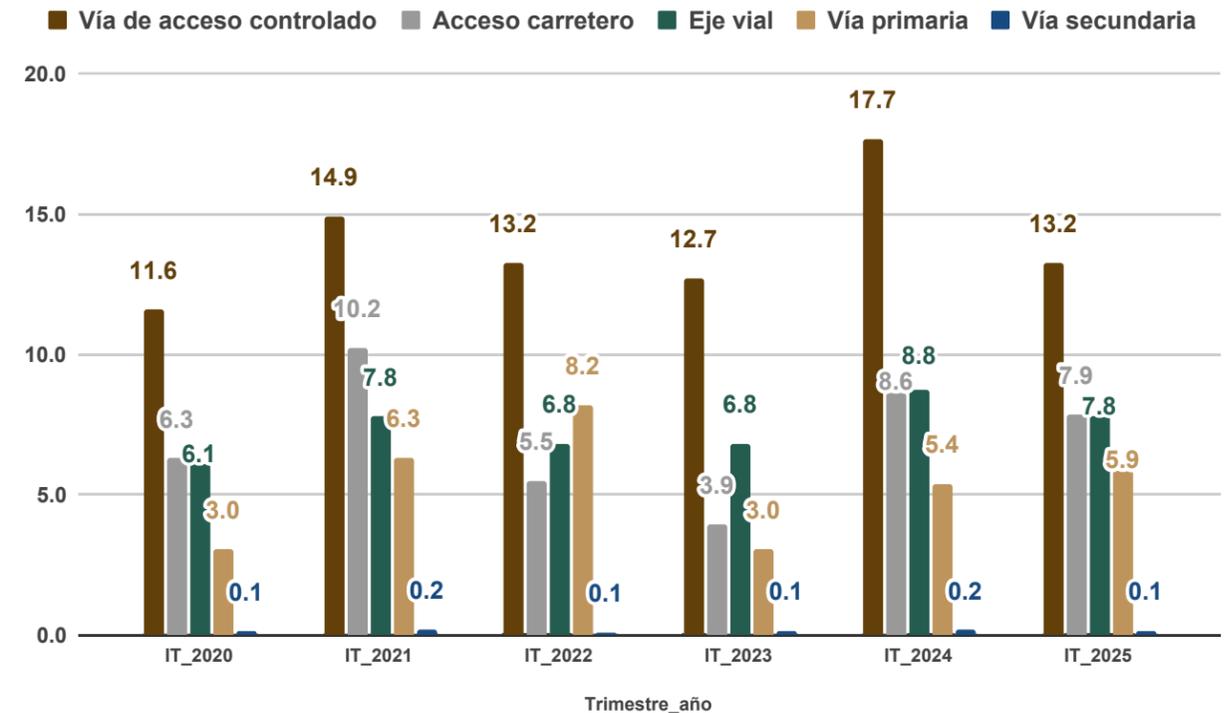
2.1.7 HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES POR TIPO DE VÍA

Gráfica 9.1. Hechos de tránsito mortales por tipo de vía, primer trimestre 2020-2025¹²



En el primer trimestre de 2025, los ejes viales registraron la cifra más alta de hechos de tránsito mortales con 32 de 108 (30%), seguidos de las vías primarias y las vías de acceso controlado con 23% (Gráfica 9.1).

Gráfica 9.2. Tasa de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía, primer trimestre 2020-2025¹³



Con base en la Gráfica 9.2, en el primer trimestre de 2025, las vías de acceso controlado registraron la tasa más alta de hechos de tránsito mortales por cada 100 km de vía con 13.2, seguido de los accesos carreteros con 7.9 y los ejes viales y vías primarias con 7.8.

