



Monitor de la Seguridad Vial



Fundación
ALEATICA

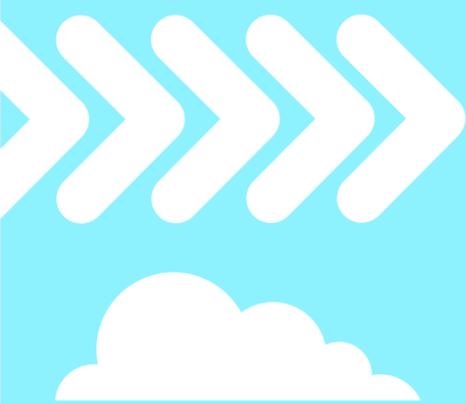
2025 >>>>

Una radiografía
sobre la situación
en México rumbo
al 2030.





Contenido

- 
- ◆ 1. Introducción
 - 2. Los números cuentan: radiografía de la seguridad vial en México
 - 3. Evolución hacia las metas de 2030
 - 4. Usuarios vulnerables: Los desafíos en peatones, ciclistas y motociclistas
 - 5. Regulaciones recientes y su impacto
 - 6. Conclusiones y recomendaciones
 - 7. Nota metodológica
 - 8. Glosario

1

Introducción

- ¿Por qué la seguridad vial importa en México y en América Latina?



¿Por qué la seguridad vial importa en México y en América Latina?

La seguridad vial sigue siendo un desafío crítico para la salud pública y el desarrollo sostenible en América. En 2021, 145,090 personas perdieron la vida a causa de siniestros de tránsito en la región, representando el 12% de todas las fatalidades a nivel mundial. Este problema no solo genera un impacto humano devastador, sino que también impone una carga significativa sobre los sistemas de salud y las economías nacionales. La tasa de mortalidad por siniestros de tránsito en las Américas, estimada en 14.09 por cada 100,000 habitantes, ha mostrado una disminución mínima en la última década (2009-2021), lo que subraya la necesidad urgente de estrategias más efectivas y sostenibles.

Desigualdad en el impacto del tránsito

La región presenta profundas desigualdades en la distribución del riesgo de mortalidad vial. Mientras los países de ingresos altos concentran el 37% de las fatalidades, el peso de la mortalidad en usuarios vulnerables (motociclistas, peatones y ciclistas) ha crecido del 39% al 47% en la última década. Este aumento refleja la urgencia de invertir en infraestructuras inclusivas y políticas públicas que protejan a los usuarios más expuestos.

Enfoque de Sistema Seguro

Hacia un enfoque de Sistema Seguro

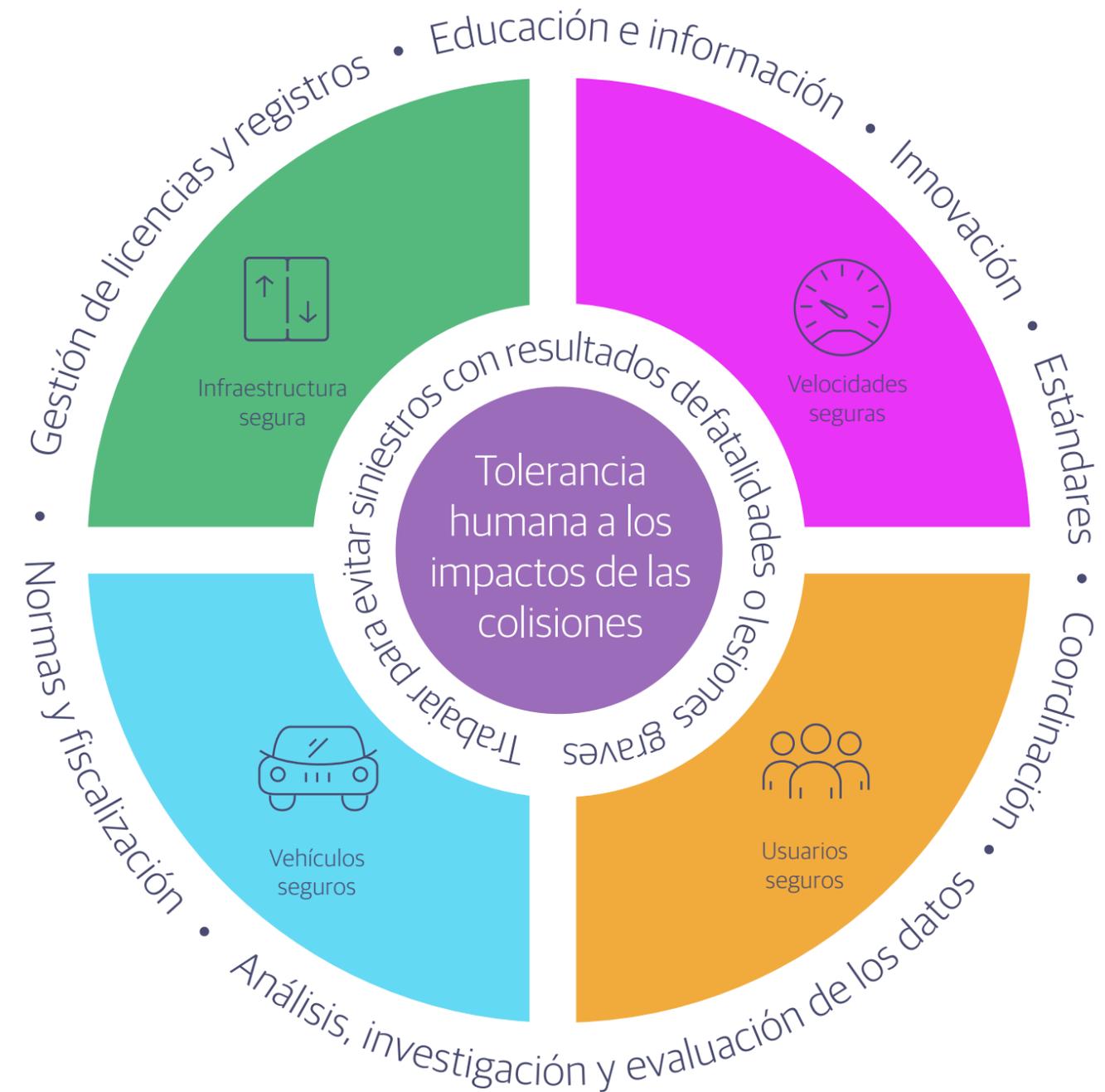
El enfoque de Sistema Seguro es un modelo integral, basado en evidencia científica, que busca reducir a cero las fatalidades y lesiones graves por siniestros de tránsito. Este enfoque reconoce que las personas cometen errores y que las vías de tránsito deben diseñarse para tolerar esos errores.

El sistema aborda cuatro pilares fundamentales: usuarios más seguros, vehículos más seguros, infraestructuras más seguras y una gestión efectiva de la seguridad vial.

Adicionalmente, el enfoque del Sistema Seguro se sustenta en principios clave como la mejora continua, la corresponsabilidad entre usuarios, autoridades y sector privado, así como en la priorización explícita de la seguridad vial en la toma de decisiones.

En México, este modelo se vincula directamente con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, que establece cinco ejes estratégicos fundamentales para avanzar hacia una movilidad segura, sostenible e inclusiva:

1. **Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial.**
2. **Servicios de transporte público de personas.**
3. **Movilidad activa.**
4. **Seguridad Vial.**
5. **Género e inclusión.**



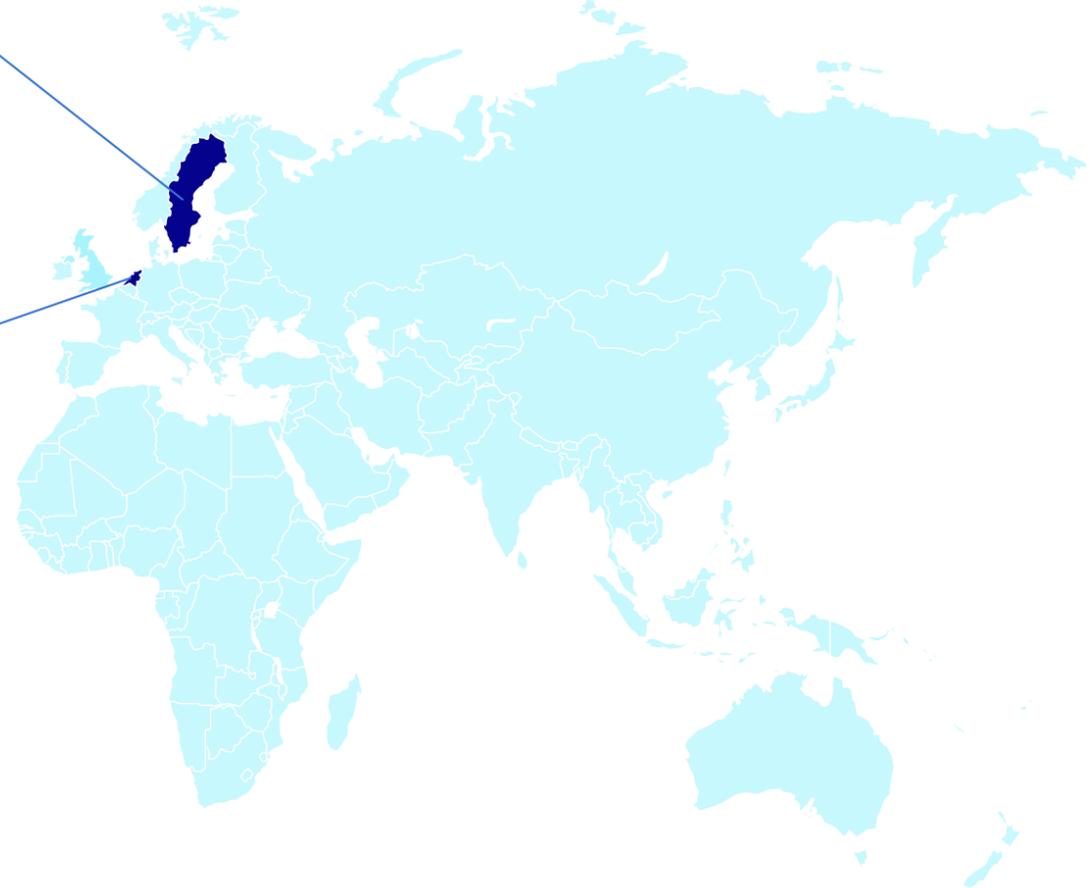
El compromiso de la Fundación Aleatica con el Sistema Seguro

En línea con este modelo, la Fundación Aleatica para la Seguridad Vial utiliza el enfoque del enfoque de Sistema Seguro como base para diseñar e implementar estrategias efectivas y basadas en evidencia en México. Este compromiso no solo refleja una alineación con los estándares internacionales, sino que también fortalece la capacidad para enfrentar los desafíos locales en materia de seguridad vial mediante soluciones innovadoras y sostenibles. A partir de este enfoque integral y a través de proyectos concretos —como la mejora de infraestructura en zonas críticas y la promoción del uso de cascos certificados entre motociclistas— se impulsan cambios significativos que salvan vidas.

La implementación del enfoque de Sistema Seguro ha demostrado ser una estrategia efectiva para mejorar las condiciones de movilidad y reducir los riesgos asociados al tránsito. Ejemplos exitosos como los de Suecia y los Países Bajos, que han integrado plenamente este enfoque en sus políticas nacionales, muestran avances significativos hacia la meta de cero fatalidades viales, proporcionando un modelo valioso a seguir para México. Ambos países destacan por sus bajas tasas actuales de mortalidad vial (Suecia: 2.5-3, Países Bajos: 3.8 por cada 100,000 habitantes).

Desde la implementación de Vision Zero en 1997, **Suecia** redujo en más del **50%** sus fatalidades viales.

Los Países Bajos, mediante su enfoque de Seguridad Sostenible, lograron una reducción del **80%** desde los años 90.



El Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030)

El Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, proclamado por las Naciones Unidas mediante la Resolución A/RES/74/299, establece un compromiso global para reducir al menos en un 50% las fatalidades y lesiones graves causadas por siniestros viales en ese periodo. A diferencia del primer decenio (2011-2020), esta nueva etapa adopta el enfoque de Sistema Seguro, que reconoce que los errores humanos son inevitables, por lo que el diseño de los sistemas de transporte debe prevenir que dichos errores se traduzcan en fatalidades o lesiones graves.

Este decenio impulsa acciones integradas en cinco pilares estratégicos: infraestructura segura, vehículos seguros, comportamiento de los usuarios, respuesta post-siniestro y gobernanza. Además, alinea la seguridad vial con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, posicionando el derecho a la movilidad segura y accesible como un elemento fundamental de la equidad, la salud pública y la sostenibilidad urbana.



