

Monitor de la Seguridad Vial en México 2026

Datos oficiales 2024

Una radiografía sobre la situación
en **México rumbo al 2030**



Fundación
ALEATICA



El Monitor de la Seguridad Vial llega a su tercera edición.
Consulta las ediciones 2024 y 2025



Consulta el Monitor 2024



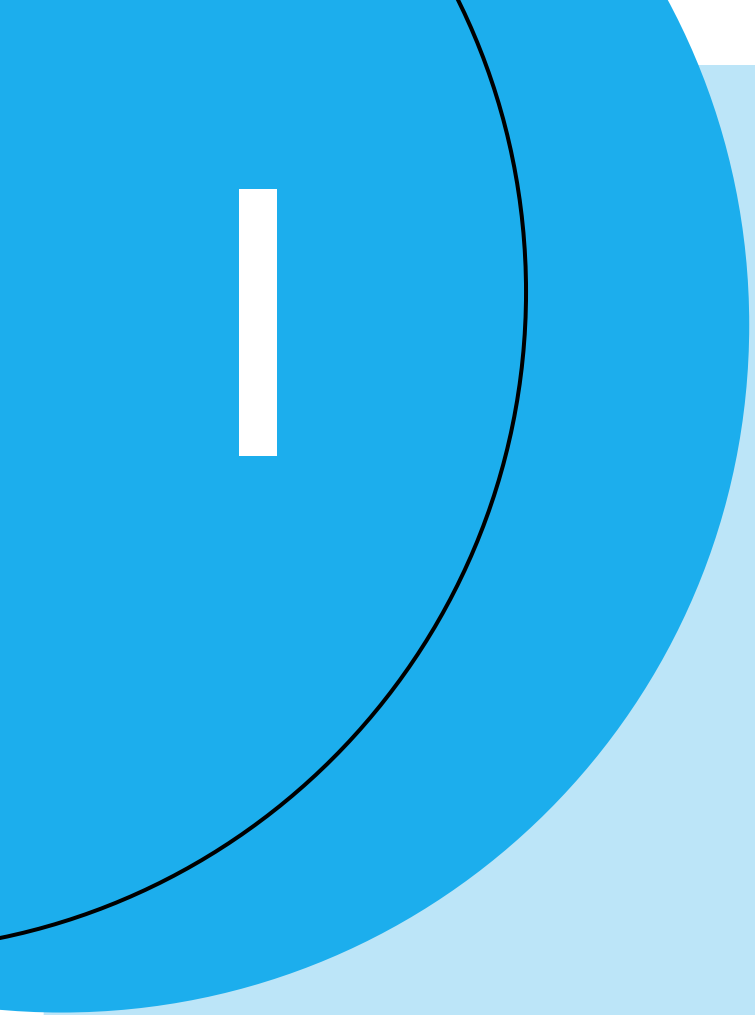
Consulta el Monitor 2025



Contenido



I. Por qué hablar hoy de seguridad vial en México	4
II. Alcances, indicadores y relevancia del Monitor	9
III. Dónde estamos hoy	17
IV. Entidades con mayores siniestros de tránsito	43
V. Género y movilidad: desigualdades en la exposición al riesgo	64
VI. Marcos globales	72
VII. Compromisos de Fundación Aleatica para la Seguridad Vial	84
VIII. Conclusiones, un llamado a la acción y a la corresponsabilidad	88



I

Por qué hablar
hoy de
seguridad vial
en México



La seguridad vial es uno de los principales desafíos para el bienestar de la población en México. Cada día, millones de personas se desplazan para trabajar, estudiar o realizar actividades cotidianas en un entorno donde el riesgo forma parte de la movilidad.

Los siniestros de tránsito no son hechos aislados. Ocurren todos los días y afectan a la sociedad en su conjunto, con consecuencias que alcanzan a las víctimas, sus familias, las comunidades y los sistemas públicos. Sin embargo, al formar parte de la vida cotidiana, su magnitud y urgencia suelen pasar desapercibidas.

La realidad de la seguridad vial en calles y carreteras

Los siniestros viales no son inevitables.

Son el resultado de decisiones sobre cómo diseñamos nuestras calles, regulamos la movilidad y protegemos a las personas.



Moverse por las calles implica convivir con distintos factores de riesgo: alta densidad vehicular, infraestructura insuficiente para usuarios vulnerables, manifestaciones de violencia (moto asaltos, interceptación vehicular o robos con violencia sexual), diferencias de velocidad y la convivencia de distintos modos de transporte en un mismo espacio.

En las ciudades, donde se concentra la mayor parte de los desplazamientos, estos factores se combinan con intersecciones complejas, cruces inseguros, transporte público con paradas informales y actividades económicas sobre la vía pública, lo que incrementa la probabilidad de conflictos viales.

En las carreteras, aunque los siniestros viales son menos frecuentes, las velocidades elevadas aumentan la gravedad de sus consecuencias.



La subestimación de la seguridad vial como problema público

Al no concentrarse en un solo evento, los siniestros de tránsito suelen percibirse como hechos aislados y no como parte de un problema que afecta de manera constante a la sociedad.

A esta percepción se suma que no todos quedan registrados, especialmente aquellos que no provocan consecuencias graves. Esto dificulta dimensionar la magnitud real del problema.

Con el tiempo, esta combinación ha llevado a normalizar el riesgo. Sin embargo, la evidencia demuestra que los siniestros viales no son inevitables: pueden prevenirse mediante infraestructura segura, mejores políticas públicas y un sistema de movilidad que priorice la protección de las personas.