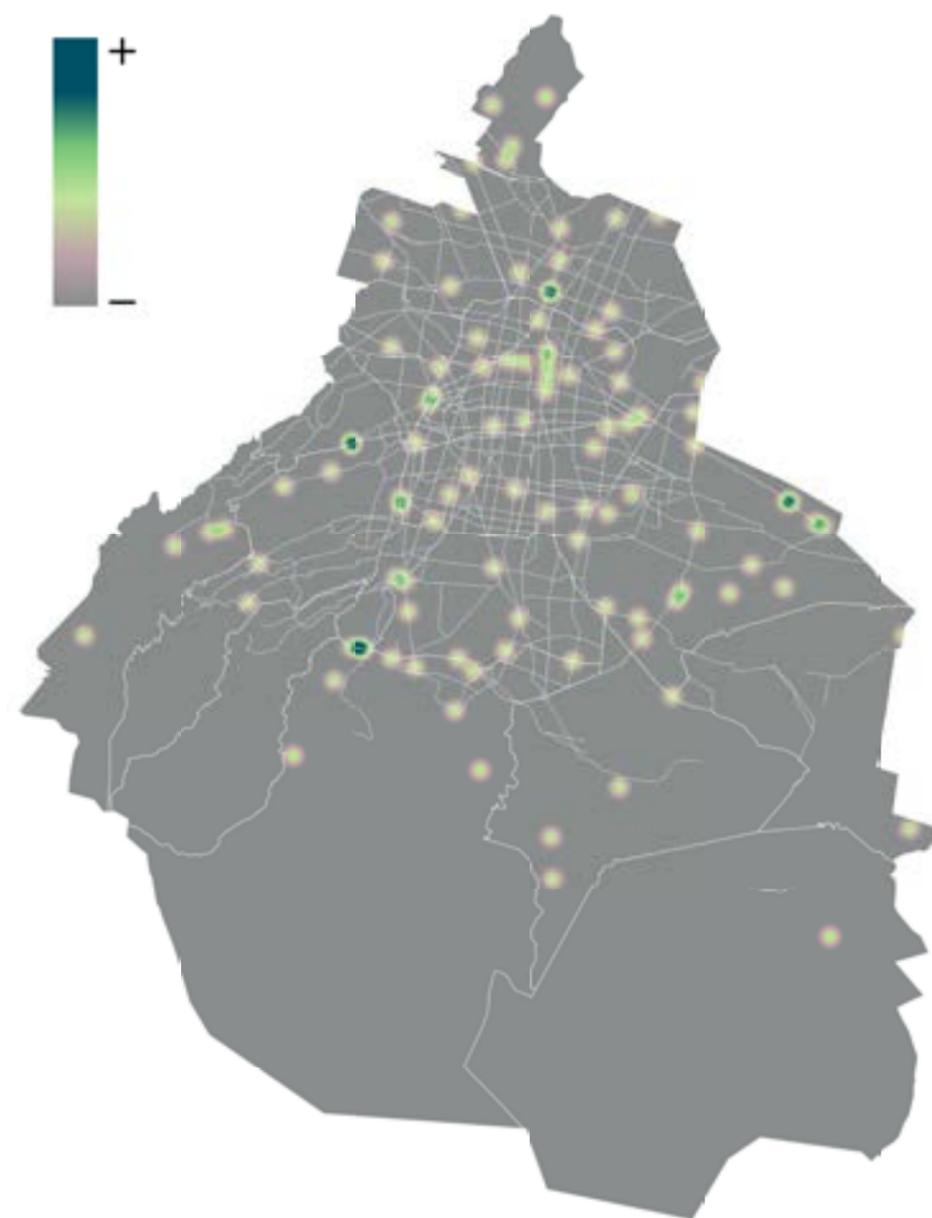
¹² Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX. La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-086-SCT2-2015.pdf>. Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.

¹³ Acceso carretero es un término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX. La definición de eje vial proviene de la NORMA Oficial Mexicana NOM-086-SCT2-2015, Señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales. Consultado en <https://normas.imt.mx/NOMs/NOM-086-SCT2-2015.pdf>. Las definiciones de vía de acceso controlado, vía primaria y vía secundaria provienen del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. Consultado en http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.