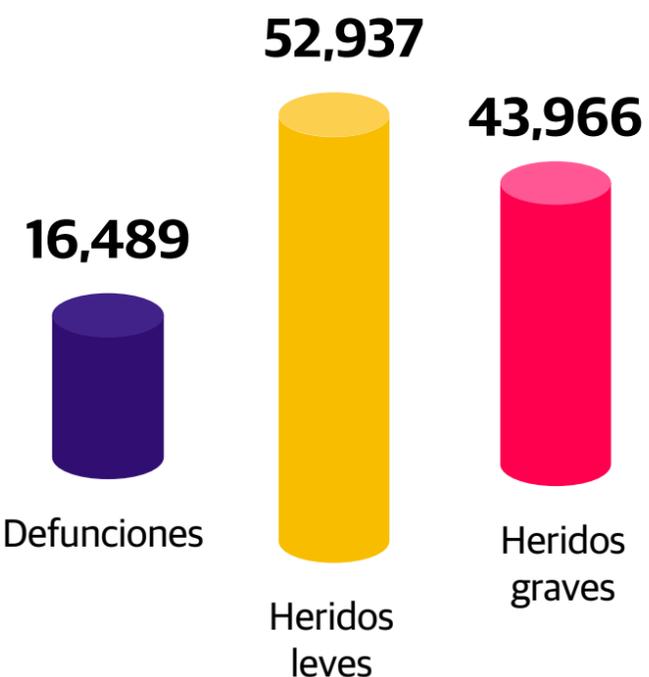
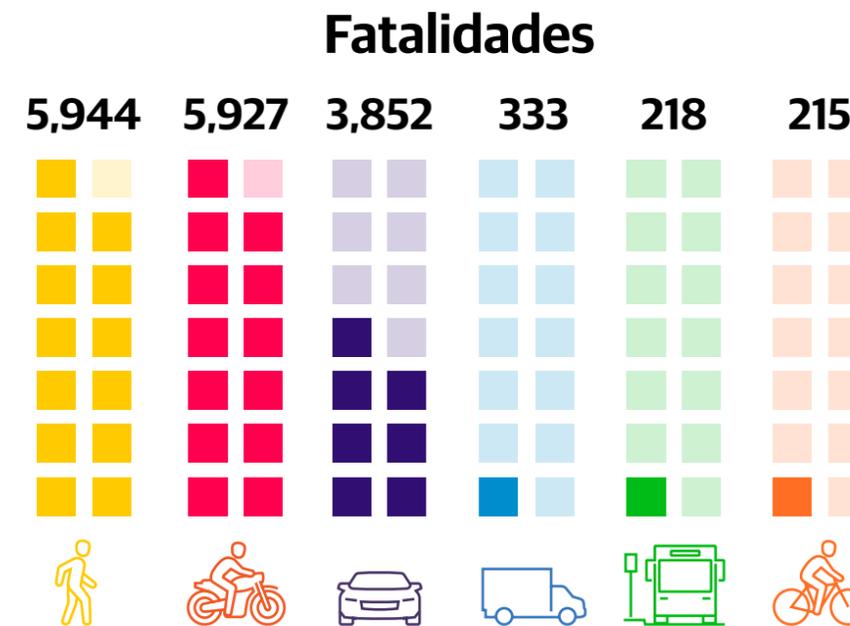
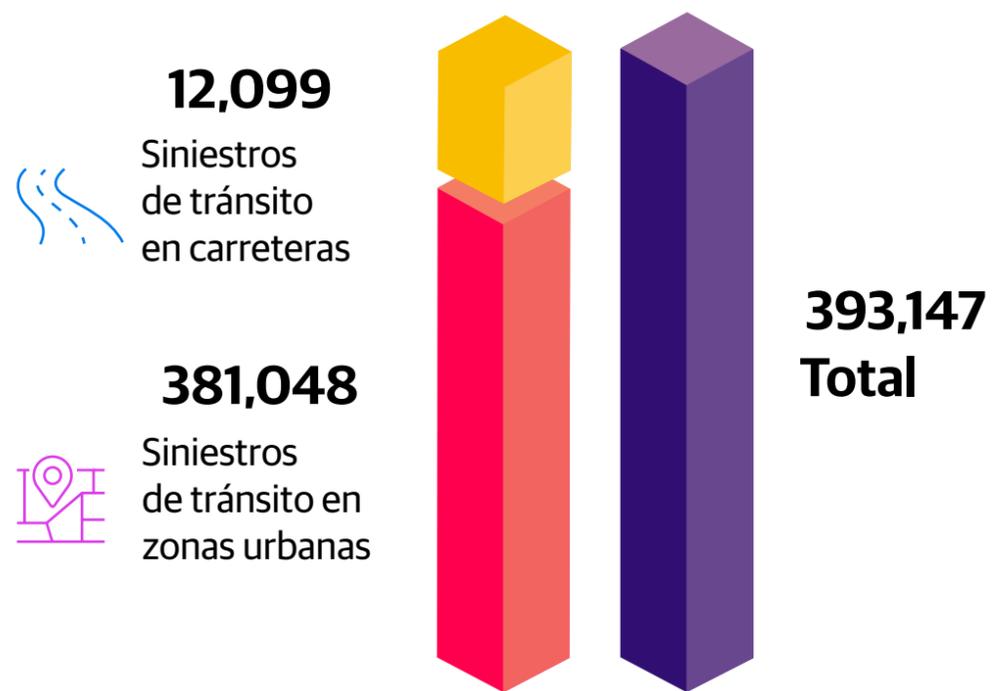
El propósito del Monitor de la Seguridad Vial 2025

Este informe es una herramienta clave para comprender y abordar los retos de la seguridad vial en México, con un enfoque que destaca las tendencias regionales y nacionales. A partir de un análisis detallado, este documento busca no solo exponer la realidad actual, sino también inspirar acciones concretas que contribuyan a construir un futuro más seguro y sostenible para todos los usuarios viales, alineándose con los principios del Sistema Seguro.

2

Los números cuentan:
radiografía de la seguridad
vial en México

Toda la información presentada en el Monitor de la Seguridad Vial 2025 proviene de bases de datos oficiales publicadas por organismos nacionales oficiales de México y corresponde al año 2023, siendo este el periodo más reciente con estadísticas completas disponibles. Los datos analizados permiten identificar tendencias y patrones sobre las fatalidades viales en el país, lo que constituye una base sólida para desarrollar estrategias de intervención y prevención en materia de seguridad vial. Estos datos se complementarán con información de la primera Encuesta de Percepción en Seguridad Vial (<https://www.fundacionaleatica.org/encuesta-de-percepcion-seguridad-vial/>), de alcance nacional y con una toma de muestra presencial elaborada por Fundación Aleatica para la Seguridad Vial, en colaboración con:



Mortalidad
12.5
 por cada 100,000 habitantes

Letalidad
41.9
 por cada 1,000 siniestros

Siniestralidad
7.1
 por cada 1,000 vehículos

Motorización
447.5
 por cada 1,000 habitantes



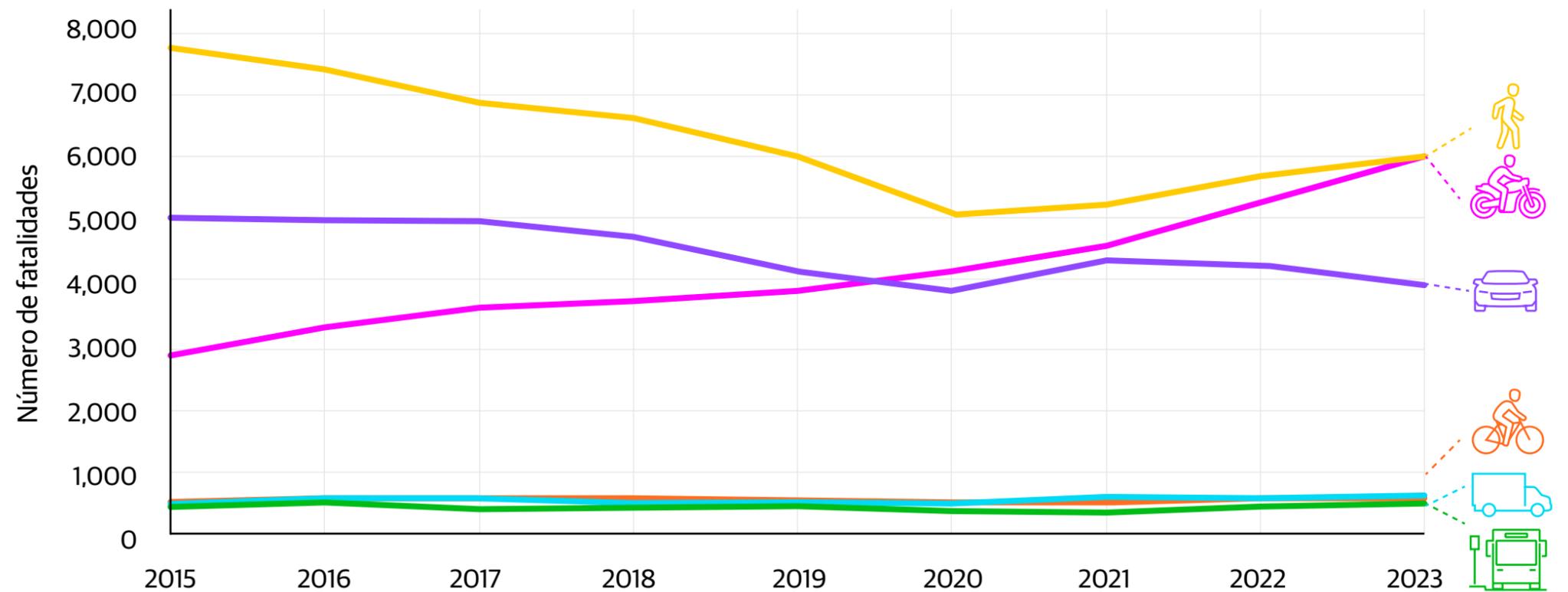
En 2023, las fatalidades de motociclistas alcanzaron 5,927 casos, representando un incremento del 13.9% respecto a 2022 y consolidándose como el grupo con el mayor crecimiento en la última década (+126% desde 2015).

Los motociclistas ahora representan el 36% del total de las fatalidades viales en México, un aumento significativo frente al 16.5% registrado en 2015. Este cambio drástico subraya la urgencia de implementar políticas públicas específicas para este grupo, especialmente considerando que, según la Encuesta de Percepción en Seguridad Vial¹, solo uno de cada diez motociclistas cuenta con una licencia para conducir. Además, la población percibe que las y los motociclistas incurren con frecuencia en comportamientos riesgosos, lo que refuerza la necesidad de medidas integrales orientadas a la capacitación, certificación y uso obligatorio de cascos que cumplan con normas de seguridad.

Las fatalidades

En 2023, se registraron un total de 16,489 fatalidades relacionadas con el tránsito en México. Este número representa un incremento del 6.5% respecto a las 15,674 fatalidades reportadas en 2022 y se posiciona como el más alto desde 2015. Este aumento es preocupante, ya que revierte la tendencia a la baja observada entre 2015 y 2020, periodo en el que las cifras totales disminuyeron de 15,884 a 13,416, antes de iniciar un repunte en 2021.

Evolución de fatalidades por tipo de usuario (2015-2023)



1. <https://www.fundacionaleatica.org/encuesta-de-percepcion-seguridad-vial/>



Al desglosar las fatalidades por tipo de usuario, se identifica que los peatones continúan siendo el grupo con mayor número de víctimas. En 2023, **5,944 peatones** perdieron la vida en siniestros viales, lo que representa un **incremento del 5.4%** en comparación con los **5,641** casos de 2022. Aunque las cifras actuales son significativamente más bajas que las de 2015, cuando se registraron **7,691** fatalidades de peatones, el reciente aumento sugiere la necesidad de reforzar las estrategias de protección y las intervenciones urbanas.



Por otro lado, las fatalidades de ciclistas han mostrado una tendencia general a la baja durante el periodo analizado, pasando de **292** casos en 2015 a **215** en 2023. A pesar de esta reducción, el número se ha estabilizado en los últimos años, y entre 2022 y 2023 se observa una leve **disminución del 2.3%**. Este grupo sigue siendo altamente vulnerable, especialmente en áreas con infraestructuras compartidas y carentes de diseño específico para bicicletas.



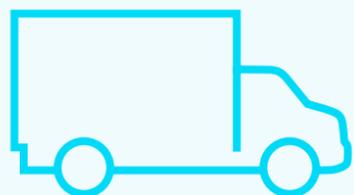
El caso de los motociclistas es particularmente alarmante. Este grupo ha experimentado un incremento constante en las fatalidades desde 2015, cuando se registraron **2,620** casos, hasta alcanzar **5,927** en 2023. Esto representa un **aumento del 126%** en menos de una década. En comparación con 2022, cuando las fatalidades de motociclistas fueron **5,203**, el **aumento es del 13.9%**. Este fenómeno refleja un crecimiento exponencial en el uso de motocicletas como modo de transporte, combinado con factores como el incumplimiento de regulaciones, el uso de cascos no certificados y la falta de infraestructura adecuada para este tipo de vehículos.



En cuanto a los ocupantes de vehículos, las fatalidades han mostrado una disminución constante desde 2015, cuando se reportaron **4,949** casos, hasta llegar a **3,852** en 2023. Esta tendencia a la baja, que representa una **reducción del 22.1%**, contrasta con el aumento observado en otros grupos de usuarios, especialmente motociclistas y peatones. No obstante, la estabilización en los últimos años sugiere que aún existen áreas de oportunidad para reducir estas cifras.

En 2023, el **96.9%** de los siniestros de tránsito en México ocurrieron en zonas urbanas y suburbanas, con un total de **381,048** casos, mientras que el **3.1%** ocurrió en carreteras ² (**12,099** casos).

Este patrón ha sido consistente desde 2015, subrayando la necesidad de priorizar estrategias de seguridad vial en entornos urbanos, donde la densidad de tránsito y la interacción entre usuarios vulnerables y vehículos generan mayores riesgos.



Finalmente, aunque los usuarios de transporte de carga y autobuses representan una proporción menor del total de fatalidades, ambos grupos han mostrado incrementos recientes. En 2023, las fatalidades de usuarios de carga alcanzaron **333** casos, un aumento del **4.4%** respecto a los **319** de 2022. Por su parte, las fatalidades relacionadas con autobuses aumentaron de **175** en 2022 a **218** en 2023, un incremento significativo del **24.6%**. Estas cifras resaltan la necesidad de abordar de manera integral la seguridad vial en todos los modos de transporte, no solo en los usuarios vulnerables.

El análisis global muestra que, mientras las fatalidades de ocupantes de vehículos han disminuido considerablemente en los últimos años, los peatones y, especialmente, los motociclistas siguen representando la mayoría de las víctimas mortales en el tránsito. En 2023, estos dos grupos concentraron el **72%** del total de fatalidades, destacando que la urgencia de disminuir las lesiones y fatalidades entre motociclistas requiere de un enfoque integral. Esto incluye acciones que van desde la capacitación de conductores, el uso de motocicletas más seguras, el equipamiento completo y certificado, la adecuación de la normatividad vigente y, por supuesto, una infraestructura diseñada para protegerlos. Todo ello refuerza la urgencia de diseñar políticas públicas específicas para este grupo de alto riesgo y de fortalecer la infraestructura vial bajo los principios del Sistema Seguro.



Los siniestros de tránsito

A pesar de que la mayoría de las personas reconoce la existencia de factores de riesgo en el tránsito, los datos de la Encuesta de Percepción en Seguridad Vial reflejan una tendencia preocupante: la ciudadanía tiende a trasladar la responsabilidad de la seguridad vial a los demás. Más del 50% de las personas encuestadas se consideran a sí mismas como "muy seguras" al conducir o desplazarse, lo que revela una percepción individual de bajo riesgo personal. Sin embargo, al analizar las causas de la siniestralidad, el 67% señala como principal factor la conducta riesgosa de los motociclistas, seguido por el 63% que responsabiliza al mal estado de las vías y un 48% que atribuye el problema a los peatones. Esta disociación entre la percepción personal y la atribución del riesgo a terceros dificulta la adopción de comportamientos responsables y colectivos, y evidencia la necesidad de fomentar una cultura vial basada en la autocrítica, la corresponsabilidad y el respeto entre todos los actores del sistema de movilidad.