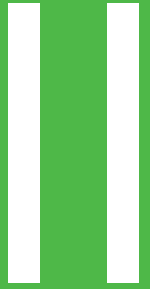


La exposición cotidiana al riesgo durante los desplazamientos

Desplazarse es una necesidad básica, pero para muchas personas implica enfrentar condiciones inseguras de manera recurrente. Ir al trabajo, a la escuela o realizar actividades esenciales puede suponer cruzar vialidades peligrosas, circular en entornos congestionados o depender de modos de transporte con menor protección física.

El crecimiento urbano, la expansión del parque vehicular y la diversificación de los medios de transporte han incrementado la exposición al tránsito. En particular, el aumento de la movilidad en motocicleta y la persistencia de entornos poco seguros para peatones y ciclistas han modificado el perfil del riesgo.

Esta situación afecta de forma desigual a la población. Quienes dependen de la caminata o el transporte público suelen enfrentar mayores niveles de vulnerabilidad, especialmente en zonas con infraestructura limitada o planificación urbana insuficiente.



Alcances, indicadores y relevancia del Monitor



**Lo que no se
mide no se puede
gestionar.**

El Monitor convierte datos
dispersos en información
útil para salvar vidas.



El Monitor de la Seguridad Vial en México 2026 (en adelante, Monitor) es la tercera edición de esta publicación. Analiza los datos oficiales más recientes disponibles sobre seguridad vial en el país, correspondientes a 2024, y da continuidad a las ediciones de 2024 y 2025 para conocer su evolución.

Ofrece una visión integral del problema para identificar tendencias, grupos de mayor riesgo, diferencias entre entidades y los factores que influyen en la ocurrencia de los siniestros.

Al consolidar información de distintas fuentes y periodos, el Monitor ayuda a orientar la toma de decisiones, priorizar intervenciones y dar seguimiento a los compromisos nacionales e internacionales en materia de movilidad segura.

Una mirada a la evolución del riesgo

El análisis longitudinal permite identificar cambios estructurales en la movilidad y en los riesgos asociados.

Por ejemplo:



La reducción temporal durante la pandemia y el repunte posterior



El crecimiento acelerado del uso de motocicletas



La persistencia del riesgo para peatones



El crecimiento del parque vehicular

¿Cómo se analiza la seguridad vial?

Un enfoque integral

Mirar la seguridad vial desde estas nueve dimensiones permite comprender el problema en su totalidad, tomar decisiones basadas en evidencia y diseñar intervenciones más efectivas y equitativas.



Por qué el riesgo cambia según el territorio

El número de siniestros viales no cuenta toda la historia. Para entender el riesgo también es necesario analizar cómo se distribuye entre las entidades federativas.

Algunos estados concentran un gran número de estos hechos porque tienen más población, mayor actividad económica y un parque vehicular más grande. En otros, aunque ocurren menos siniestros de tránsito, la probabilidad de fallecer en uno de ellos es mayor.

Por eso, el Monitor analiza tanto el número de casos como las tasas por población. Esta combinación permite identificar dónde se concentra la mayor carga de siniestralidad y dónde el riesgo para las personas es más alto, información clave para orientar recursos y definir estrategias acordes con las necesidades de cada entidad.



Lo que realmente explica los siniestros viales

El Monitor no solo registra cuántos siniestros de tránsito, fatalidades y lesiones graves ocurren. También ayuda a comprender los factores que influyen en el riesgo vial, entre ellos:



Crecimiento urbano y motorización



Infraestructura disponible



Disponibilidad de distintos medios de transporte



Velocidad de operación



Condiciones socioeconómicas



Patrones de movilidad



Condiciones de vulnerabilidad de distintos grupos de población

Analizar estos elementos permite entender que los siniestros viales no responden únicamente a comportamientos individuales, sino a la interacción de múltiples factores que conforman el sistema de movilidad.

Qué funciona y qué debe fortalecerse

Dar seguimiento a estos indicadores permite evaluar si las políticas y acciones implementadas están generando los resultados esperados o si se requieren ajustes.

Por ejemplo, reducciones sostenidas en las fatalidades y lesiones graves de determinados grupos de usuarios pueden indicar avances en seguridad vehicular o infraestructura, mientras que incrementos abruptos pueden alertar sobre riesgos emergentes que demandan atención inmediata.

Datos para actuar, no solo para medir

Contar con información confiable y actualizada es esencial para diseñar políticas públicas efectivas y para evaluar su desempeño. El Monitor contribuye a:



Priorizar inversiones en seguridad vial



Identificar poblaciones y territorios de mayor riesgo



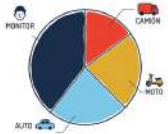
Orientar programas de prevención



Dar seguimiento a compromisos internacionales



Fortalecer la transparencia y la rendición de cuentas



Sin evidencia, las decisiones tienden a basarse en percepciones o respuestas reactivas; con datos, es posible adoptar estrategias preventivas y sostenibles.

¿Quiénes utilizan la información y cómo la aplican?

El Monitor genera evidencia útil para distintos actores y niveles de decisión.