2.1.8 DENSIDAD DE HECHOS DE TRÁNSITO MORTALES

Mapa 2. Densidad de hechos de tránsito mortales, primer trimestre 2025, SSC

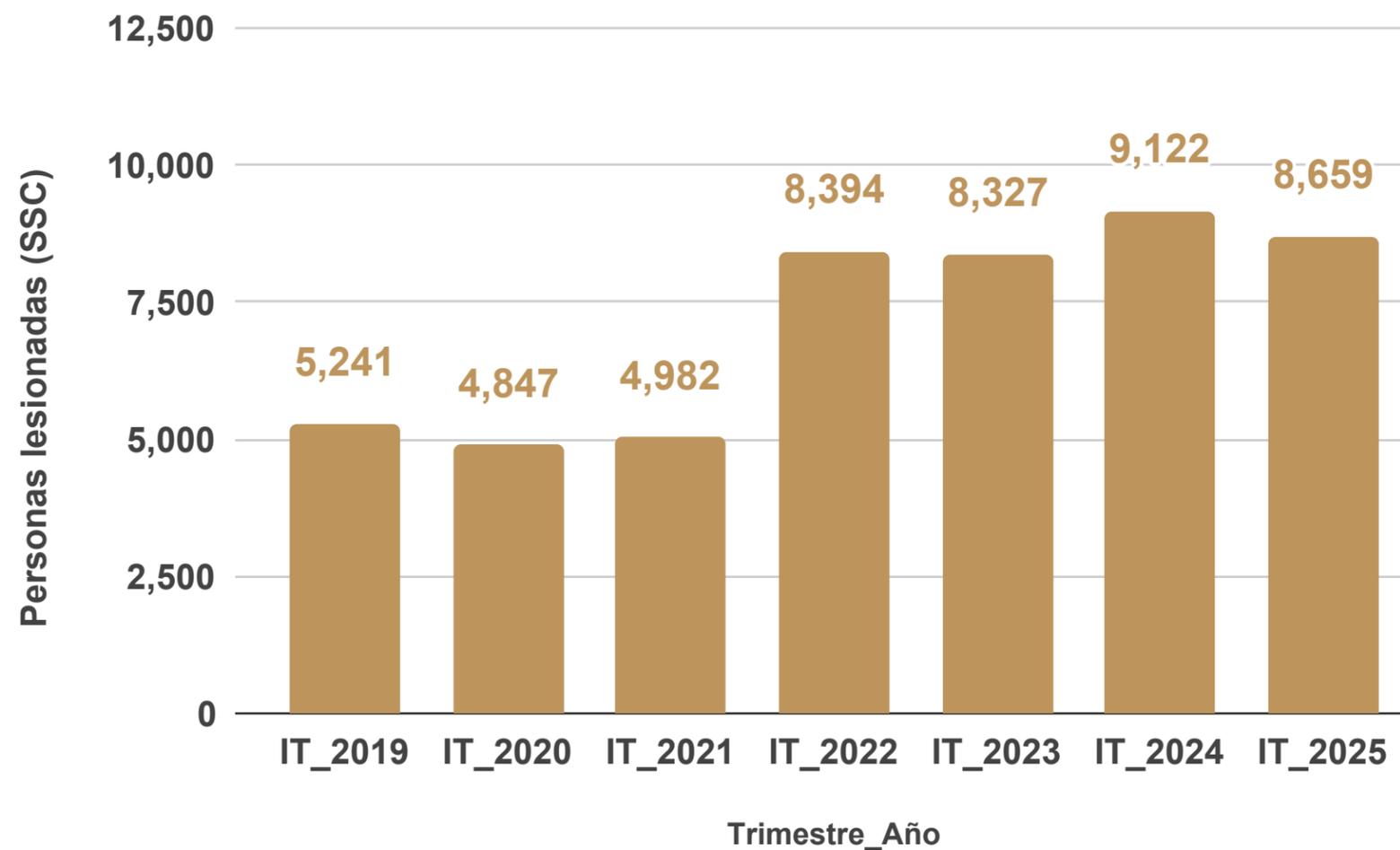


De acuerdo con la información de la SSC (Mapa 3), durante el primer trimestre de 2025 se tuvo alta concentración de hechos de tránsito fatales sobre:

- Anillo Periférico (7)
- Calz. Gral. Ignacio Zaragoza (6)
- Eje 3 Oriente (5)
- Circuito Interior (5)
- Eje 5 Sur (5)

2.2 PERSONAS LESIONADAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Gráfica 10. Personas lesionadas por hechos de tránsito, primer trimestre 2019-2025¹⁴



De acuerdo con la Gráfica 10, en el primer trimestre de 2025, se tuvo una disminución de 5% en el número de personas lesionadas por incidentes de tránsito respecto al primer trimestre de 2024 y un incremento de 65% en comparación con dicho periodo de 2019¹⁵.

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

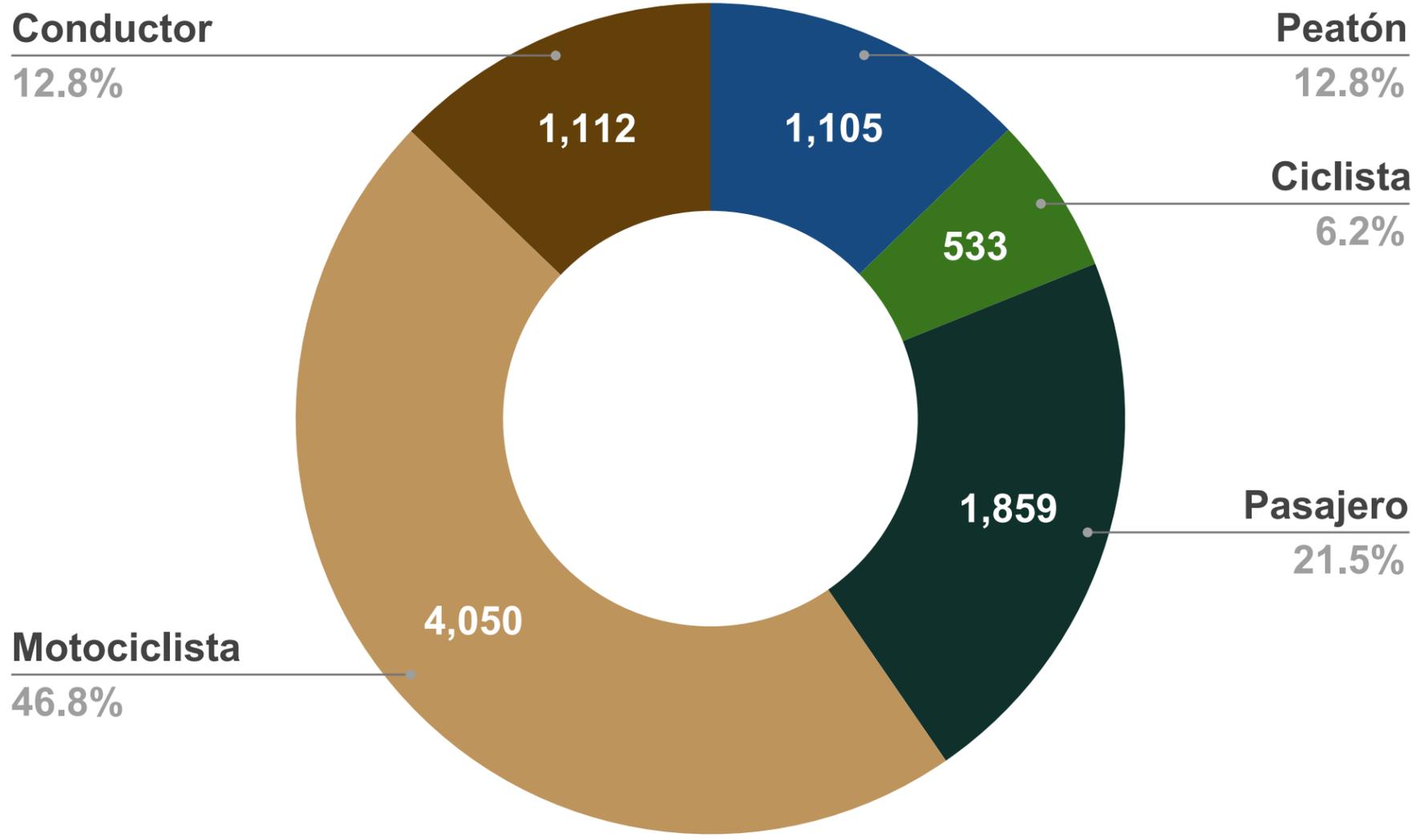
¹⁵ Puede deberse al incremento del número de canales de emergencia para reportar un hecho de tránsito.