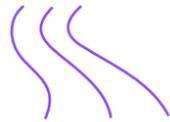
Analizando la tendencia histórica, los siniestros de tránsito alcanzaron su punto más bajo en 2020, con **311,842** casos, una caída del **21%** respecto al promedio anual previo. Este descenso puede atribuirse principalmente a las restricciones de movilidad impuestas durante la pandemia. Sin embargo, a partir de 2021, las cifras comenzaron a recuperarse, alcanzando **355,435** en ese año, un incremento significativo del **14%** respecto al año anterior, y continuaron en ascenso hasta 2023.

Comparando las cifras de 2023 con las de 2015, cuando se reportaron **399,330** siniestros de tránsito, se observa una reducción acumulada del **1.5%**. Esta disminución puede interpretarse como un avance marginal en la gestión de la seguridad vial, aunque todavía insuficiente para lograr una reducción más pronunciada y sostenible.



Tendencias en zonas urbanas y suburbanas

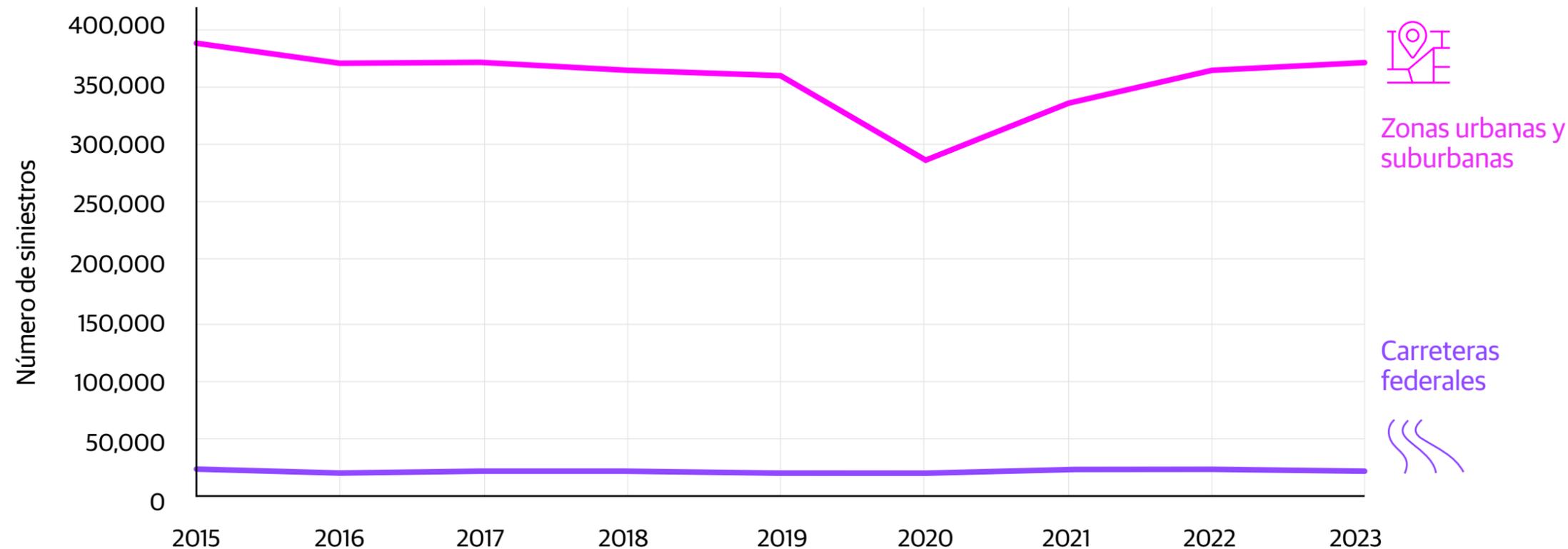
Entre 2015 y 2023, los siniestros en zonas urbanas y suburbanas mostraron una tendencia general a la baja hasta 2020, cuando se reportó el mínimo de **301,678** casos debido a las restricciones de movilidad durante la pandemia. A partir de ese año, se ha registrado un repunte constante, alcanzando en 2023 un valor cercano al de 2015 (**382,066**), lo que representa una recuperación casi total de los niveles pre-pandemia. Este comportamiento resalta la importancia de la gestión de la seguridad vial en entornos urbanos, donde la densidad poblacional y la actividad vehicular generan un riesgo más alto.



Tendencias en carreteras federales

En contraste, los siniestros de tránsito en carreteras han mostrado una tendencia más irregular. En 2020, al igual que en zonas urbanas, se registró el mínimo de **11,449** (IMT, 2020) incidentes. Sin embargo, el aumento posterior fue más pronunciado, alcanzando un pico de **15,020** (IMT, 2021) en 2021, seguido de una ligera disminución en los dos años siguientes. En 2023, los **12,099** siniestros reportados en carreteras federales representan una disminución del **30% en comparación con 2015**, lo que sugiere una gestión relativamente efectiva en este tipo de vías.

Siniestros de tránsito por ubicación (2015-2023)



El análisis destaca que la seguridad vial en zonas urbanas y suburbanas es un desafío mucho mayor en términos absolutos, dada su alta proporción de los siniestros totales. Sin embargo, la evolución en las carreteras federales, con reducciones más significativas a largo plazo, sugiere que ciertas estrategias implementadas en estas vías podrían servir como referencia para abordar la problemática en las zonas urbanas. No obstante, es importante reconocer que las calles y las carreteras tienen vocaciones y características diferentes, por lo que las soluciones y estrategias exitosas en carreteras no necesariamente pueden analizarse o replicarse directamente en contextos urbanos, donde predominan factores como mayor interacción con peatones, ciclistas, transporte público y dinámicas más complejas de movilidad.

En 2023, los motociclistas representaron el 62.7% de los lesionados graves en México, con 27,568 casos, marcando un incremento del 122.9% respecto a 2015.

Esta cifra subraya el creciente riesgo al que se enfrentan los motociclistas, derivado de la expansión en su uso como modo de transporte y de trabajo, así como la necesidad urgente de políticas específicas para su protección.

Los lesionados graves

En el análisis de los lesionados graves registrados en México entre 2015 y 2023, se observa una evolución significativa en las cifras totales y en las distribuciones por tipo de usuario. En 2023, se reportaron **43,966 lesionados graves**, marcando un incremento del 2.9% en comparación con los **42,736 casos de 2022**, y siendo el valor más alto del periodo analizado. Este aumento representa una recuperación sostenida tras las reducciones observadas entre 2015 y 2020, periodo en el que las cifras anuales cayeron desde 34,405 en 2015 hasta un mínimo de 27,750 en 2020.



Motociclistas

27,568 motociclistas lesionados graves en 2023.

Incremento del 8.2% respecto a 2022.

Aumento acumulado del 122.9% respecto a 2015 (cuando se reportaron 12,364 casos).

Son el grupo con mayor número de lesionados graves en el país.



Peatones

4,545 peatones lesionados graves en 2023.

Disminución del 2.6% respecto a 2022 (cuando hubo 4,665 casos).

Reducción acumulada del 31.9% desde 2015.



Ciclistas

2,721 ciclistas lesionados graves en 2023.

Disminución del 5% respecto a 2022.

Reducción acumulada del 18.1% desde 2015 (cuando hubo 3,324 casos).



Ocupantes de vehículos

8,795 lesionados graves en 2023.

Disminución del 6.9% respecto a 2022.

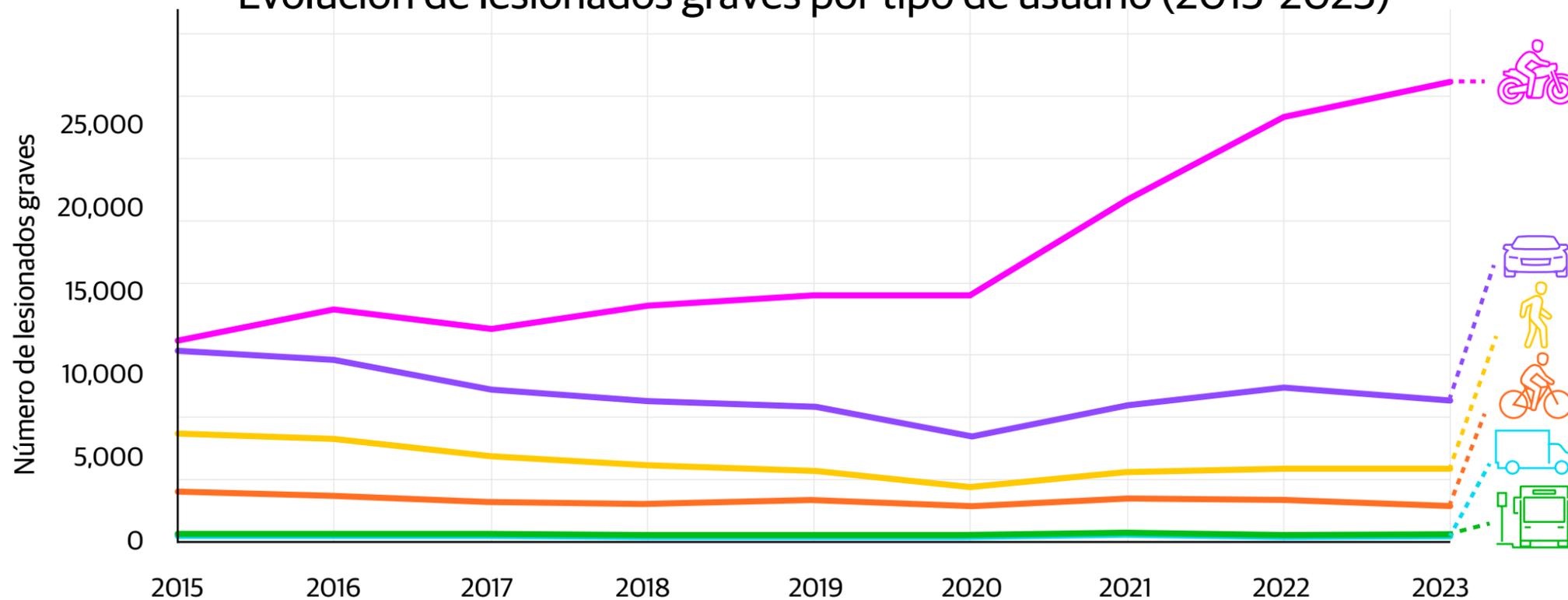
Reducción acumulada del 25% en comparación con los 11,723 casos de 2015.





Los lesionados graves en usuarios de vehículos de carga y autobuses son significativamente menores en términos absolutos, pero también presentan comportamientos diferenciados. En 2023, se reportaron **128 casos en vehículos de carga y 208 casos en autobuses**, ambos con incrementos respecto a 2022, en particular para los autobuses, que mostraron un aumento del 29.2% frente a los 161 casos del año previo.

Evolución de lesionados graves por tipo de usuario (2015-2023)



Aunque las cifras de 2023 muestran una tendencia hacia la estabilización tras los impactos de la pandemia, la reducción acumulada desde 2015 es mínima. Esto subraya la necesidad de reforzar estrategias preventivas y políticas públicas que aborden las causas subyacentes de los siniestros de tránsito, con un enfoque particular en las regiones o sectores con mayor incidencia.

Las cifras de lesionados graves han retomado una tendencia al alza en los últimos tres años, impulsadas principalmente por el aumento en motociclistas. Este comportamiento resalta la importancia de implementar medidas específicas para reducir los riesgos para este grupo, así como para mejorar la seguridad de los peatones y ciclistas, quienes, aunque muestran descensos en sus cifras, siguen representando una proporción significativa de los lesionados graves.

En 2023, Nayarit registró la **tasa de mortalidad más alta por siniestros de tránsito en México, con 26.1 por cada 100,000 habitantes, impulsada principalmente por motociclistas (9.2) y usuarios de autobuses (5.6).**

Este estado destaca como una de las regiones con mayor riesgo para la vida de los usuarios viales, subrayando la necesidad urgente de intervenciones específicas en infraestructura y regulación para reducir estos índices alarmantes.

Comparativas estatales

La seguridad vial en México varía según la región y el género. En la Ciudad de México, los hombres reportan en mayor proporción haber estado involucrados en un siniestro (46% vs 28% nacional) y también perciben con más fuerza los riesgos asociados a la conducta imprudente de motociclistas (72%) y conductores en general (71%), por encima del promedio nacional (66%). Esto evidencia la necesidad de intervenciones diferenciadas por territorio y género.