Gobiernos

Diseño de
políticas y
regulación



Autoridades viales

Gestión de riesgos
prioritarios



Sector salud

Planificación
hospitalaria



Sector privado

Estrategias de
seguridad
corporativa



Sociedad civil

Incidencia y
vigilancia



Academia

Investigación
aplicada



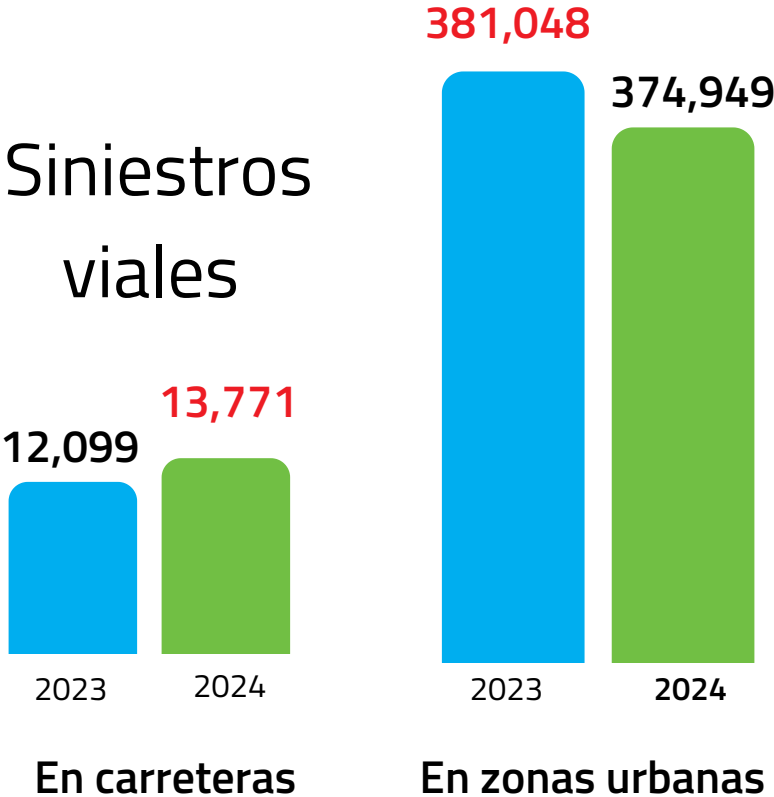
Dónde estamos hoy

Indicadores clave de seguridad vial en México

La seguridad vial en México refleja un panorama complejo en el que convergen altos niveles de siniestralidad, transformaciones en los patrones de movilidad y una distribución desigual del riesgo entre usuarios y territorios.

Aunque algunos indicadores muestran avances, persisten tendencias preocupantes que mantienen a los siniestros de tránsito entre las principales amenazas para la población.

Uno de los principales aportes del Monitor es dimensionar la escala real de la siniestralidad vial en México en 2024:



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Siniestros viales: zonas urbanas vs carreteras

Siniestros viales en zonas urbanas

374,949

-1.6%
vs 2023



Las zonas urbanas registraron más del 96% del total nacional de siniestros viales.

Las ciudades concentran la mayor parte de los desplazamientos cotidianos y la interacción entre peatones, ciclistas, motociclistas, transporte público, vehículos particulares y de carga, son factores que aumentan la probabilidad de que ocurra un siniestro de tránsito.

Siniestros viales en carreteras federales

13,771

+13.8%
vs 2023



En las carreteras federales, aunque representan una proporción mucho menor del total, las velocidades de circulación suelen ser más altas, por lo que estos eventos tienen mayor probabilidad de provocar lesiones graves o fatalidades.



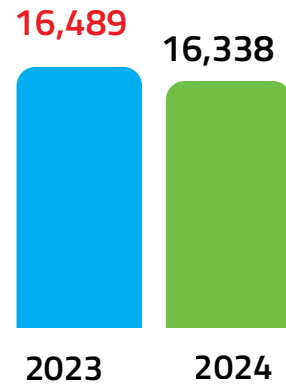
El riesgo vial cambia según el entorno: las ciudades concentran más siniestros viales; las carreteras registran eventos de mayor gravedad.

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Fatalidades vs lesiones graves, 2024

Fatalidades

-0.9%
vs 2023



Lesiones graves

+13.1%
vs 2023



Aunque los indicadores de fatalidades muestran ligeras disminuciones, el aumento de las lesiones graves refleja que los avances aún son insuficientes.

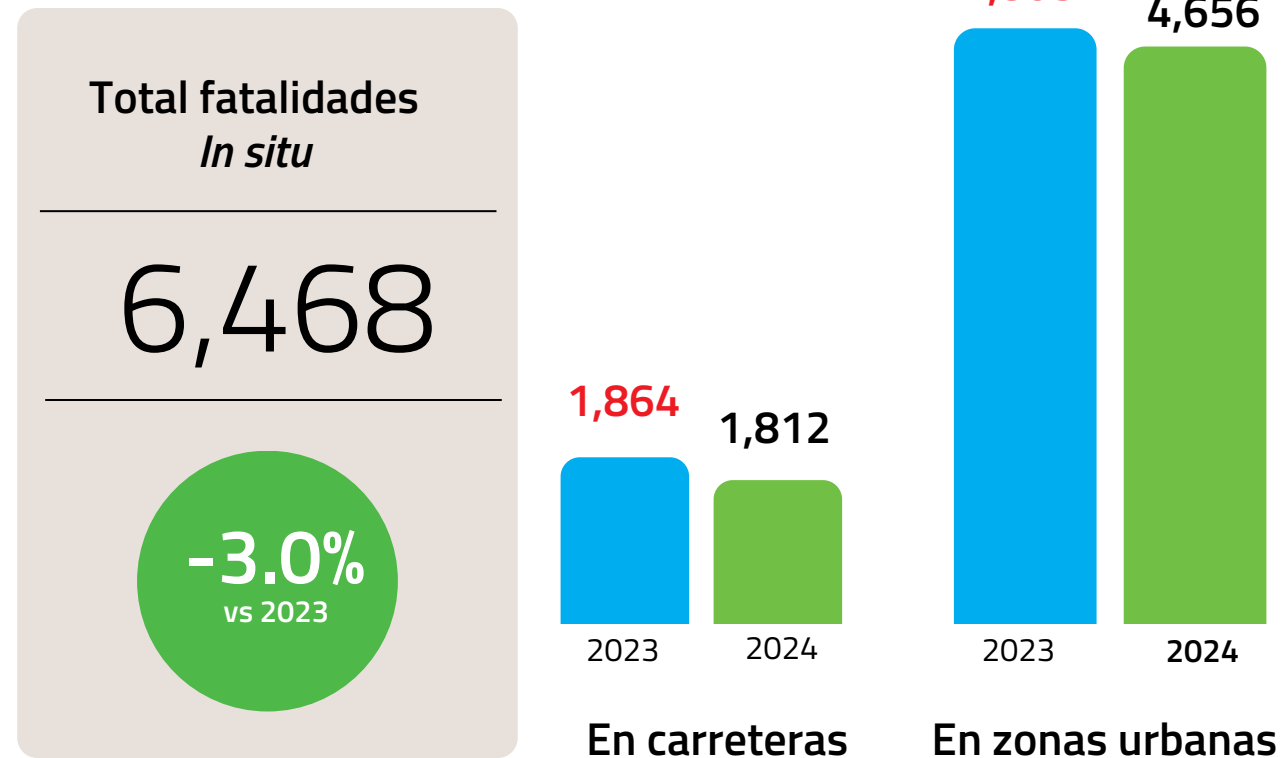
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Fatalidades In situ