2.2.1 PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA

De acuerdo con la Gráfica 11, durante el primer trimestre de 2025 los motociclistas registraron el porcentaje más alto de personas lesionadas por hechos de tránsito con 46.8% (4,050 de 8,659), seguido de los pasajeros¹⁶ con 21.5% (1,859 de 8,659).

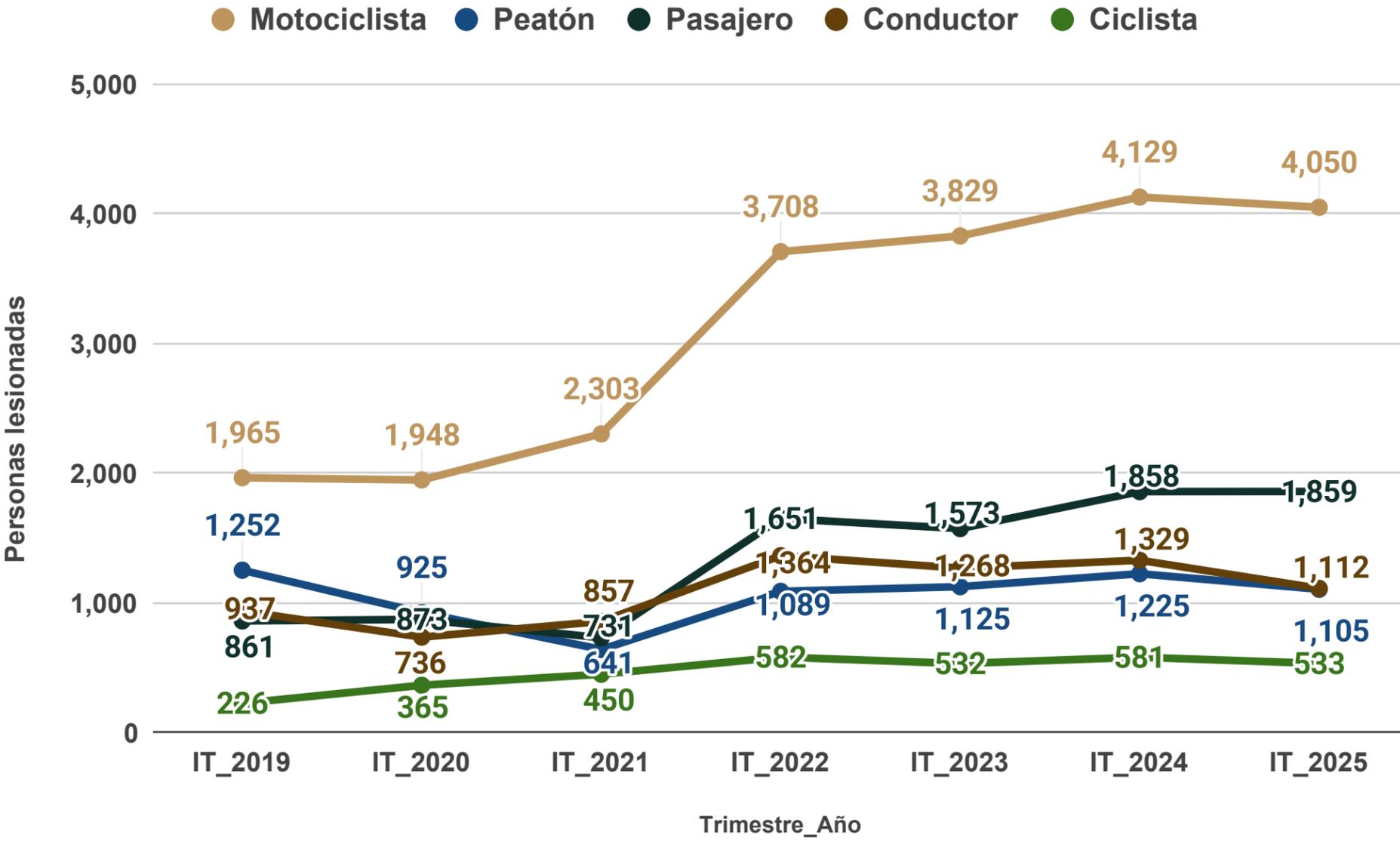
Gráfica 11. Personas lesionadas por hechos de tránsito, según tipo de usuario de la vía primer trimestre 2025