Estados con mayores tasas de mortalidad

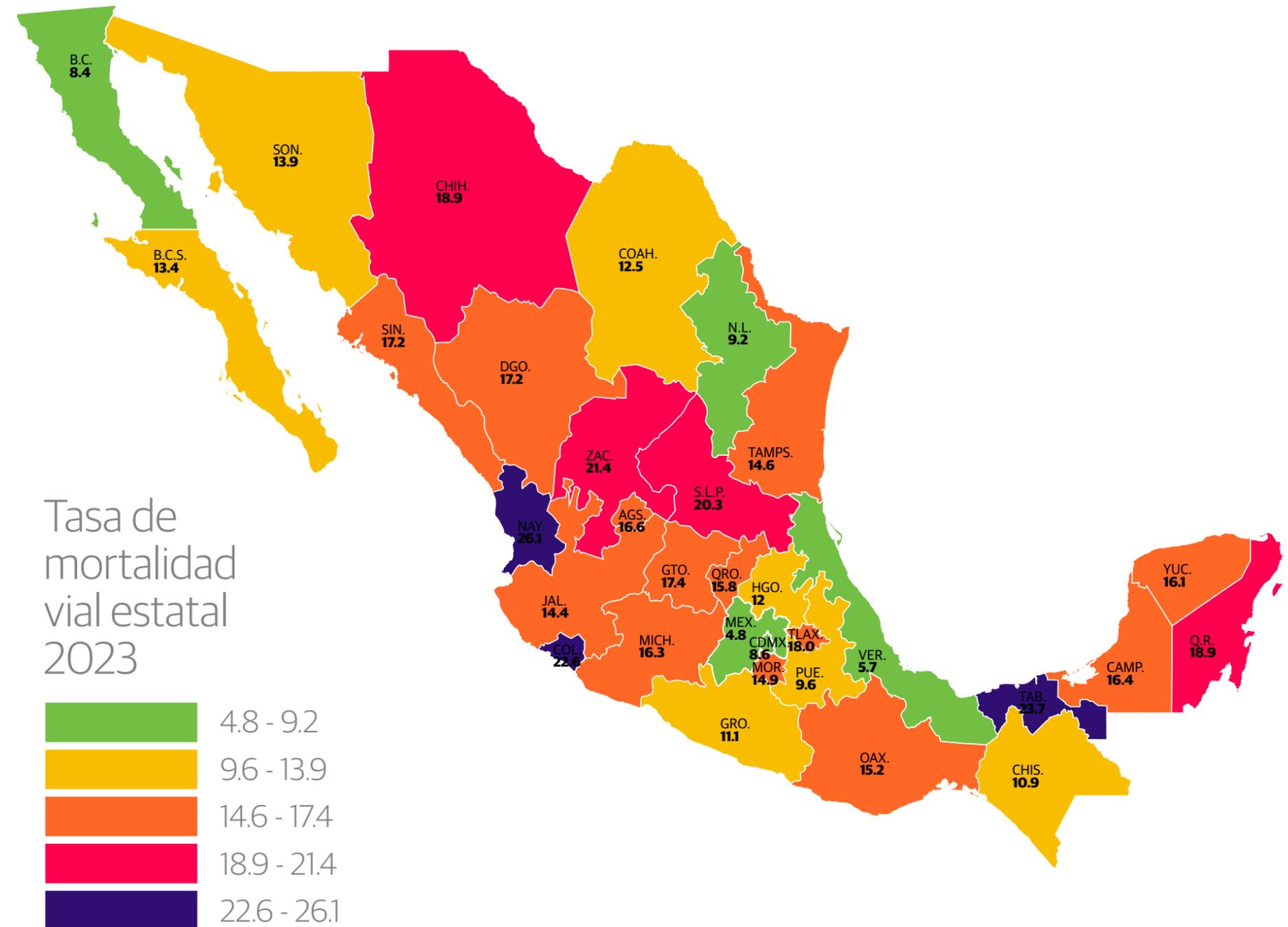
Entre los estados con las tasas más altas de mortalidad total destacan **Nayarit (26.1 por cada 100,000 habitantes), Tabasco (23.7) y Colima (22.6)**, seguidos de Zacatecas (21.4) y San Luis Potosí (20.3). Estas entidades comparten ciertos factores comunes que podrían contribuir a estas cifras, como una alta incidencia de siniestros graves en zonas rurales o carreteras, infraestructura vial insuficiente para proteger a los usuarios vulnerables, y condiciones de tránsito que facilitan altas velocidades, como carreteras amplias sin controles efectivos de velocidad.



En el caso de **Nayarit**, su elevada tasa de mortalidad total (26.1) se debe principalmente al riesgo extremo que enfrentan los motociclistas (9.2), combinado con tasas altas en ocupantes de vehículos (4.7) y autobuses (5.6). Esto podría indicar una interacción peligrosa entre distintos tipos de transporte en sus vías principales, donde los motociclistas y pasajeros de transporte público enfrentan el mayor impacto.

Tabasco, con una tasa de 23.7, lidera el riesgo para motociclistas con una cifra alarmante de 14.6. Este dato, el más alto a nivel nacional, refleja una posible falta de regulación efectiva sobre el uso de cascos certificados y el cumplimiento de normas de tránsito, junto con una infraestructura deficiente para este tipo de usuarios. Asimismo, los peatones en Tabasco también enfrentan riesgos significativos, con una tasa de mortalidad de 4.7, lo que indica que la seguridad vial debe abarcar tanto a usuarios motorizados como no motorizados.

En **Colima**, los motociclistas también concentran gran parte del riesgo, con una tasa de 12.3, seguida por ocupantes de vehículos (5.3). Esto sugiere que en esta entidad los siniestros graves son más frecuentes entre motociclistas y automovilistas, lo que podría deberse a un diseño vial que no prioriza la seguridad de los usuarios más vulnerables.



Estados con menores tasas de mortalidad

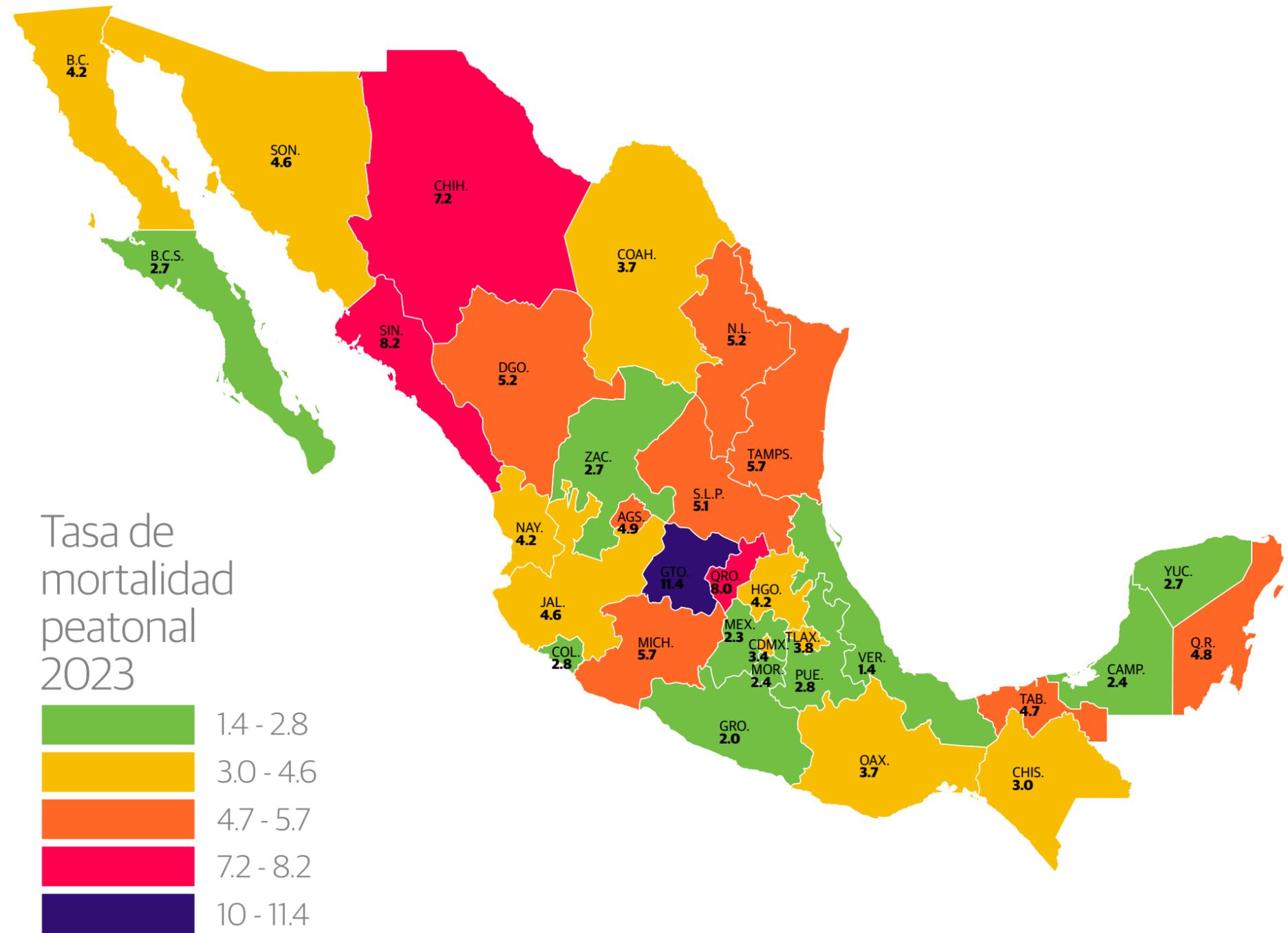
Por el contrario, **Veracruz** (5.7), **el Estado de México** (4.8) y **Baja California** (8.4) presentan las tasas más bajas de mortalidad. Esto podría atribuirse a características como mayor densidad urbana, lo que reduce las velocidades promedio de tránsito, o políticas más efectivas de gestión vial. Sin embargo, en estas entidades no se debe descuidar la atención a los usuarios vulnerables, pues el riesgo sigue presente, aunque las cifras absolutas sean menores.

En el caso del **Estado de México**, con una tasa total de solo 4.8, la cifra más baja del país, se observa un enfoque más efectivo en la reducción de siniestros graves para todos los tipos de usuarios. Este dato es notable, dado que es una de las entidades con mayor densidad poblacional y de tránsito vehicular, lo que podría haber incrementado los riesgos si no existieran estrategias específicas de mitigación.

Por tipo de usuario

Peatones

Los peatones enfrentan un riesgo particularmente alto en estados como **Guanajuato** (11.4), **Querétaro** (8.0) y **Sinaloa** (8.2). Estas cifras reflejan una infraestructura insuficiente para proteger a los peatones, como la falta de pasos peatonales seguros, semáforos con tiempos adecuados y zonas de velocidad reducida. En contraste, estados como Veracruz (1.4) y Baja California (4.2) presentan tasas significativamente menores, lo que podría indicar avances en la implementación de medidas específicas de seguridad peatonal.





Ciclistas

Aunque las tasas de mortalidad para ciclistas son generalmente bajas en comparación con otros usuarios, **Colima (1.0)** y Tlaxcala (0.7) destacan por su mayor riesgo relativo. Esto podría atribuirse a la falta de infraestructura exclusiva para bicicletas, como ciclovías segregadas, o a la interacción peligrosa con vehículos motorizados en estas regiones.



Motociclistas

Los motociclistas son, sin duda, el grupo más vulnerable en términos absolutos y relativos. En **Tabasco (14.6)**, **Colima (12.3)** y **Yucatán (10.3)**, los motociclistas enfrentan riesgos extremadamente altos. Esto está vinculado a factores como el incremento en el uso de motocicletas como medio de transporte, especialmente en zonas rurales y urbanas periféricas, y la falta de regulaciones efectivas sobre el uso de equipo de protección y control de velocidades.



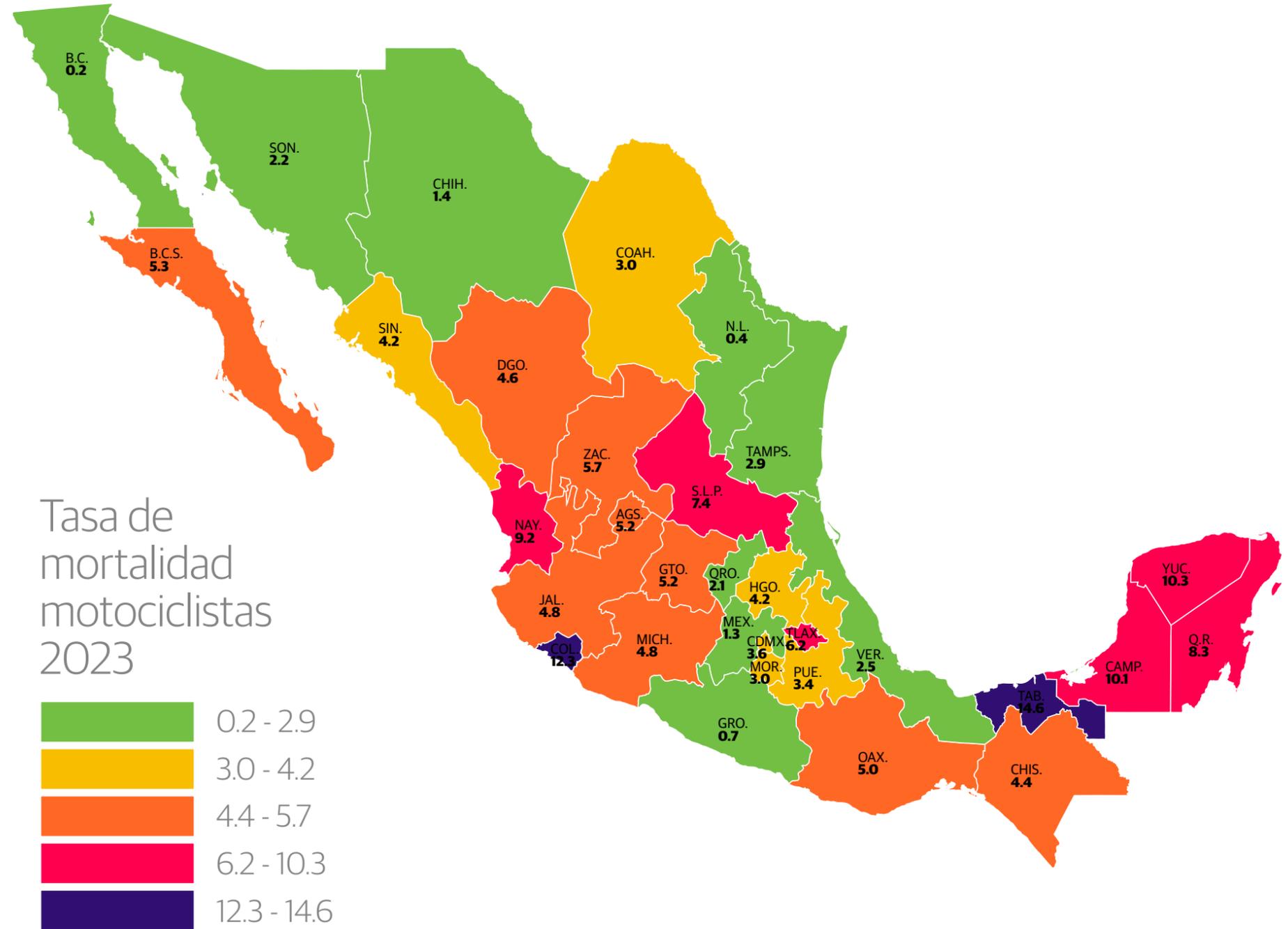
Ocupantes de vehículos

En **Zacatecas (10.9)**, **Morelos (9.3)** y **Nayarit (9.2)**, los ocupantes de vehículos presentan las tasas de mortalidad más altas. Estas cifras sugieren que en estas entidades hay un alto número de siniestros graves en carreteras, donde las velocidades suelen ser mayores y la probabilidad de fatalidades más alta.



Carga y autobuses

Aunque estos usuarios representan una proporción menor de las fatalidades totales, **Nayarit (5.6)** y **Tabasco (0.3)** destacan con tasas altas para usuarios de autobuses, mientras que en **Zacatecas (0.7)** los vehículos de carga muestran mayor riesgo relativo. Estos datos sugieren la necesidad de reforzar las medidas de control para vehículos de transporte pesado, especialmente en rutas de alta incidencia.