Las fatalidades *in situ* corresponden exclusivamente a las personas cuyo fallecimiento fue confirmado y registrado en el sitio del hecho por las autoridades competentes. Las cifras no incluyen a quienes fallecen posteriormente durante el traslado, en hospitales o días después a causa de las lesiones.

El Monitor utiliza como indicador base las fatalidades derivadas de los certificados de defunción, pues este registro integra tanto las personas fallecidas *in situ* como aquellas que perdieron la vida después a causa del siniestro vial.

Este enfoque ofrece una estimación más completa de la carga real de la mortalidad por estos hechos y permite una comparación más consistente entre entidades y a lo largo del tiempo.



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

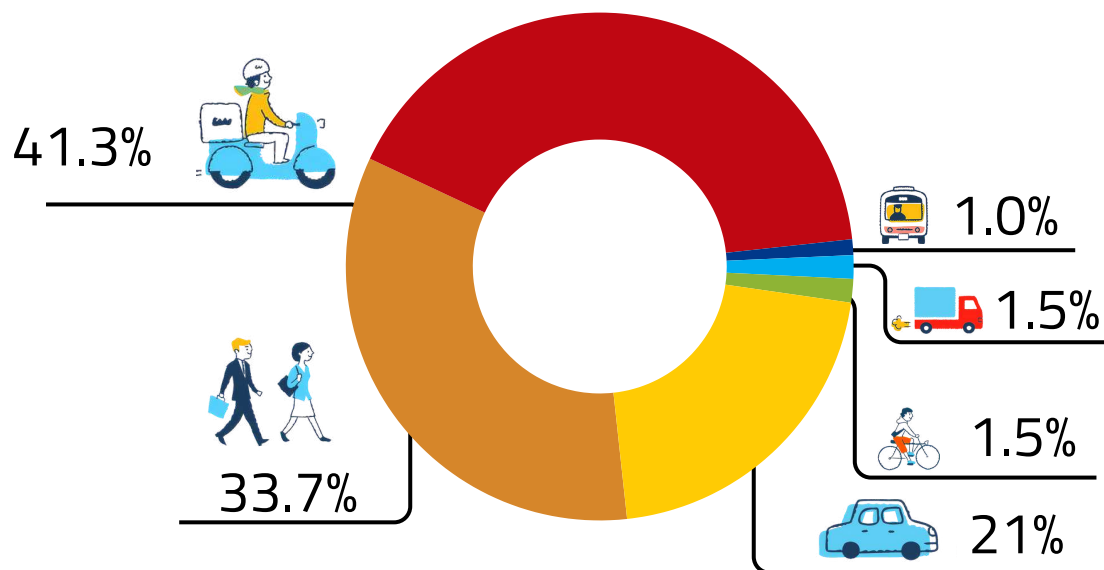


En comparación con 2023, las fatalidades in situ disminuyeron 3.1% en las zonas urbanas y 2.8% en las carreteras.

La reducción constituye una señal positiva que podría reflejar los esfuerzos realizados por las instituciones federales, estatales y municipales para fortalecer la seguridad vial.

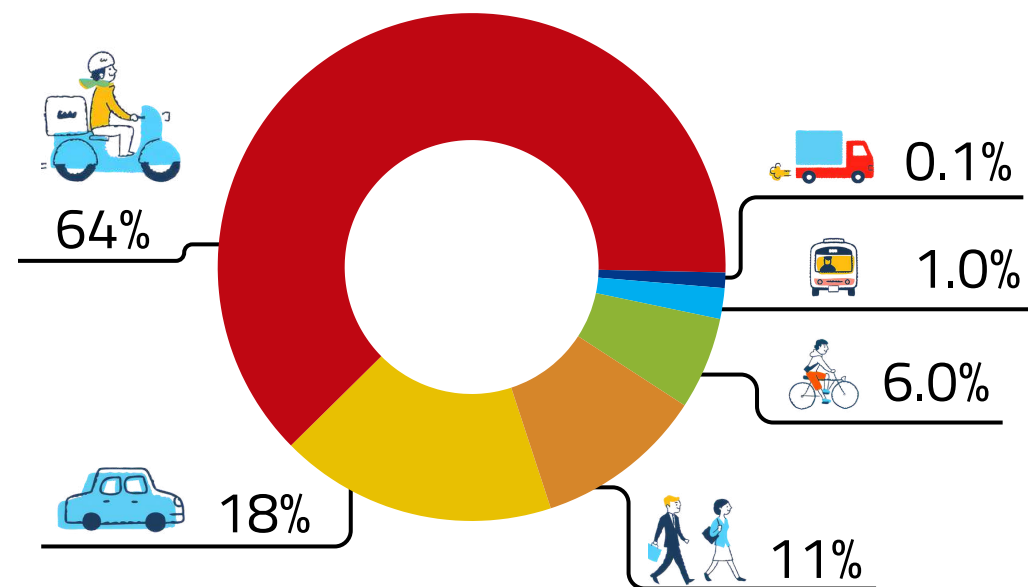
Fatalidades y lesiones por tipo de usuarios

Distribución de **fatalidades**
por tipo de usuario



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Distribución de **lesiones graves**
por tipo de usuario



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial



Los modos de transporte que implican menor protección física —como caminar, usar bicicleta o desplazarse en motocicleta— concentran una proporción creciente de las consecuencias graves de los siniestros viales.