¹⁶ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.



Gráfica 12. Personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019 - 2025¹⁷

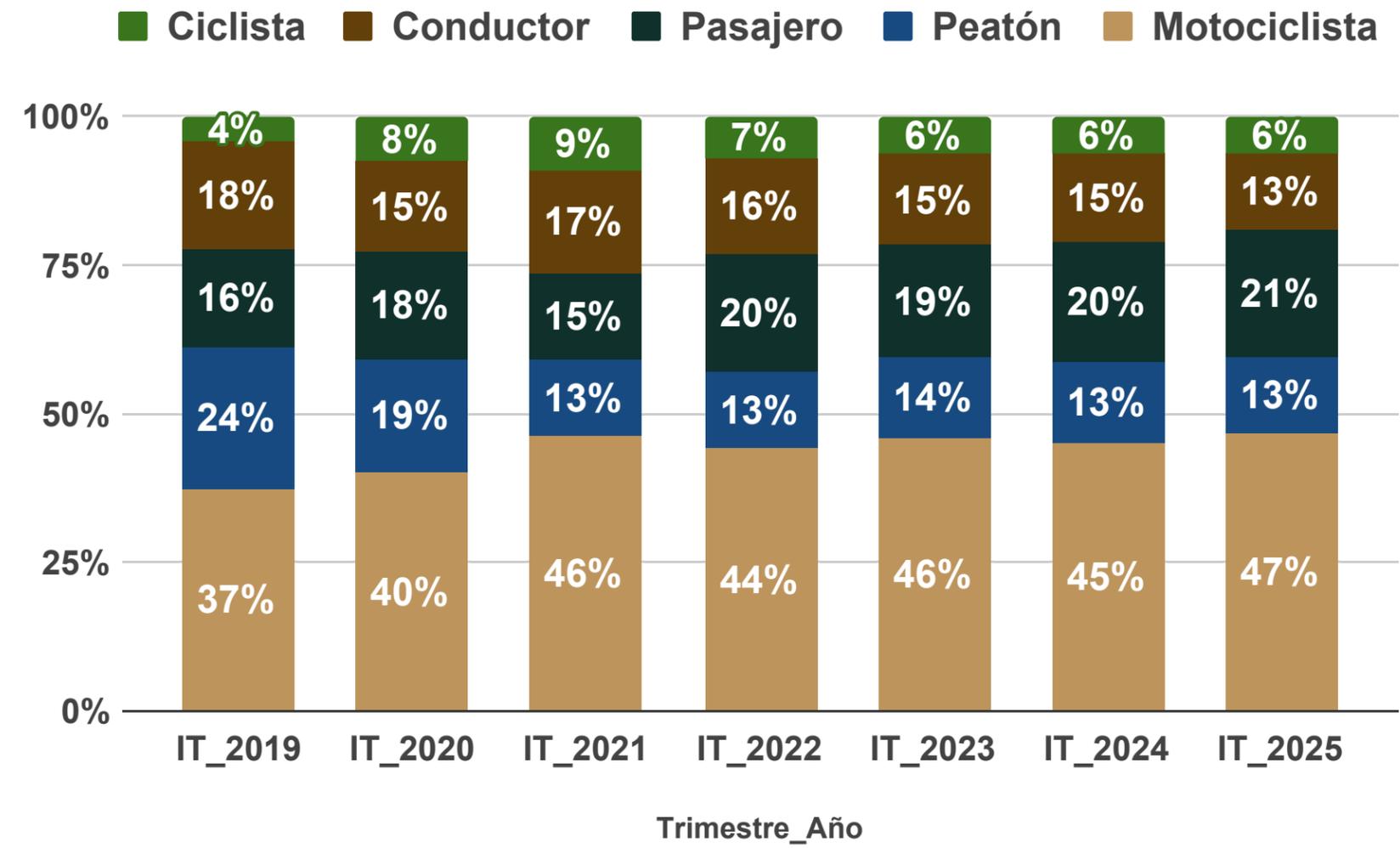


Según la Gráfica 12, entre el primer trimestre de 2025 y el mismo periodo de 2024, se registró una disminución del 16% en el número de conductores, un 10% en los peatones, 8% en ciclistas y 2% en motociclistas. Los pasajeros¹⁸ no se registraron cambios

¹⁷ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.
¹⁸ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.