El análisis comparativo estatal de la mortalidad vial en 2023 revela un panorama desigual, donde algunos estados enfrentan riesgos extremos para ciertos tipos de usuarios, mientras que otros muestran avances importantes en la reducción de siniestros graves. Las estrategias deben centrarse en las regiones y grupos más vulnerables, como:



- Motociclistas en Tabasco



- Peatones en Guanajuato



- Ciclistas en Colima

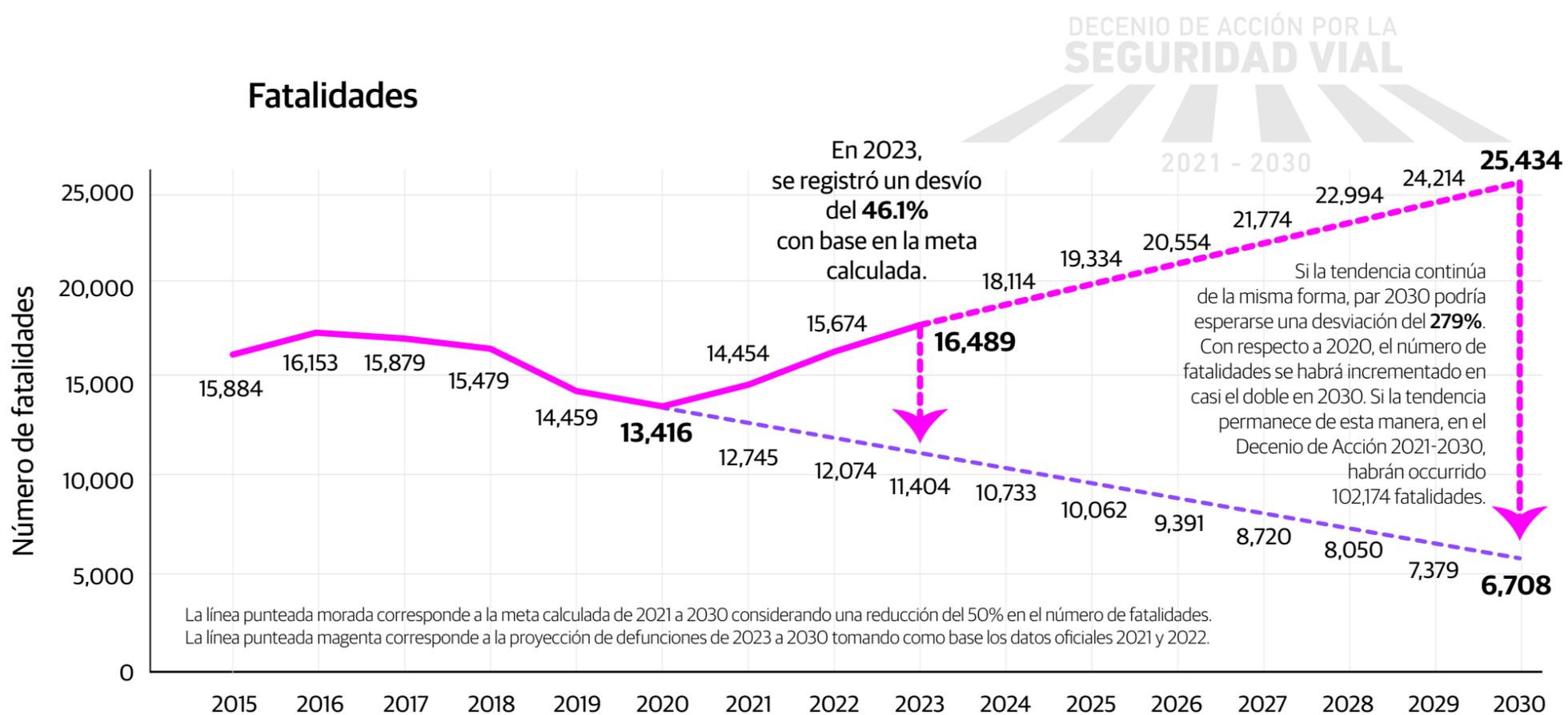
Con intervenciones que aborden tanto la infraestructura como el cumplimiento de normativas.

3

Evolución
hacia las metas
de 2030

La tendencia de las fatalidades

Entre 2021 y 2023, el panorama de fatalidades por siniestros de tránsito en México refleja un desvío preocupante respecto a las metas establecidas para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que busca reducir en al menos un **50%** las fatalidades relacionadas con el tránsito. Durante este periodo, no solo no se logró una disminución consistente, sino que se evidenció un aumento constante, con **15,674** fatalidades en 2022 y **16,489** en 2023. Este incremento marca un desvío significativo del 46.1% respecto a la meta calculada para 2023, que aspiraba a alcanzar **11,404** fatalidades.



El impacto acumulado de esta desviación sería devastador: en el periodo del Decenio de Acción 2021-2030, se estima que ocurrirían aproximadamente **102,174** fatalidades adicionales, prácticamente duplicando el número proyectado bajo los objetivos del decenio. Este escenario refleja la urgencia de implementar acciones efectivas y sostenidas para revertir la tendencia actual y alinear los esfuerzos nacionales con las metas globales.

La tendencia de fatalidades muestra un contraste claro entre los objetivos establecidos y la realidad observada. En 2020, año afectado por las restricciones de movilidad relacionadas con la pandemia, las fatalidades alcanzaron su punto más bajo con **13,416** casos. Sin embargo, a partir de 2021, las cifras comenzaron a alejarse de esta trayectoria descendente, alcanzando niveles alarmantes en los años siguientes. Si esta tendencia continúa de la misma forma, se proyecta que para 2030 México podría registrar hasta **25,434** fatalidades anuales, lo que representaría una desviación del **279%** respecto a la meta establecida de **6,708** fatalidades.

¿Cuáles son los factores que explican el desvío en la reducción de fatalidades viales?

El análisis de las cifras revela varios elementos críticos que han limitado los avances en seguridad vial:

- Aumento sostenido en la siniestralidad de motociclistas, quienes representan una proporción creciente de las fatalidades.
- Incumplimiento de normativas viales, especialmente en zonas urbanas, donde el control y la vigilancia son limitados.
- Ausencia de infraestructura segura para usuarios vulnerables como peatones y ciclistas.
- Crecimiento de la tasa de motorización, que pasó de 329.4 a 443.8 vehículos por cada mil habitantes entre 2015 y 2023, generando mayores desafíos para la gestión del tránsito y la prevención de siniestros.

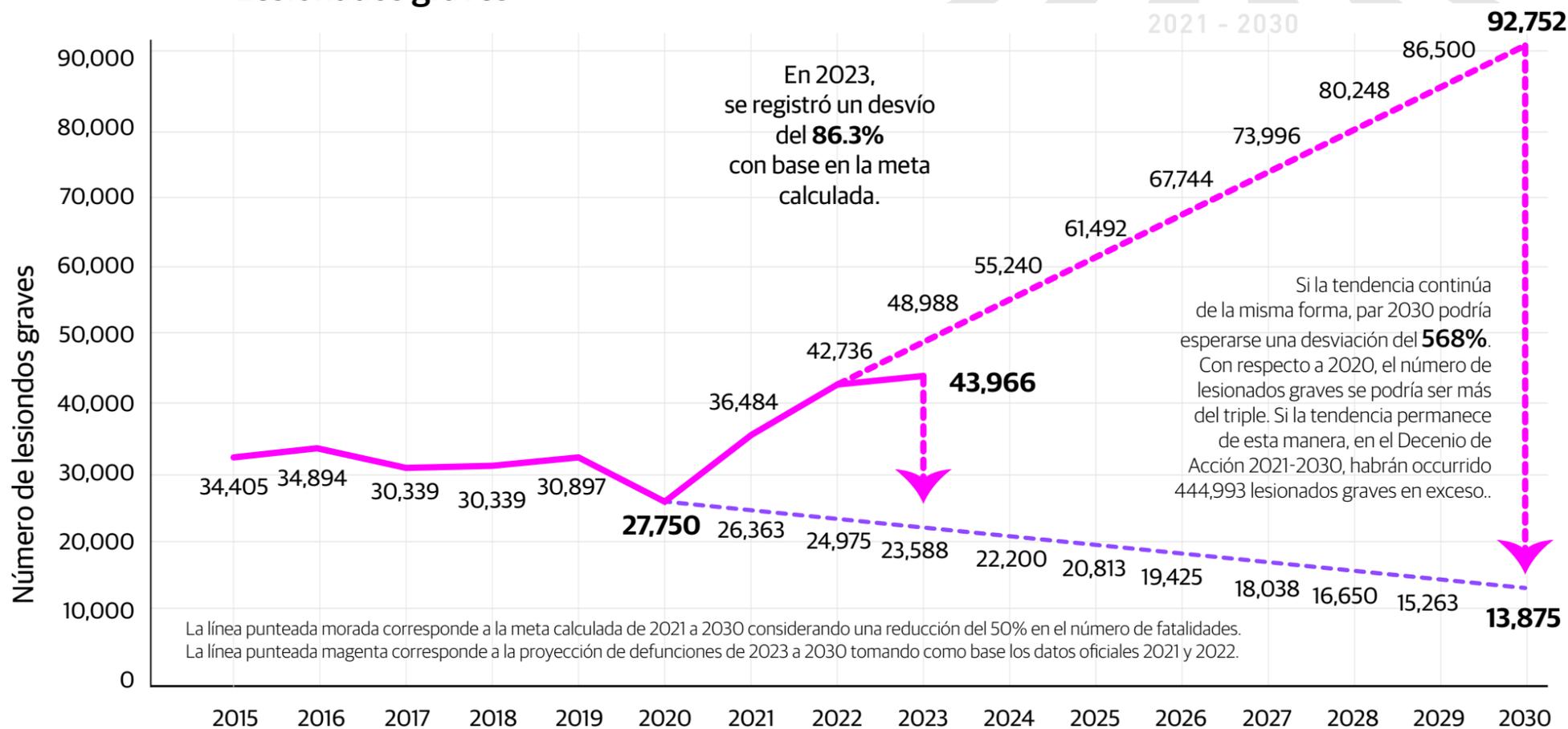
Para revertir la tendencia de siniestros y lesiones graves, es necesario:

- Aplicar el enfoque de Sistema Seguro, priorizando la vida y la integridad de todos los usuarios viales, especialmente los más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas).
- Fortalecer la fiscalización de las normativas viales existentes, asegurando su cumplimiento mediante vigilancia efectiva y sanciones proporcionales.
- Desarrollar infraestructura segura, diseñada para prevenir siniestros graves y adaptada a las necesidades de todos los modos de transporte.
- Reducir el impacto social y en salud pública asociado a los siniestros, disminuyendo la carga sobre los servicios hospitalarios y de urgencias.
- Mitigar el impacto ambiental derivado del crecimiento acelerado del parque vehicular, promoviendo alternativas sostenibles y modos de transporte menos contaminantes.

DECENIO DE ACCIÓN POR LA
SEGURIDAD VIAL

2021 - 2030

Lesionados graves



Se proyecta que entre 2021 y 2030 podrían ocurrir aproximadamente **444,993** lesionados graves adicionales.

El análisis de la tendencia muestra que, tras el mínimo histórico registrado en 2020 (27,750 lesionados graves) debido a las restricciones de movilidad relacionadas con la pandemia, las cifras comenzaron a aumentar de manera acelerada. Este crecimiento se ha mantenido constante, con incrementos anuales significativos que contrastan con las reducciones proyectadas en la meta nacional. Si esta tendencia continúa, se estima que para 2030 el número de lesionados graves podría alcanzar **92,752 casos anuales**, lo que supondría un desvío del **568%** respecto a la meta establecida para ese año de **13,875 casos**.

La acumulación de este desvío a lo largo del Decenio de Acción tendría consecuencias alarmantes: se proyecta que entre 2021 y 2030 podrían ocurrir aproximadamente **444,993 lesionados graves adicionales**, lo que triplicaría las proyecciones originales. Este escenario no solo refleja una falta de alineación con las metas globales, sino también un incremento en la carga social (impactos familiares, pérdida de productividad y deterioro en la calidad de vida de las víctimas y sus comunidades), económica y sanitaria asociada a los siniestros viales en México.

El crecimiento en el número de lesionados graves se debe, en gran parte, al aumento en el uso de motocicletas como medio de transporte y trabajo, especialmente en zonas urbanas y periurbanas. Los motociclistas representan una proporción cada vez mayor de los lesionados graves, impulsando esta tendencia al alza. A ello se suma la persistente falta de infraestructura adecuada para usuarios vulnerables, como peatones y ciclistas, y la insuficiencia en las políticas de regulación, fiscalización y educación vial.

La diferencia entre la trayectoria real y la meta proyectada subraya la necesidad de acciones urgentes y coordinadas para revertir esta tendencia. Entre las prioridades destacan la implementación de estrategias específicas para proteger a los usuarios vulnerables, la mejora de la infraestructura vial, la promoción del uso de equipo de protección personal, y el fortalecimiento del marco normativo, en línea con los principios del enfoque de "Sistema Seguro".

Si estas medidas no se implementan de manera inmediata y sostenida, México enfrentará un impacto crítico en términos de salud pública y desarrollo sostenible, dificultando aún más el cumplimiento de las metas de 2030 y perpetuando la crisis de seguridad vial que afecta al país.

En 2023, México registró 16,489 fatalidades y 43,966 lesionados graves por siniestros de tránsito, con desviaciones del 46.1% y 86.3% respectivamente respecto a las metas nacionales establecidas para ese año.

De continuar esta tendencia, para 2030 las fatalidades podrían alcanzar las 25,434 y los lesionados graves los 92,752 casos anuales, representando desviaciones acumuladas del 279% y 568%, respectivamente. Este panorama subraya la necesidad urgente de implementar medidas efectivas para revertir esta alarmante tendencia.



4

Usuarios vulnerables:
Los desafíos en peatones, ciclistas y motociclistas

Tendencias recientes y análisis por segmento

Peatones

Los resultados de la encuesta revelan una paradoja en la movilidad peatonal de las juventudes. Aunque el 70% de las personas jóvenes caminan al menos cinco días a la semana, una cifra cercana al 75% registrado entre adultos, su percepción de seguridad es notablemente menor: solo el 26% de los jóvenes se siente muy seguro al caminar solos, en contraste con el 74% de los adultos. Esta diferencia refleja no solo una mayor exposición al espacio público por parte de los jóvenes, sino también una sensación persistente de vulnerabilidad. A pesar de su frecuencia en el uso del entorno peatonal, las juventudes no se perciben como actores centrales del sistema de movilidad, lo que evidencia la necesidad de políticas que reconozcan y protejan su papel como usuarios prioritarios del espacio público.