Fatalidades y lesiones en motociclistas



En 2024, registraron 6,749 fatalidades y 31,940 lesiones graves.

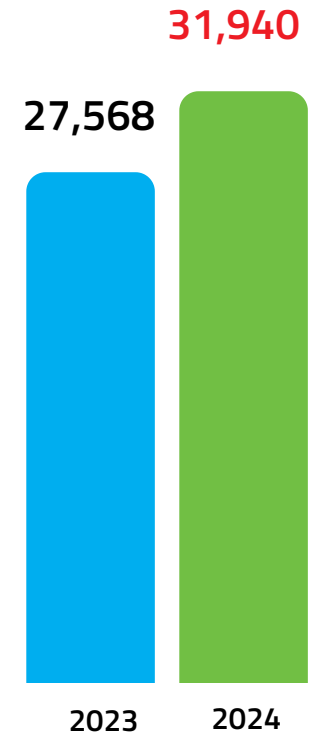
Fatalidades de personas motociclistas

+13.9%
vs 2023



Lesiones graves de personas motociclistas

+15.9%
vs 2023



Los motociclistas son el grupo con el mayor incremento de afectaciones viales.

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Fatalidades y lesiones en peatones



En 2024, registraron 5,511 fatalidades y 5,522 lesiones graves.

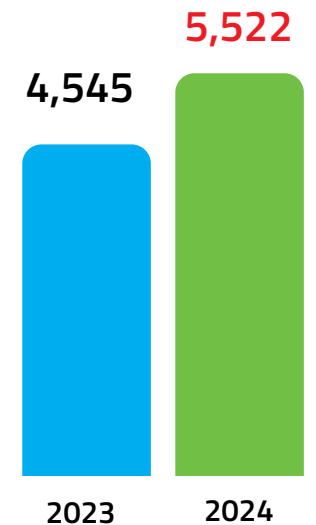
Fatalidades de peatones

-7.3%
vs 2023



Lesiones graves de peatones

+21.5%
vs 2023



El aumento de las lesiones graves subraya la necesidad de avanzar hacia entornos urbanos más seguros y de orientar políticas públicas e infraestructura para las personas usuarias más vulnerables.

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Fatalidades y lesiones en ciclistas



En 2024, registraron 249 fatalidades y 2,981 lesiones graves.

Fatalidades de ciclistas

+15.8%
vs 2023

215

249

2023

2024

Lesiones graves de ciclistas

+9.6%
vs 2023

2,721

2,981

2023

2024



El aumento de las afectaciones coincide con un mayor uso de la bicicleta como medio de transporte y recreación. También evidencia la necesidad de fortalecer la infraestructura ciclista y mejorar las condiciones de convivencia con vehículos motorizados de mayor masa y velocidad.

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Fatalidades y lesiones en ocupantes de vehículos particulares



En 2024, registraron 3,430 fatalidades y 8,950 lesiones graves.

Fatalidades de ocupantes de vehículos particulares

-10.9%
vs 2023

3,852



2023

3,430



2024

Lesiones graves de ocupantes de vehículos particulares

+1.8%
vs 2023

8,795



2023

8,950



2024

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Fatalidades y lesiones en ocupantes de vehículos de carga



En 2024, registraron 253 fatalidades y 127 lesiones graves.

Fatalidades de ocupantes de vehículos de carga

-24.0%
vs 2023

333

253

2023

2024

Lesiones graves de ocupantes de vehículos de carga

-1.0%
vs 2023

128

127

2023

2024

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Fatalidades y lesiones en usuarios de autobús



En 2024, registraron 146 fatalidades y 191 lesiones graves.