Gráfica 13. Proporción de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre 2019-2025^{19, 20}

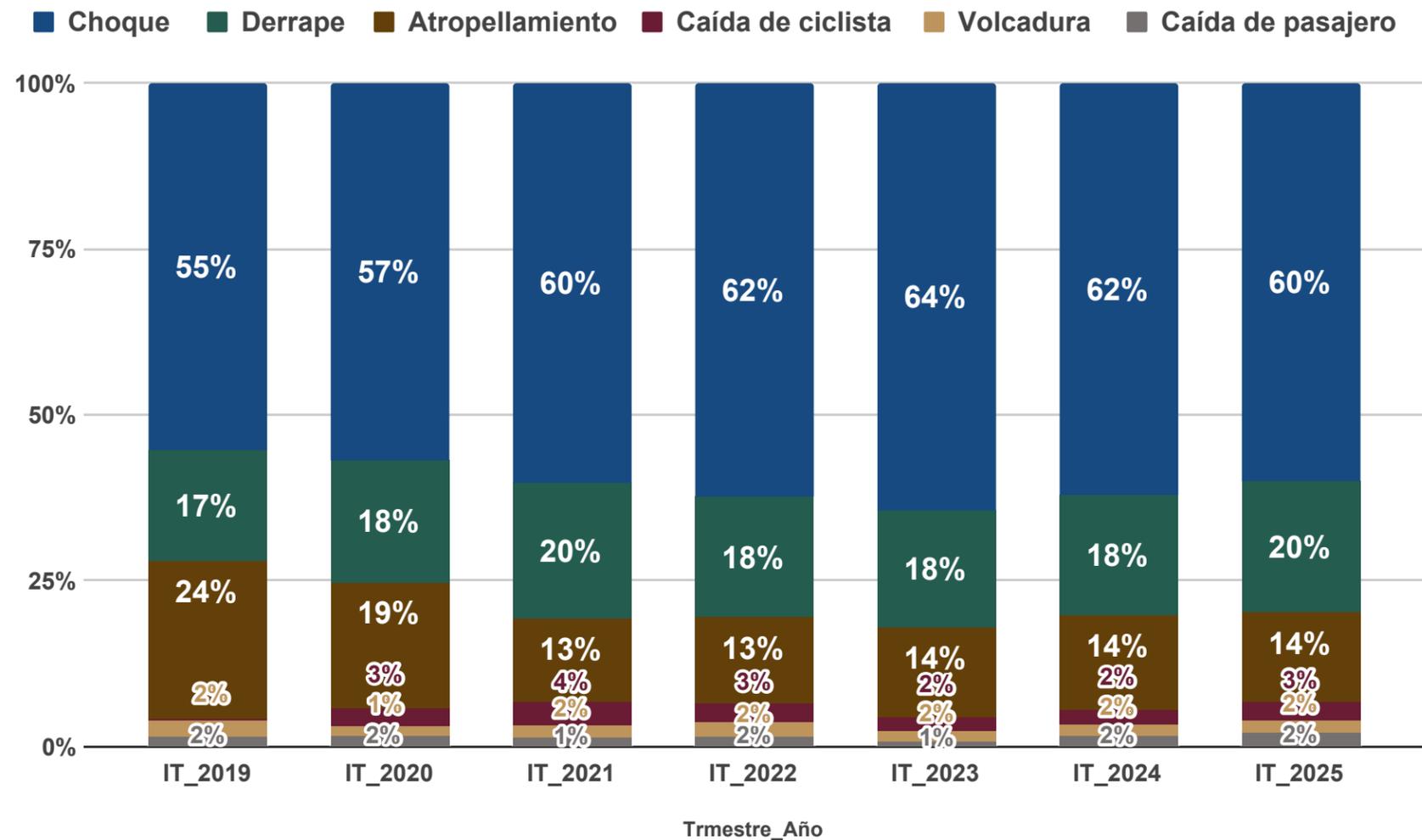


Del primer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2025, el porcentaje de peatones lesionados por hechos de tránsito respecto del total, registró una reducción, pasando de 24% a 13%, del mismo modo los conductores pasaron de 18% a 13%. Por su parte, el porcentaje de motociclistas lesionados incrementó de 37% a 47%, al igual que los pasajeros ²¹ de 16% a 21% y los ciclistas de 4% a 6% (Gráfica 13).

¹⁹ Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.
²⁰ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del cuarto trimestre de 2020 no suman el 100%.
²¹ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicletas.