Tendencia nacional de fatalidades (2015-2023)

A nivel nacional, las fatalidades de peatones han mostrado una tendencia general a la baja entre 2015 y 2020, cuando se registraron **6,672 fatalidades** en el primer año del periodo y **3,615** en el último. Esta reducción significativa puede atribuirse a factores como las restricciones de movilidad durante la pandemia, así como a avances graduales en la concienciación y regulación vial.

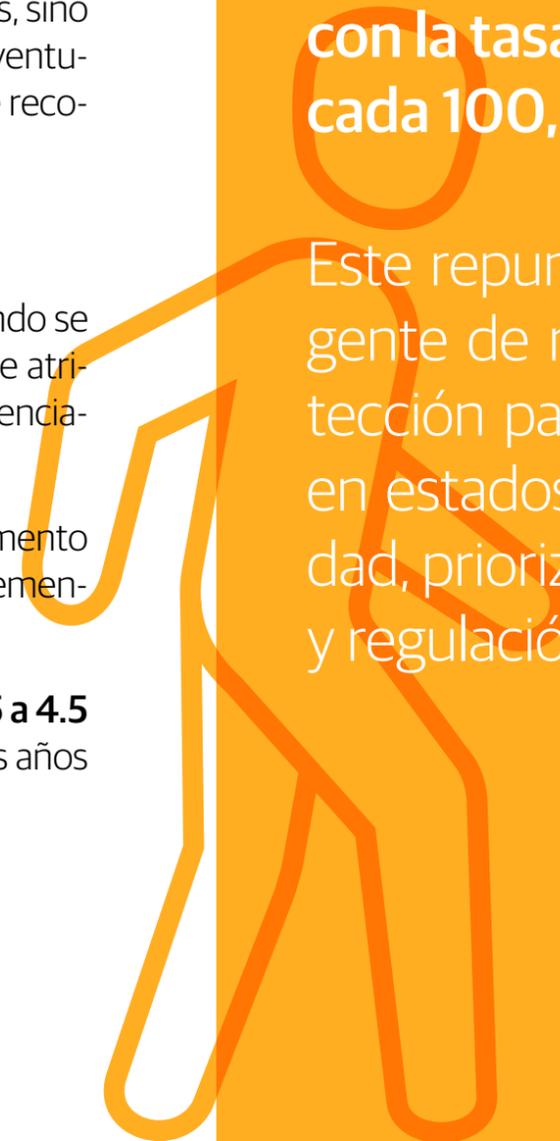
Sin embargo, a partir de 2021 se observa un repunte, con cifras que alcanzaron **4,545 fatalidades en 2023**, un aumento del **25.7%** respecto al mínimo registrado en 2020. Este incremento reciente indica una posible relajación en la implementación de medidas preventivas o un aumento en los niveles de exposición vial, especialmente en áreas urbanas.

La tasa de mortalidad nacional también refleja esta tendencia. Pasó de **6.3 por cada 100,000 habitantes en 2015 a 4.5 en 2023**, consolidando una disminución significativa en términos históricos, aunque el aumento de los últimos tres años subraya la necesidad de estrategias renovadas.

<https://www.fundacionaleatica.org/encuesta-de-percepcion-seguridad-vial/>

En 2023, las fatalidades de peatones en México alcanzaron 4,545 casos, un aumento del 25.7% respecto al mínimo registrado en 2020, con Guanajuato liderando con la tasa más alta del país (11.4 por cada 100,000 habitantes).

Este repunte subraya la necesidad urgente de reforzar las políticas de protección para peatones, especialmente en estados con altas tasas de mortalidad, priorizando infraestructura segura y regulación efectiva.





Lesionados graves (2015-2023)

El número de peatones lesionados graves también ha experimentado cambios importantes durante este periodo. En 2015, se registraron **6,672 casos**, cifra que disminuyó de manera constante hasta alcanzar un mínimo de **3,615** en 2020. Posteriormente, y en paralelo a las tendencias observadas en las fatalidades, los lesionados graves comenzaron a aumentar, llegando a **4,545 en 2023**.

Este repunte en los lesionados graves refleja una problemática persistente para los peatones, quienes siguen siendo uno de los grupos más vulnerables en las vías. Factores como la falta de infraestructura, el aumento en los niveles de motorización y la interacción con vehículos a altas velocidades son determinantes clave en esta tendencia.

Tasa de mortalidad por estado (2023)

En 2023, las tasas de mortalidad de peatones variaron ampliamente entre los estados, reflejando disparidades significativas en los riesgos a los que se enfrentan. Guanajuato destaca como la entidad con la tasa más alta, con **11.4 fatalidades por cada 100,000 habitantes**, seguida por **Sinaloa (8.2)** y **Querétaro (8.0)**. Estas cifras alarmantes podrían estar asociadas a la falta de infraestructura adecuada para peatones, como cruces seguros, pasos a nivel, calles completas, zonas de velocidad controlada, así como a la exposición a condiciones viales peligrosas.

Por otro lado, estados como **Veracruz (1.4)**, **Baja California Sur (2.7)** y **el Estado de México (4.8)** presentan las tasas más bajas, lo que podría indicar avances en medidas de protección, aunque no necesariamente reflejan una ausencia de riesgos. Es notable que la **Ciudad de México**, a pesar de su densidad poblacional y alta interacción vial, tiene una tasa moderada de **3.4**, lo que sugiere la efectividad de ciertas políticas públicas en el ámbito urbano.

Si bien las reducciones históricas en fatalidades y lesionados graves son alentadoras, el reciente repunte pone de manifiesto la necesidad de fortalecer las políticas públicas y las intervenciones específicas para este grupo. Las entidades con las tasas más altas de mortalidad, como Guanajuato y Sinaloa, requieren atención prioritaria, mientras que los estados con mejor desempeño, como Veracruz, pueden servir como modelo para replicar buenas prácticas.

Es imprescindible avanzar hacia una infraestructura vial que priorice la seguridad de los peatones, reforzar la fiscalización del tránsito en zonas urbanas y rurales, e implementar campañas educativas que fomenten el respeto por este grupo vulnerable.

Motociclistas

El crecimiento del uso de la motocicleta en México ha sido vertiginoso en los últimos años, tanto como medio de transporte como herramienta de trabajo. Esta expansión ha venido acompañada de un aumento alarmante en el número de siniestros y víctimas fatales entre sus usuarios.

Fatalidades a nivel nacional (2015-2023)

El número de personas motociclistas fallecidas ha mostrado un aumento constante durante el periodo analizado. En 2015, se registraron **2,620 fatalidades**, cifra que prácticamente se duplicó para 2023, alcanzando **5,927 casos**, un incremento del **126%** en ocho años. Este crecimiento sostenido se ha acelerado particularmente desde 2020, cuando las restricciones de movilidad relacionadas con la pandemia parecieron mitigar temporalmente el riesgo.

Este aumento refleja la creciente popularidad de las motocicletas como medio de transporte, especialmente en zonas urbanas y periurbanas, donde el acceso a vehículos más costosos es limitado. Entre 2015 y 2023, el parque vehicular de motocicletas en México creció de **2.6 a 7.7 millones de unidades**, lo que representa un incremento del **195%**. Sin embargo, también subraya problemas como la falta de infraestructura adecuada, la falta de fiscalización del uso de cascos certificados y el incumplimiento de límites de velocidad.

Lesionados graves a nivel nacional (2015-2023)

La situación de los lesionados graves entre motociclistas sigue una tendencia similar a la de las fatalidades, con un incremento marcado a lo largo del periodo. En 2015, se registraron **12,364 motociclistas lesionados graves**, cifra que se duplicó para 2023, con un total de **27,568 casos**, lo que representa un crecimiento del **123%**.

Este incremento es indicativo de un riesgo creciente asociado al uso de motocicletas, que no solo afecta a la vida de los motociclistas, sino que también genera una carga considerable para los sistemas de salud debido a la gravedad de las lesiones típicamente asociadas con este tipo de vehículos. Cabe destacar que los motociclistas, debido a su exposición directa en las vías, enfrentan una probabilidad significativamente mayor de sufrir lesiones graves en comparación con otros usuarios viales.

Proteger a los motociclistas en México requiere medidas urgentes como:

- **Uso obligatorio y fiscalizado de cascos certificados**, que reduzcan significativamente el riesgo de lesiones graves y fatalidades. Se estima que hasta 911 vidas podrían salvarse cada año en México si todos los motociclistas utilizaran cascos certificados correctamente.
- **Mejora de la infraestructura vial** con un enfoque en zonas urbanas y periurbanas, donde ocurre la mayoría de los siniestros.
- **Educación y sensibilización vial** dirigida a motociclistas y otros usuarios de las vías, para fomentar comportamientos seguros y reducir riesgos.





Fatalidades por estado (2023)

El análisis estatal revela disparidades significativas en las tasas de fatalidades entre motociclistas. **Tabasco** lidera con una tasa alarmante de **14.6 por cada 100,000 habitantes**, seguida por **Colima (12.3)** y **Yucatán (10.3)**. Estas cifras reflejan un entorno especialmente peligroso para los motociclistas en estas regiones, posiblemente relacionado con la falta de infraestructura vial adecuada y de medidas de protección.

Por el contrario, estados como **Baja California (0.2)**, **Guerrero (0.7)** y **Nuevo León (0.4)** presentan tasas considerablemente menores, lo que podría deberse a un menor uso de motocicletas como medio de transporte o a mejores regulaciones y condiciones viales.

En estados con alta incidencia, como **Tabasco**, la falta de cumplimiento de normativas relacionadas con el uso de cascos certificados y los altos niveles de exposición en vías de alta velocidad son factores determinantes del riesgo elevado. Estos datos subrayan la necesidad de políticas específicas para proteger a este grupo, incluyendo campañas educativas, reforzamiento de la fiscalización y mejora de la infraestructura vial.

El crecimiento sostenido en las fatalidades y los lesionados graves entre motociclistas en México refleja una crisis en la seguridad vial para este grupo, que se ha convertido en el más vulnerable en términos absolutos. Este panorama exige una acción inmediata y coordinada que priorice:

- El uso obligatorio y fiscalizado de cascos certificados.
- La mejora de la infraestructura vial con un enfoque en zonas urbanas y periurbanas.
- La educación y sensibilización tanto de motociclistas como de otros usuarios viales para reducir los comportamientos de riesgo.

Estados como Tabasco y Colima requieren atención prioritaria, mientras que aquellos con tasas bajas pueden servir como modelos para replicar estrategias exitosas.

Ciclistas

De acuerdo con la Encuesta de Percepción en Seguridad Vial, el 12% de la población usa bicicleta **entre 4 y 7 días** a la semana. Destaca que en su mayoría, son estudiantes (**12.6% vs. 5.4%** en el resto) quienes muestran mayor respaldo a medidas estrictas de seguridad vial, como la reducción de puntos por infracciones. Asimismo, muestran mayor conciencia sobre riesgos por falta de señalización e infraestructura (**64.4% vs. 60.3%** general) y perciben con mayor claridad el riesgo en entornos urbanos de alto tráfico. Los resultados evidencian la urgencia de consolidar políticas de protección e infraestructura que garanticen condiciones seguras para los ciclistas, cuyo papel activo en la movilidad requiere una atención prioritaria.

Fatalidades a nivel nacional (2015-2023)

Entre 2015 y 2023, las fatalidades de ciclistas han mostrado una tendencia decreciente. En 2015, se registraron **292 fatalidades**, cifra que disminuyó gradualmente a lo largo del periodo, alcanzando **215 casos en 2023**, lo que representa una reducción acumulada del **26.4%**. Este descenso puede atribuirse a un aumento en la concienciación sobre el uso de bicicletas y medidas de seguridad, así como a la implementación de ciclovías y otras infraestructuras específicas en algunas ciudades.

Sin embargo, el ritmo de esta reducción se ha ralentizado en los últimos años. Entre 2022 y 2023, se registró una disminución marginal del **2.3%**, lo que indica que aún persisten riesgos significativos para los ciclistas, especialmente en zonas con baja infraestructura de protección.

Mortalidad por estado (2023)

El análisis estatal revela que la tasa de mortalidad entre ciclistas es relativamente baja en comparación con otros usuarios vulnerables, pero presenta variaciones importantes. Estados como **Tabasco (0.6 por cada 100,000 habitantes)**, **Tlaxcala (0.7)** y **Yucatán (0.6)** destacan con las tasas más altas, lo que refleja un mayor riesgo relativo para los ciclistas en estas entidades.

Por otro lado, estados como **Baja California, Campeche, Guerrero y Veracruz** reportan una tasa de **0.0**, lo que podría indicar una menor exposición de ciclistas en estas regiones o, en algunos casos, una subestimación debido a limitaciones en el registro de datos.

En términos generales, las entidades con tasas más altas suelen coincidir con áreas donde los ciclistas comparten las vías con vehículos motorizados en ausencia de infraestructura ciclista, como ciclovías o acotamientos adecuados.

Garantizar la seguridad de los ciclistas en México requiere acciones clave:

- **Expandir la infraestructura ciclista**, como ciclovías y carriles exclusivos, en áreas urbanas y rurales, para reducir la interacción directa con vehículos motorizados.
- **Fortalecer la regulación y la fiscalización**, asegurando el respeto por los ciclistas en las vías y sancionando incumplimientos.
- **Promover campañas educativas** dirigidas a ciclistas y conductores, fomentando el respeto mutuo y concienciando sobre el uso de equipo de protección adecuado para reducir riesgos.





Lesionados graves a nivel nacional (2015-2023)

En cuanto a los lesionados graves, la tendencia también es decreciente. En 2015, se reportaron **3,324 ciclistas lesionados graves**, cifra que disminuyó progresivamente hasta llegar a **2,721 en 2023**, lo que representa una reducción acumulada del **18.1%**. Este descenso es un reflejo positivo de los esfuerzos realizados en algunas regiones para mejorar la infraestructura vial y fomentar una mayor seguridad para los ciclistas.

Sin embargo, como ocurre con las fatalidades, el ritmo de reducción en los últimos años ha sido más lento. Entre 2022 y 2023, se registró una disminución de solo 5%, lo que subraya la necesidad de intervenciones adicionales para proteger a este grupo vulnerable.