Fatalidades
de usuarios
de autobús

-33.9%
vs 2023

218

146

2023

2024

Lesiones graves
de usuarios
de autobús

-8.1%
vs 2023

208

191

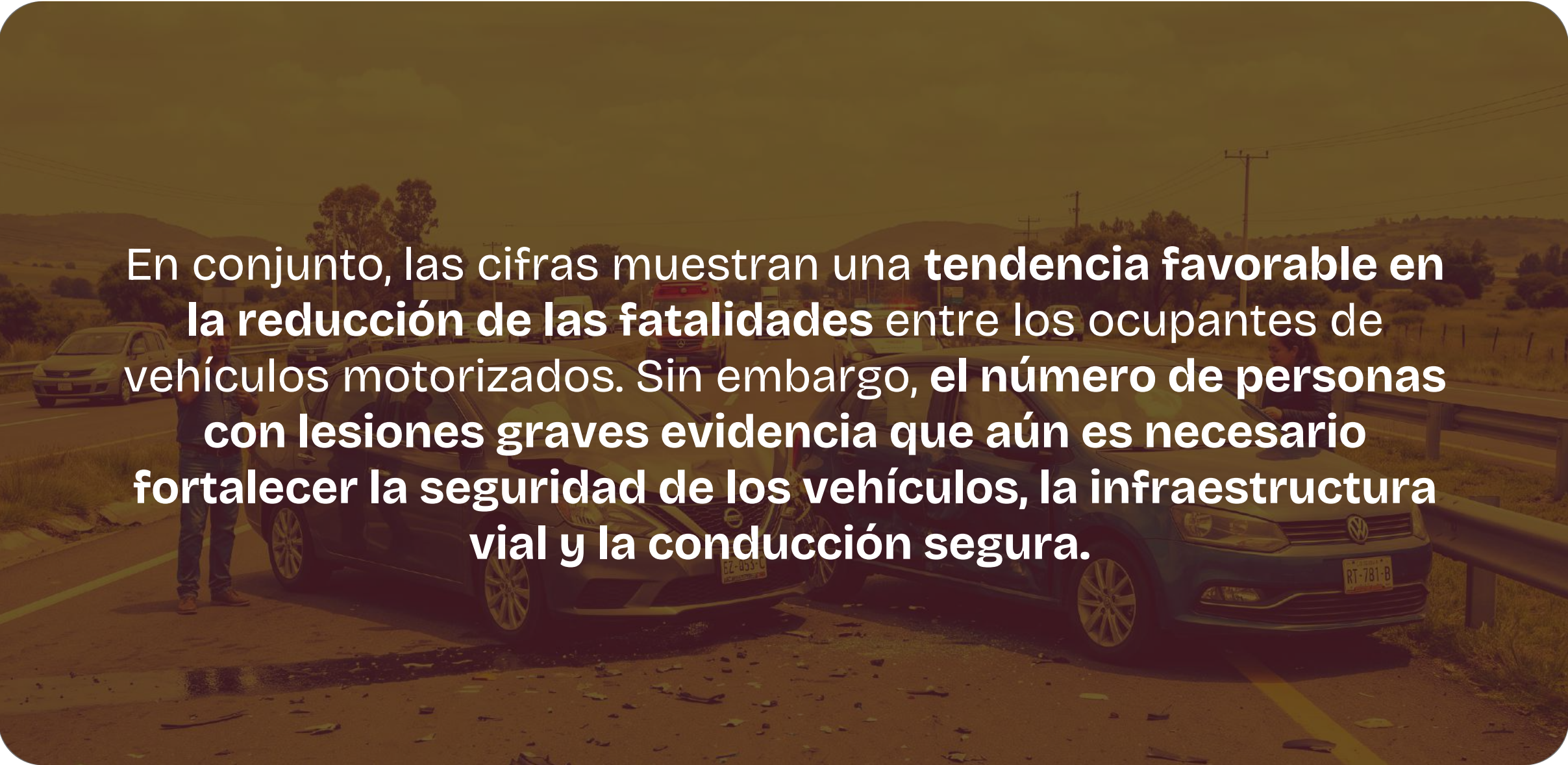
2023

2024



Aunque registraron disminuciones, los usuarios de autobús enfrentan riesgos importantes, especialmente en entornos urbanos donde la infraestructura, las condiciones de accesibilidad y las medidas de protección vial siguen siendo insuficientes o inexistentes.

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

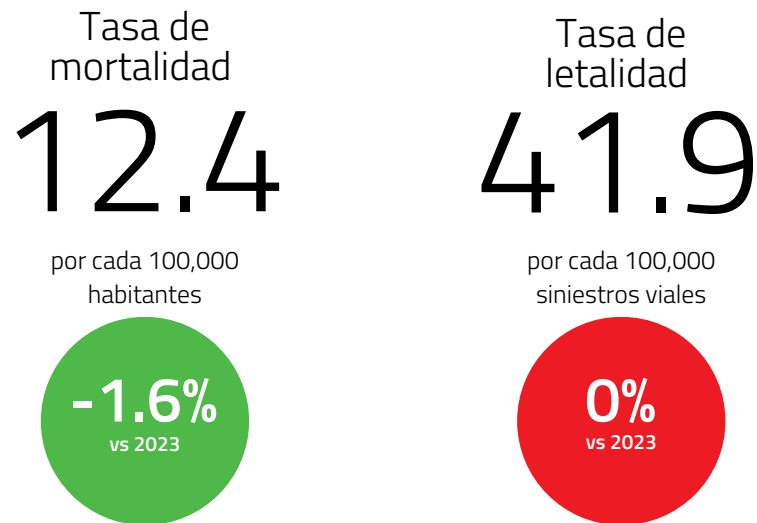


En conjunto, las cifras muestran una **tendencia favorable en la reducción de las fatalidades** entre los ocupantes de vehículos motorizados. Sin embargo, el número de **personas con lesiones graves evidencia que aún es necesario fortalecer la seguridad de los vehículos, la infraestructura vial y la conducción segura.**

Tasas clave de seguridad vial

Las tasas permiten comprender la seguridad vial desde una perspectiva más amplia, ya que relacionan las fatalidades, los siniestros de tránsito y el parque vehicular con la población. Esto facilita comparar la magnitud del problema entre distintos años y territorios.

Tasas sobre la gravedad de los siniestros viales:



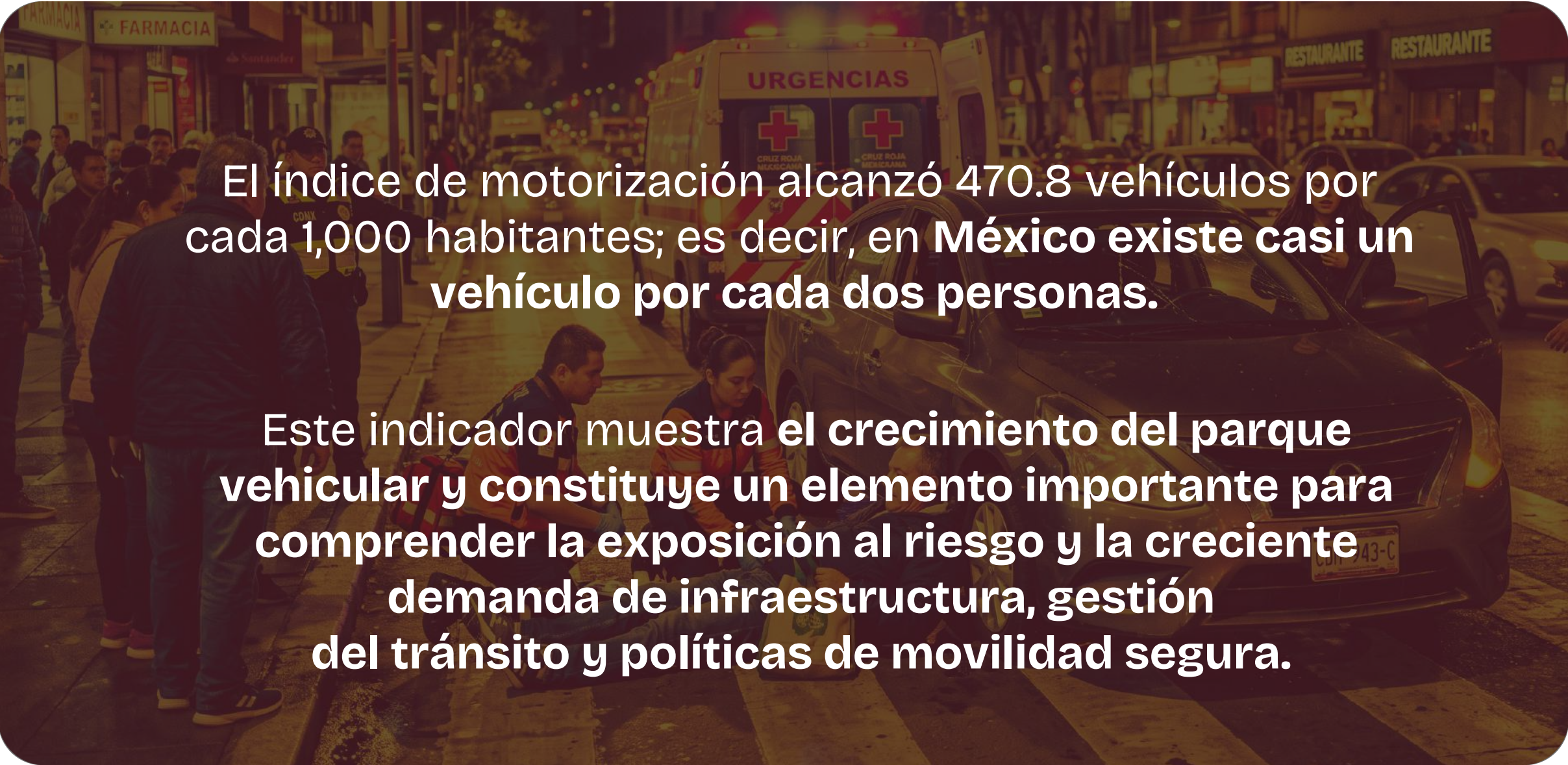
Tasa sobre la frecuencia de siniestros viales:



Tasa sobre el crecimiento del parque vehicular:



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial



El índice de motorización alcanzó 470.8 vehículos por cada 1,000 habitantes; es decir, en **México existe casi un vehículo por cada dos personas.**

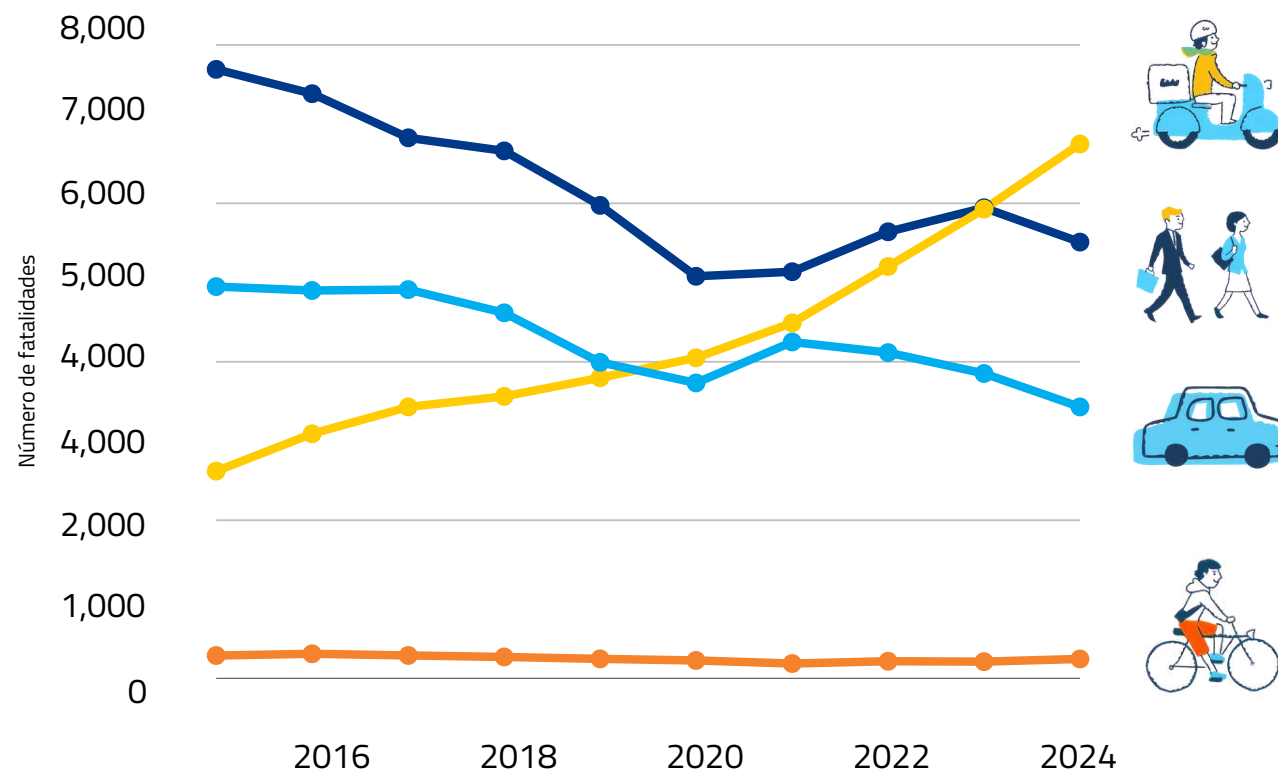
Este indicador muestra el crecimiento del parque vehicular y constituye un elemento importante para comprender la exposición al riesgo y la creciente demanda de infraestructura, gestión del tránsito y políticas de movilidad segura.