2.2.2 PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE EVENTO

Gráfica 14. Proporción de personas lesionadas por tipo de evento, primer trimestre 2019-2025^{22 23}



Del primer trimestre de 2019 al mismo periodo de 2025 disminuyó la proporción de personas lesionadas a causa de un atropellamiento, pasando de 24% a 14%. Por el contrario, la proporción de usuarios lesionados por choques y derrapes incrementaron de 55% a 60% y 17% a 20%, respectivamente (Gráfica 14).

²² Las diferencias en las cifras con los reportes trimestrales de 2021 se deben a proyecciones estimadas considerando el comportamiento del año.

²³ Derivado del redondeo sin decimales los porcentajes del cuarto trimestre del 2023 y 2025 no suman el 100%.



2.2.3 MATRIZ DE PERSONAS LESIONADAS POR TIPO DE USUARIO DE LA VÍA Y TIPO DE EVENTO

Con base en la Tabla 3, durante el primer trimestre de 2025, 6 de cada 10 personas lesionadas fueron víctimas de un choque:

- 91% de los conductores (1,009 de 1,112),
- 72% de los pasajeros²⁴ (1,333 de 1,859),
- 62% de los motociclistas (2,529 de 4,050) y
- 53% de los ciclistas (285 de 533).

Tabla 3. Matriz de personas lesionadas por tipo de usuario de la vía y tipo de evento, **primer trimestre 2025**

Tipo de evento	Peatón	Ciclista	Motociclista	Pasajero	Conductor	Total
Choque	40	285	2,529	1,333	1,009	5,196
Derrape	4	0	1,449	254	4	1,711
Atropellamiento	1,061	25	70	14	5	1,175
Caída de ciclista	0	223	1	5	0	229
Caída de pasajero	0	0	1	84	93	178
Volcadura	0	0	0	169	1	170
Total	1,105	533	4,050	1,859	1,112	8,659

²⁴ De todo tipo de vehículo motorizado incluyendo motocicleta.



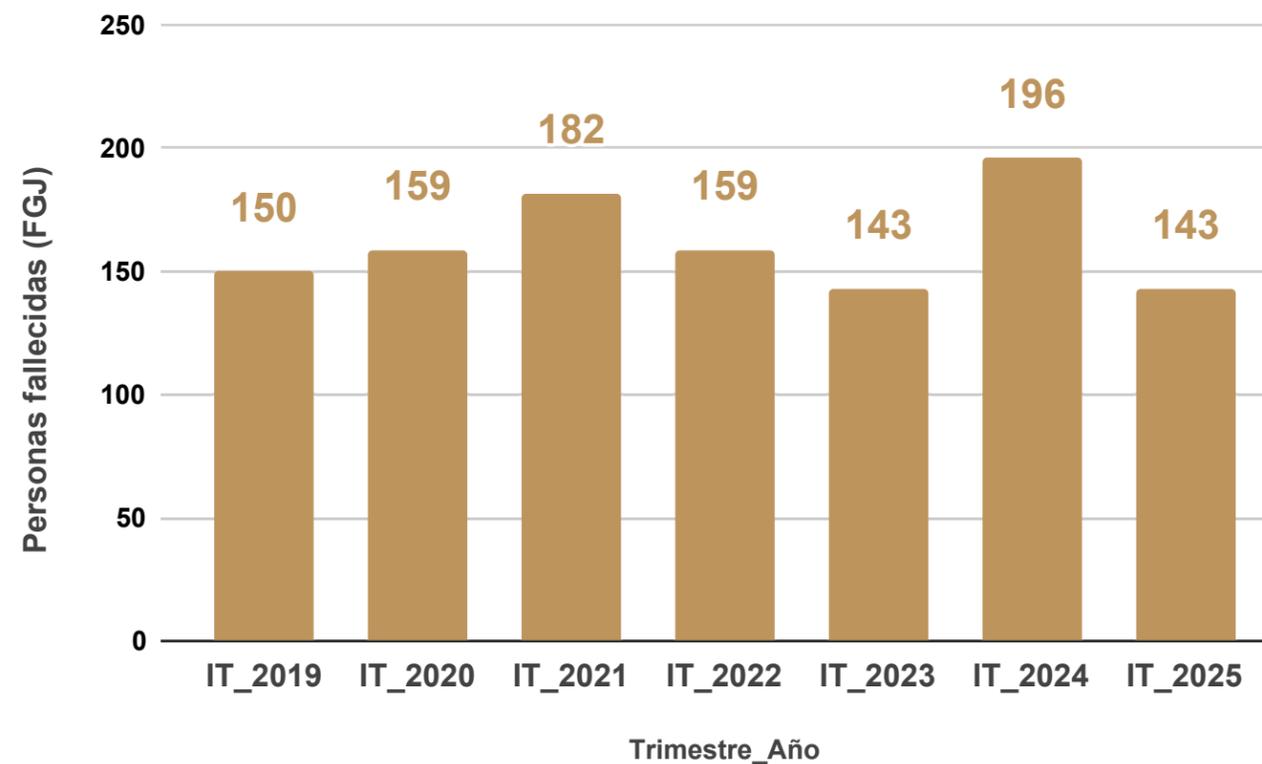
3. ANEXOS

3.1 VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN, ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO

La diferencia entre el total de víctimas mortales registradas por la SSC y la FGJ radica en la información recabada por cada institución, ya que mientras para las SSC solo es posible registrar a las personas que fallecieron en el lugar de ocurrencia del siniestro de tránsito y en pocas ocasiones durante el traslado hospitalario, la FGJ recaba aquellas por las cuales se abrió una carpeta de investigación en las agencias del Ministerio Público, es decir, que tiene la posibilidad de registrar a las personas que murieron en el lugar de ocurrencia del incidente, en el transcurso del traslado hospitalario y durante la estancia del paciente en el hospital.