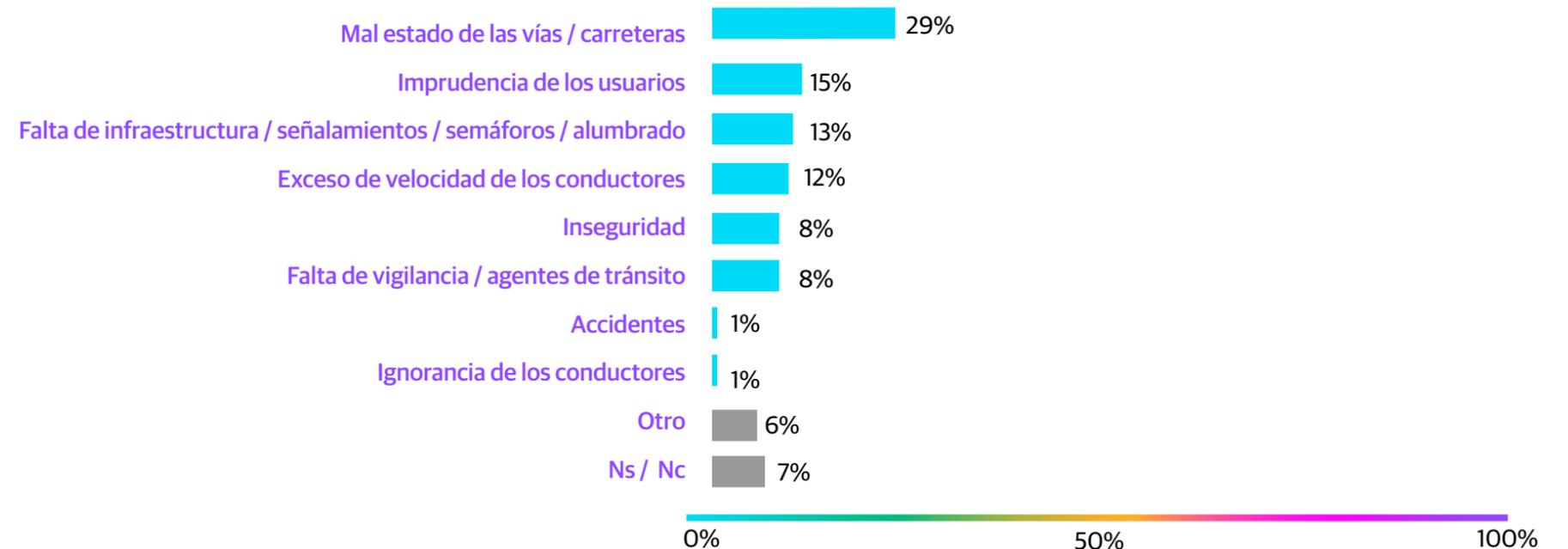
El panorama para los ciclistas en México muestra avances alentadores, pero el ritmo de mejora es insuficiente para garantizar la seguridad de este grupo en las vías. Las cifras revelan que la infraestructura y las políticas públicas actuales han logrado reducir las fatalidades y los lesionados graves, pero aún queda un largo camino por recorrer.

Además es crucial conocer las percepciones de las personas en relación a los medios de transporte de acuerdo con la Encuesta de Percepción sobre Seguridad Vial que realizó Fundación Aleatica. Los encuestados a nivel nacional consideraron que es más probable llegar a estar involucrado en un siniestro de tránsito si se trasladan en los siguientes medios de transporte:

En una escala del 1 al 5 donde 1 es nada probable y 5 es muy probable, ¿Cuál de los siguientes medios de transporte le parece sería más probable llegar a estar involucrado en un siniestro de tránsito?

	Nada probable ← → Muy probable					
	1	2	3	4	5	Promedio
Motocicleta	5%	3%	8%	15%	69%	4.4
Automóvil	6%	10%	23%	16%	45%	3.8
Autobús	10%	18%	31%	16%	25%	3.3
Camión	12%	17%	29%	17%	25%	3.3
Taxi	15%	15%	27%	17%	26%	3.2
Bicicleta	23%	24%	19%	11%	23%	2.9
A pie	29%	19%	22%	10%	20%	2.7
Patín eléctrico	51%	18%	11%	6%	14%	2.1

Estos hallazgos permiten identificar una multiplicidad de factores que la ciudadanía asocia con los problemas de seguridad vial. Si bien el 29% de las personas señala el mal estado de las calles, también destacan otros elementos como la imprudencia de los usuarios (15%), la falta de señalización e iluminación (13%), el exceso de velocidad (12%), e incluso la insuficiencia en la vigilancia y aplicación de normas (8%). Estos datos reflejan que la seguridad vial se percibe como una responsabilidad compartida, donde convergen tanto condiciones del entorno como conductas individuales.



Lesionados graves a nivel nacional (2015-2023)

Es crucial que los esfuerzos se centren en:

- **Expandir la infraestructura ciclista**, como ciclovías y carriles exclusivos, en zonas urbanas y rurales.
- **Fortalecer la regulación y la fiscalización** para garantizar el respeto por los ciclistas en las vías.
- **Promover campañas tanto educativas como de comunicación, que ayude a cambiar los patrones de comportamiento de riesgo** que fomenten el respeto mutuo entre ciclistas y conductores, además de concienciar sobre el uso de equipo de protección adecuado.



Recomendaciones y medidas generales para mejorar la seguridad vial en personas vulnerables:

Promoción de sistemas seguros:

- Implementar estrategias integrales que abarquen infraestructura segura, vehículos más seguros, usuarios responsables y respuesta post-siniestro eficiente.

Cumplimiento y fortalecimiento de la legislación:

- Enfocarse en leyes y normas específicas que regulen el uso de cascos certificados, cinturones de seguridad y límites de velocidad.
- Fiscalización más estricta para garantizar el respeto a las normativas.

Infraestructura vial segura:

- Expandir y mantener infraestructura que proteja a usuarios vulnerables (ciclo-vías segregadas, pasos peatonales a nivel de calle y señalización adecuada).

Campañas educativas y de sensibilización:

- Fomentar una cultura vial donde se priorice el respeto a los usuarios más vulnerables.
- Educar a motociclistas y ciclistas sobre el uso correcto del equipo de protección.

Monitoreo y evaluación constante:

- Implementar sistemas de recopilación de datos para evaluar el impacto de las medidas adoptadas y ajustar estrategias.

Algunas medidas específicas para cada grupo:



Peatones:

- Que los anchos de las banquetas sean adecuadas, libre de obstáculos y accesibles.
- Mejorar la iluminación en zonas de cruce y pasos peatonales.
- Implementar semáforos peatonales con tiempos adecuados para todas las edades.
- Crear zonas libres de vehículos motorizados en áreas de alta densidad de peatones.



Motociclistas:

- Establecer campañas masivas para promover el uso de cascos certificados, destacando los riesgos de usar cascos no certificados.
- Crear programas de capacitación obligatorios para motociclistas sobre conducción segura y respeto a las normas de tránsito.
- Diseñar carriles exclusivos para motocicletas en vías urbanas principales.



Ciclistas:

- Promover el desarrollo de ciclo-vías y carriles exclusivos en todas las ciudades principales.
- Garantizar el mantenimiento de la infraestructura ciclista existente.
- Sensibilizar a los conductores de vehículos motorizados sobre el respeto hacia los ciclistas en las vías.

Implementación de la perspectiva de sistemas seguros:

- Incorporar un enfoque integral en todas las medidas, garantizando la coordinación entre autoridades gubernamentales, sociedad civil y sector privado para alcanzar metas comunes.

Estas recomendaciones deben ser implementadas con un enfoque participativo y adaptado a las realidades locales de cada comunidad para maximizar su efectividad.



5

Regulaciones
recientes
y su impacto

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Promulgada en 2022, esta ley marcó un hito al reconocer la movilidad segura, accesible, eficiente y sostenible, como un derecho, con prioridad para peatones, ciclistas y motociclistas, estos últimos con mayor riesgo de perder la vida en siniestros viales.

Entre sus aspectos más relevantes de la ley se encuentran:

La reforma al artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Publicada el 8 de mayo de 2023, establece límites de velocidad diferenciados según el tipo de vía y su entorno.

Control riguroso de límites de velocidad: Se establecen en 20 km/h en zonas escolares y hospitalarias, 30 km/h en calles secundarias con alta presencia peatonal, 50 km/h en avenidas urbanas principales, 80 km/h en avenidas de acceso controlado y carreteras estatales, y 110 km/h en carreteras federales para automóviles y motocicletas.

Protección obligatoria: uso de casco certificado para motociclistas y cinturón de seguridad para todos los ocupantes de vehículos.

Infraestructura segura: impulso a ciclovías y pasos peatonales incluyentes.

El impacto inicial de esta ley ha sido positivo al obligar a estados y municipios a armonizar normas locales. No obstante, la implementación sigue siendo desigual, reflejando la urgencia de mayor coordinación intergubernamental para salvar vidas.

Actualizaciones en reglamentos locales

Varios estados y municipios han comenzado a adaptar sus reglamentos a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Ejemplos notables incluyen:

- **Ciudad de México:** Fortaleció la fiscalización del uso del casco en motociclistas y estableció sanciones más severas para el exceso de velocidad. También se han expandido las ciclovías, duplicando su extensión en los últimos cinco años.

Ciudad de México

Fiscalización del uso de cascos para motociclistas y expansión de ciclovías

En septiembre de 2023, la Ciudad de México implementó modificaciones al Reglamento de Tránsito para reforzar la seguridad de los motociclistas. Estas medidas incluyen la obligatoriedad del uso de cascos certificados, con sanciones que van desde 5 hasta 10 Unidades de Medida y Actualización (UMA), equivalentes a multas de entre \$1,037 y \$2,075 pesos. Además, se establecen sanciones adicionales, como la pérdida de puntos en la licencia de conducir y la remisión del vehículo al depósito en caso de incumplimiento.

Paralelamente, la ciudad ha continuado con la expansión de su infraestructura ciclista, duplicando la extensión de ciclovías en los últimos cinco años. Esta iniciativa busca promover el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro y sostenible, ofreciendo a los ciclistas vías exclusivas que mejoran su seguridad y movilidad.

- **Puebla:** Implementó límites de velocidad más estrictos en zonas escolares y aumentó las campañas de concientización sobre el uso de equipo de protección.
- **Nuevo León:** Ha promovido programas de capacitación obligatoria para motociclistas y conductores de transporte público.

Estas acciones locales refuerzan los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, pero aún persisten brechas en su aplicación efectiva, especialmente en municipios con recursos limitados.

Impacto en usuarios vulnerables

Las regulaciones recientes han tenido impactos positivos para los usuarios vulnerables, aunque los avances no han sido uniformes:



Peatones:

- **Avances:** Mayor construcción de pasos peatonales a nivel de calle y reducción de velocidades en zonas urbanas.
- **Retos:** Los anchos adecuados y que la franja de circulación peatonal este libre de obstáculos. Persisten las invasiones de banquetas por vehículos y la falta de semáforos adecuados en varias ciudades.



Ciclistas:

- **Avances:** Incremento en ciclovías y campañas educativas.
- **Retos:** Interrupciones en la conectividad de ciclovías y falta de cultura vial que respete al ciclista.



Motociclistas:

- **Avances:** Fiscalización más estricta del uso del casco y campañas de sensibilización.
- **Retos:** Alto incumplimiento del uso de cascos certificados y conductas de riesgo persistentes, como el exceso de velocidad.

Puebla

Límites de velocidad en zonas escolares y campañas de concientización

En mayo de 2023, Puebla adoptó nuevas disposiciones en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, estableciendo límites de velocidad más estrictos en zonas escolares, hospitales y áreas vulnerables. Se fijó un límite de 20 km/h en estas áreas, con el objetivo de proteger a los peatones y reducir siniestros de tránsito.

Además, se han implementado campañas de concientización dirigidas a conductores, enfatizando la importancia de respetar estos límites de velocidad y promover una conducción responsable en entornos escolares y hospitalarios. Estas campañas buscan sensibilizar a los conductores sobre los riesgos asociados al exceso de velocidad y la necesidad de proteger a los usuarios más vulnerables de la vía.

Retos y áreas de mejora

A pesar de los avances, la implementación de estas regulaciones enfrenta varios desafíos:

- **Desigualdad en la aplicación:** Los municipios con menos recursos tienen dificultades para implementar las disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.
- **Fiscalización limitada:** La falta de personal y tecnología para hacer cumplir las normativas afecta su efectividad.
- **Educación vial insuficiente:** Aunque se han lanzado campañas, no han alcanzado una cobertura nacional ni han logrado cambios significativos en la cultura vial.

Para superar estos retos, es necesario:

- Aumentar los recursos destinados a la seguridad vial a nivel local y estatal.
- Implementar programas de capacitación para autoridades y conductores.
- Promover la colaboración entre sectores público, privado y sociedad civil.

Las regulaciones recientes, lideradas por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, han establecido una base sólida para mejorar la seguridad vial en México. Sin embargo, su impacto pleno dependerá de una implementación efectiva y equitativa en todo el país. Priorizar la protección de los usuarios vulnerables, fortalecer la fiscalización y promover una cultura vial basada en el respeto y la responsabilidad son claves para reducir los índices de siniestralidad y avanzar hacia las metas del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Nuevo León

Capacitación para operadores de transporte público

En febrero de 2023, el Congreso del Estado de Nuevo León exhortó a la Secretaría de Movilidad a implementar un programa de capacitación permanente para los conductores de transporte público urbano. Esta iniciativa responde a la preocupación por el incremento de siniestros de tránsito viales involucrando unidades de transporte público y busca profesionalizar a los operadores para mejorar la seguridad vial y la calidad del servicio.

La capacitación propuesta abarca aspectos como el marco legal y vialidad, atención y servicio al usuario, manejo defensivo, responsabilidad y ética del conductor, técnicas de conducción, higiene y seguridad, y operación y mantenimiento de unidades. El objetivo es garantizar que los operadores estén debidamente preparados para desempeñar sus funciones de manera segura y eficiente.

Vinculación con la Declaración de Marrakech:

Estas acciones locales se alinean con la visión global expuesta en la Cuarta Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial celebrada en Marrakech en febrero de 2025, donde se destacó la urgencia de reforzar el financiamiento, el compromiso político, y la coordinación multisectorial como pilares fundamentales para enfrentar la crisis de seguridad vial. Particularmente se enfatizó en la promoción de infraestructuras seguras y autosostenibles, y en la incorporación integral de la seguridad vial en políticas educativas y urbanísticas.

Al revisar los compromisos adquiridos por distintos países durante esta conferencia, se identifica una notable coincidencia con estrategias adoptadas por países latinoamericanos como Brasil, Colombia, México y Argentina, quienes también reconocen la importancia de adoptar enfoques integrales y de sistemas seguros, así como mejorar significativamente la recopilación y análisis de datos viales para fortalecer la toma de decisiones basada en evidencia. Al igual que estos países, se recomienda la implementación de leyes más estrictas sobre factores clave de riesgo como velocidad, uso de cascos y cinturones de seguridad, y manejo bajo los efectos del alcohol.

**4TH GLOBAL MINISTERIAL
CONFERENCE ON
ROAD SAFETY**

MARRAKECH - MOROCCO

Elementos clave de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042:

En concordancia con el marco internacional, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 presenta directrices clave:

1

Enfoque del Sistema Seguro: Implementar de manera integral este enfoque en el diseño, planificación y mantenimiento de infraestructuras viales urbanas y rurales, fomentando vías autoexplicativas y perdonadoras, capaces de minimizar errores humanos y reducir la severidad de los siniestros.

2

Fortalecimiento de capacidades institucionales: Desarrollar capacidades técnicas y operativas en agencias gubernamentales y autoridades locales para garantizar una gestión efectiva de políticas viales, monitoreo continuo de resultados, y adaptaciones basadas en datos empíricos.

3

Promoción de la movilidad activa y sostenible: Impulsar el desarrollo de infraestructuras seguras para peatones y ciclistas, estableciendo redes integradas que faciliten la movilidad no motorizada y reduzcan la dependencia del vehículo particular, promoviendo sistemas de transporte público de calidad.

4

Mejoramiento del transporte público colectivo (Eje 2 de la ENAMOV), el cual debe ser un factor crucial que ayude a disminuir los altos índices de siniestralidad, derivado a la deficiencia del servicio y su calidad; provoca el uso del vehículo particular, en especial la motocicleta. Al mejorar los servicios e impulsar sistemas de transporte público integrados, coadyuva a desincentivar el uso de vehículos particulares.

5

Mejoramiento de sistemas de fiscalización y control: Incrementar y modernizar los sistemas de vigilancia y control vial, utilizando tecnología avanzada para la detección de infracciones y la aplicación efectiva de sanciones, fortaleciendo así el cumplimiento de las normativas existentes.

6

Educación y concientización pública: Desarrollar programas educativos continuos sobre seguridad vial desde niveles educativos iniciales hasta programas específicos dirigidos a conductores y usuarios vulnerables, creando una cultura de movilidad segura a largo plazo.

7

Cooperación internacional y financiamiento sostenible: Facilitar la cooperación internacional y la búsqueda de financiamiento sostenible para programas y proyectos de seguridad vial, aprovechando recursos y experiencias globales para fortalecer acciones locales.

6

Conclusiones y
recomendaciones



El presente Monitor de la Seguridad Vial 2025 revela que, aunque se han logrado algunos avances en la reducción de fatalidades y lesiones derivadas de siniestros de tránsito, persisten desafíos significativos que requieren atención inmediata y coordinada. Los hallazgos clave del documento subrayan la complejidad del fenómeno vial y resaltan áreas específicas que necesitan intervención prioritaria:

Conclusiones derivadas del Monitor:

Incremento de la siniestralidad en zonas urbanas: La incidencia de siniestros viales ha aumentado notablemente en entornos urbanos, particularmente en corredores de alta demanda vehicular e intersecciones críticas, requiriendo intervenciones enfocadas en infraestructura segura y mecanismos eficaces de fiscalización y control.

Alta vulnerabilidad de motociclistas: El número creciente de motociclistas involucrados en siniestros mortales destaca la urgencia de estrategias focalizadas que promuevan medidas preventivas como el uso obligatorio de cascos certificados y el respeto a límites de velocidad seguros.

Promover campañas de sensibilización y concientización desde el ámbito nacional con el fin de que permee en lo local.

Deficiencias en infraestructura peatonal y ciclista: Las infraestructuras urbanas continúan presentando carencias sustanciales en términos de accesibilidad y seguridad para peatones y ciclistas, exponiendo a estos usuarios a un riesgo constante de lesiones y fatalidades.

Insuficiente fiscalización del cumplimiento normativo: La falta de una armonización nacional, aplicación efectiva y consistente de las normativas existentes, especialmente las relacionadas con el exceso de velocidad y el uso adecuado de cascos en motociclistas, constituye una barrera crítica para reducir la siniestralidad vial.

Necesidad de una mayor inversión en seguridad vial: La limitada disponibilidad de recursos financieros dedicados específicamente a la seguridad vial, tanto a nivel público como privado, afecta negativamente la implementación de acciones y programas sostenibles y eficaces.



Finalmente, el compromiso global hacia una movilidad segura, accesible y sostenible requiere acciones inmediatas, coordinadas y sostenibles, basadas en un enfoque multisectorial y en la integración efectiva de estrategias locales, nacionales e internacionales. La implementación decidida de estas recomendaciones será crucial para avanzar hacia las metas globales establecidas en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

Llamado a la acción para los sectores público, privado y social.

Fundación Aleatica para la Seguridad Vial hace un llamado urgente a los sectores público, privado y social a asumir compromisos claros y efectivos para enfrentar la crisis de seguridad vial. Es imprescindible actuar de manera conjunta y decidida, priorizando inversiones en infraestructura segura, fortaleciendo los sistemas normativos y de fiscalización, promoviendo programas educativos permanentes, así como campañas de comunicación para cambiar los patrones de los factores de riesgo adoptando enfoques innovadores y sostenibles. Solo mediante la cooperación intersectorial y la movilización efectiva de recursos, podremos garantizar una movilidad segura y equitativa, reducir significativamente las víctimas viales y avanzar firmemente hacia los objetivos globales establecidos para 2030.

7

Nota
metodológica

Para la integración de la información de este documento, se utilizaron bases de datos oficiales disponibles y publicadas para el periodo comprendido entre el 2015 y 2023, siendo este último año el más reciente.

Para el cálculo de la mortalidad se ha utilizado la Clasificación Internacional de Enfermedades 10ª Edición (CIE-10) utilizando los siguientes códigos: V02, V03, V04, V09, V12, V13, V14, V19, V20, V21, V22, V23, V24, V25, V26, V27, V28, V29, V31, V32, V33, V34, V37, V38, V39, V40, V41, V42, V43, V44, V45, V46, V47, V48, V49, V50, V52, V53, V54, V55, V56, V57, V58, V59, V60, V63, V64, V65, V66, V67, V68, V69, V70, V72, V73, V74, V75, V76, V77, V78, V79, V80, V81, V82, V83, V84, V85, V86, V87, V89 y Y85.

Se realizó una redistribución proporcional de los códigos registrados como "otros" y "no especificados" a tipo de usuarios: peatones, ciclistas, motociclistas, ocupantes de vehículos, ocupantes de autobús y ocupantes de vehículos de carga.

Las tablas y gráficas son de elaboración propia con base en la utilización de las fuentes antes mencionadas. La proyección de las metas a 2030 se elaboró considerando una reducción del 50% del número absoluto tomando como base el año 2020 y estableciendo una tendencia lineal.

El número de siniestros viales se calculó tomando en consideración la suma reportada por el INEGI y por la SICT.

El número de lesionados graves se calculó tomando como fuente la base de egresos hospitalarios bajo el criterio de personas que requirieron atención médica hospitalaria con base en los Códigos CIE-10.

El número de lesionados leves fue calculado sumando lo reportado por el INEGI y por la SICT considerando como lesionadas in situ de acuerdo con la metodología de recolección de datos de dichas instituciones. Sobre este total, se restó el número de egresos hospitalarios (lesionados graves) y con ello se calculó el número de lesionados leves (que no requirieron atención médica hospitalaria).

La tasa de mortalidad se calculó con base en 100,000 habitantes.

La tasa de letalidad se calculó con base en el número total de defunciones entre el número de siniestros viales por 1,000 siniestros.

La tasa de siniestralidad se calculó considerando el número de siniestros viales entre el parque vehicular por 1,000 vehículos.

La tasa de motorización se calculó con base en el parque vehicular y la población por 1,000 habitantes.

La información del presente documento se complementa con datos provenientes de la Encuesta de Percepción sobre Seguridad Vial elaborada por Fundación Aleatica para la Seguridad Vial, SIMO Consulting y el Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial. Dicha encuesta recoge percepciones clave sobre seguridad vial y fue aplicada del 2 al 14 de julio de 2024. Población objetivo: Hombres y mujeres mayores de 18 años residentes en viviendas particulares. Tamaño de muestra: 1,500 casos efectivos. Método de recolección de datos: Entrevistas cara a cara en viviendas. Representatividad: Nacional, con sobremuestra en municipios del Estado de México (Naucalpan, Tlalneantla, Ecatepec, Chimalhuacán, Tultepec) y Ciudad de México. Margen de error: $\pm 3.1\%$. Nivel de confianza: 95%.

Fuentes Oficiales Consultadas

Estadística de siniestros de tránsito, año 2023. SICT/IMT. 2024. Disponible en: SICT

Base de defunciones 1998-2023. INEGI/Salud. 2022. Consultado el 24 de enero de 2025 en: DGIS Salud

Accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas. INEGI, 2023. Consultado el 22 de febrero de 2025 en: INEGI Accidentes

Egresos hospitalarios. Dirección General de Información en Salud. Secretaría de Salud, 2023. Consultado el 24 de enero de 2025 en: DGIS Egresos Hospitalarios

Proyecciones de población de CONAPO versión Encuesta Intercensal 2015. Secretaría General del Consejo Nacional de Población (CONAPO), 2023. Consultado en: DGIS Población

Vehículos de motor registrados en circulación. INEGI, 2023. Consultado el 24 de enero de 2025 en: INEGI Vehículos



8

Glosario

- **Accesibilidad:** Condición que facilita a todos los usuarios, especialmente aquellos con movilidad limitada, el acceso seguro y eficiente a los espacios públicos y medios de transporte.
- **Autosostenible:** Característica de un sistema que puede mantenerse por sí mismo con recursos propios, sin necesidad de apoyos externos continuos.
- **Cascos certificados:** Cascos que cumplen con estándares de seguridad internacionales, probados y validados para ofrecer protección eficaz en caso de siniestro vial.
- **Cultura vial:** Conjunto de comportamientos, actitudes y prácticas relacionadas con el uso seguro y respetuoso del espacio vial por parte de todos los usuarios.
- **Datos empíricos:** Información obtenida directamente mediante observación o experimentación, utilizada para fundamentar decisiones en seguridad vial.
- **Educación vial:** Procesos y estrategias educativas destinadas a mejorar el conocimiento y las habilidades necesarias para un uso seguro y responsable de las vías.
- **Enfoque del Sistema Seguro:** Metodología que asume que los seres humanos pueden cometer errores y busca minimizar las consecuencias de dichos errores a través de diseños viales y vehículos más seguros, velocidades apropiadas y comportamientos seguros.
- **Fiscalización vial:** Proceso mediante el cual las autoridades competentes supervisan y sancionan el cumplimiento de las normativas y leyes de tránsito.
- **Gestión vial integral:** Coordinación y administración de políticas, recursos y acciones enfocadas en la mejora continua de la seguridad vial.
- **Incidente vial:** Evento imprevisto ocurrido en una vía que puede generar lesiones, pérdidas materiales o daños ambientales.
- **Infraestructura autoexplicativa y perdonadora:** Diseño vial que intuitivamente guía a los conductores a comportarse adecuadamente, y que minimiza las consecuencias de errores humanos, reduciendo la gravedad de los siniestros viales.
- **Infraestructura vial segura:** Elementos físicos de la vía diseñados y construidos específicamente para reducir riesgos y aumentar la seguridad de todos los usuarios.
- **Movilidad activa:** Desplazamientos que involucran actividad física, como caminar o andar en bicicleta, promoviendo beneficios tanto para la salud como para el medio ambiente.
- **Movilidad sostenible:** Sistema de movilidad que considera aspectos ambientales, económicos y sociales para satisfacer las necesidades actuales sin comprometer a las futuras generaciones.

- **Movilidad urbana:** Desplazamiento cotidiano de personas en un entorno urbano utilizando diversos modos de transporte.
- **Multisectorial:** Que involucra activamente a múltiples sectores o disciplinas, incluyendo público, privado y social, en el abordaje integral de un problema.
- **Normativa vial:** Conjunto de reglas, leyes y regulaciones que determinan el comportamiento adecuado de los usuarios en las vías de tránsito.
- **Peatón:** Persona que se desplaza a pie, siendo un usuario especialmente vulnerable en la dinámica vial.
- **Planificación vial:** Proceso de diseño y organización del uso del espacio vial para optimizar la seguridad y eficiencia del tránsito.
- **Siniestralidad vial:** Incidencia de siniestros o siniestros de tránsito, que involucran lesiones, fatalidades o daños materiales.
- **Sistema de gestión de seguridad vial:** Conjunto organizado de políticas, procedimientos y recursos destinados a mejorar continuamente la seguridad vial.
- **Sistema de vigilancia y control vial:** Conjunto de procedimientos, tecnologías y acciones destinados a supervisar el comportamiento vial y garantizar el cumplimiento de las normativas.
- **Sostenibilidad vial:** Capacidad de un sistema vial para operar en equilibrio con el medio ambiente, sociedad y economía, asegurando su funcionamiento eficaz a largo plazo.
- **Tránsito:** Movimiento o desplazamiento de personas, vehículos y animales por las vías públicas o privadas de uso común. También se refiere a la circulación y regulación del flujo vial mediante normas y dispositivos específicos.
- **Transporte público de calidad:** Sistema de transporte masivo eficiente, accesible, seguro y confiable, que ofrece una alternativa efectiva al vehículo privado.
- **Urbanismo táctico:** Intervenciones rápidas y temporales en el espacio público destinadas a mejorar la seguridad, funcionalidad y habitabilidad urbana.
- **Usuario vulnerable:** Usuarios de la vía que tienen mayor riesgo de sufrir lesiones graves o fatales en caso de siniestro, como peatones, ciclistas y motociclistas.
- **Velocidad segura:** Velocidad determinada como adecuada para circular, considerando las condiciones del entorno vial y reduciendo el riesgo de siniestros viales.
- **Vision Cero:** Estrategia que plantea como objetivo eliminar completamente las fatalidades y lesiones graves derivadas de siniestros viales mediante enfoques integrales y sistemas seguros.



Fundación
ALEATICA

www.fundacionaleatica.org