Sin importar la diferencia entre las cifras registradas por ambas dependencias, las dos presentaron las mismas tendencias en el número de personas fallecidas por hechos de tránsito, en el periodo de enero a marzo de 2025, en comparación con 2024. En el caso de las víctimas fatales registradas en las Carpetas de Investigación Abiertas (CIA) por delitos relacionados con hechos de tránsito, en el primer trimestre de 2025, se registró una reducción de 27% respecto al primer trimestre de 2024 y una reducción del 5% en comparación con el mismo periodo de 2019 (Gráfica 15).

Gráfica 15. Víctimas mortales registradas en las CIA por delitos relacionados con hechos de tránsito, FGJ, primer trimestre de 2019 - 2025²⁵



²⁵ Las diferencias con los reportes trimestrales del 2021 y 2022 se deben a actualizaciones y reclasificaciones realizadas por la FGJ.



3.2 MAPA INTERACTIVO DE HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS Y DE VÍCTIMAS MORTALES REGISTRADAS EN LAS CARPETAS DE INVESTIGACIÓN ABIERTAS POR DELITOS RELACIONADOS CON HECHOS DE TRÁNSITO



GLOSARIO DE TÉRMINOS

Acceso carretero. Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía o tramo que no tenga la consideración de carretera²⁶.

Atropellamiento. Peatón o ciclista impactado por un vehículo en movimiento^{27 28}.

BIGRS. Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (*BIGRS, por sus siglas en inglés*).

C5. Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México.

Caída de ciclista. Ocurre cuando el ciclista cae por sí mismo de su bicicleta, es decir, cuando no existe la intervención de otro tipo de vehículo³¹.

Caída de pasajero. Ocurre cuando la persona pasajera (indistintamente el tipo de vehículo) se proyecta dentro o fuera del vehículo en movimiento³¹.

CIA. Carpetas de Investigación Abiertas.

Choque. Colisión entre dos o más vehículos o contra algún objeto fijo en la vialidad³¹.

Derrape. Patinar oblicuamente las ruedas de un vehículo, a causa de materiales o fenómenos atmosféricos, sobre la vía de circulación^{31 29}.

Eje vial. Arteria principal, generalmente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie y carril exclusivo en el mismo sentido o en contraflujo³⁰.

FGJ. Fiscalía General de Justicia.

SEMOVI. Secretaría de Movilidad.

SSC. Secretaría de Seguridad Ciudadana.

Ocupante de autobús de pasajeros. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en un autobús de pasajeros, ya sea como conductor o como pasajero.

Ocupante de metrobús. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en metrobús ya sea como conductor o como pasajero.

Ocupante de motocicleta. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en una motocicleta ya sea como conductor o como pasajero.

Ocupante de vehículo de carga. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en algún tipo de transporte de carga ya sea como conductor o como pasajero.

Ocupante de vehículo liviano. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en automóvil o camioneta ya sea como conductor o como pasajero.

Ocupante de taxi. Persona que al momento de ocurrencia del hecho de tránsito se trasladaba en taxi ya sea como conductor o como pasajero.

Vía de acceso controlado. Vías primarias cuyas intersecciones generalmente son a desnivel; cuentan con carriles centrales y laterales separados por camellones; la incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo deberá realizarse a través de carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos; y/o que por sus características físicas y operacionales así lo determine la Secretaría y la Comisión de Clasificación de Vialidades³⁰.

Vía primaria. Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, las cuales pueden contar con carriles exclusivos para la circulación de bicicletas y/o transporte público³⁰.

Vía secundaria. Espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo; en su mayoría conectan con vías primarias y sus intersecciones pueden estar controladas por semáforo³⁰.

Volcadura. Ocurre cuando las llantas de un vehículo pierden el contacto con la superficie, originando giros verticales y transversales³¹.

²⁶ Término asignado por la Secretaría de Seguridad Ciudadana que hace referencia a la entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía de la red vial de la CDMX.

²⁷ Definición de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.

²⁸ En la base de datos como "Atropellado".

²⁹ En la base de datos como "Derrapado".

³⁰ 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.

³¹ Reglamento de tránsito de la Ciudad de México. Última reforma publicada en la G.O.C.D.M.X. el 10 de agosto de 2023. http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/71234/47/1/0.



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**



SSC



C5

**Bloomberg
Philanthropies**

**Initiative for Global
Road Safety**

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

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

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