Una década de avances y nuevos desafíos

En la última década, la siniestralidad vial en México ha estado marcada por cambios en la movilidad, el crecimiento del parque vehicular y eventos extraordinarios: se mantuvo alta y estable entre 2015 y 2019, cayó significativamente en 2020 por la reducción de la movilidad durante la pandemia y actualmente muestra un crecimiento progresivo hasta acercarse a los niveles previos.

En 2024 se registraron **388,720 siniestros de tránsito, 1.1% menos que en 2023 (393,147) y 2.7% menos que en 2015 (399,330)**. Aunque los siniestros viales disminuyeron ligeramente respecto al año anterior, la tendencia de la última década muestra que el problema persiste.

Evolución de fatalidades por tipo de usuario vial (2015–2024)



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

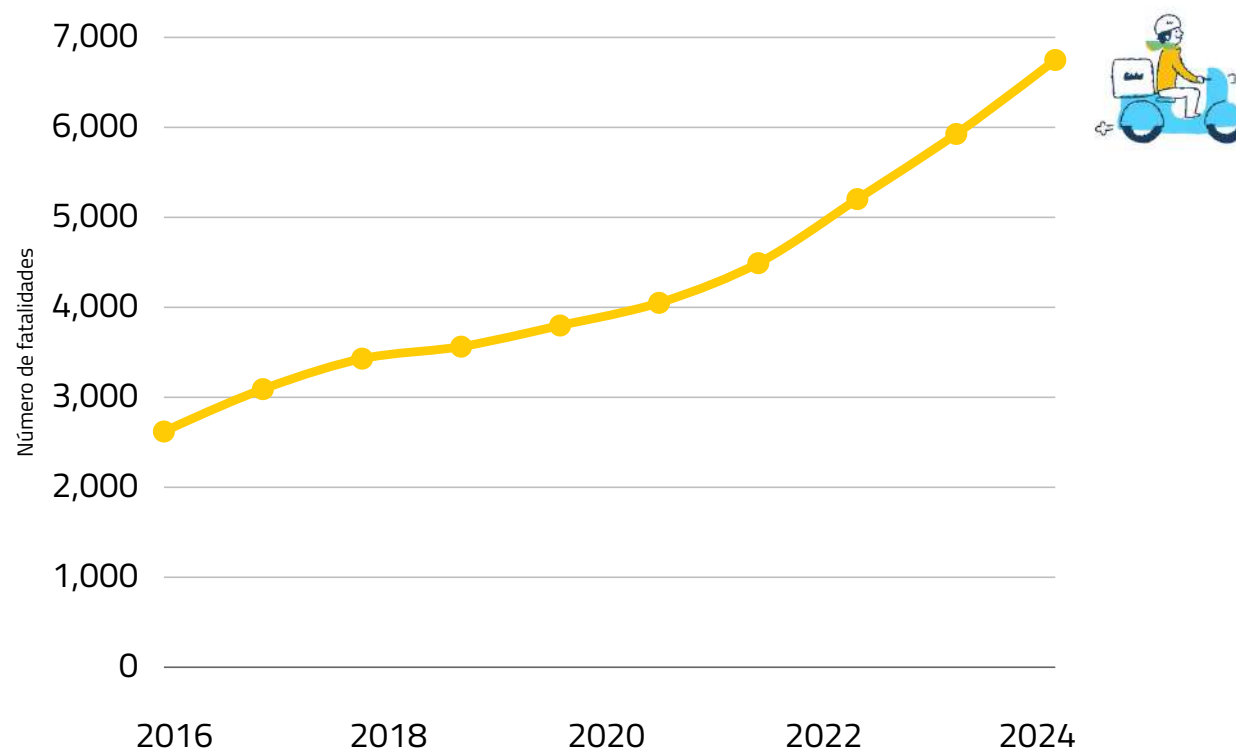
Motociclistas, el principal reto

En menos de una década, las fatalidades de motociclistas **pasaron de 2,620 en 2015 a 6,749 en 2024, un incremento superior al 157%. Tan solo entre 2023 y 2024, aumentaron 13.9%, al pasar de 5,927 a 6,749 casos anuales**, consolidándose como uno de los grupos con mayor crecimiento del riesgo vial.

En el caso de las lesiones graves en motocicleta, en 2024 se registraron 31,940 casos, un incremento de **15.9%** respecto a 2023 (27,568) y más del doble de las registradas en 2015 (12,364).

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Fatalidades de motociclistas
(México 2015-2024)



Expansión acelerada de la motocicleta

El incremento de fatalidades y lesiones coincide con la expansión acelerada de las motocicletas en el parque vehicular nacional, que pasó de aproximadamente

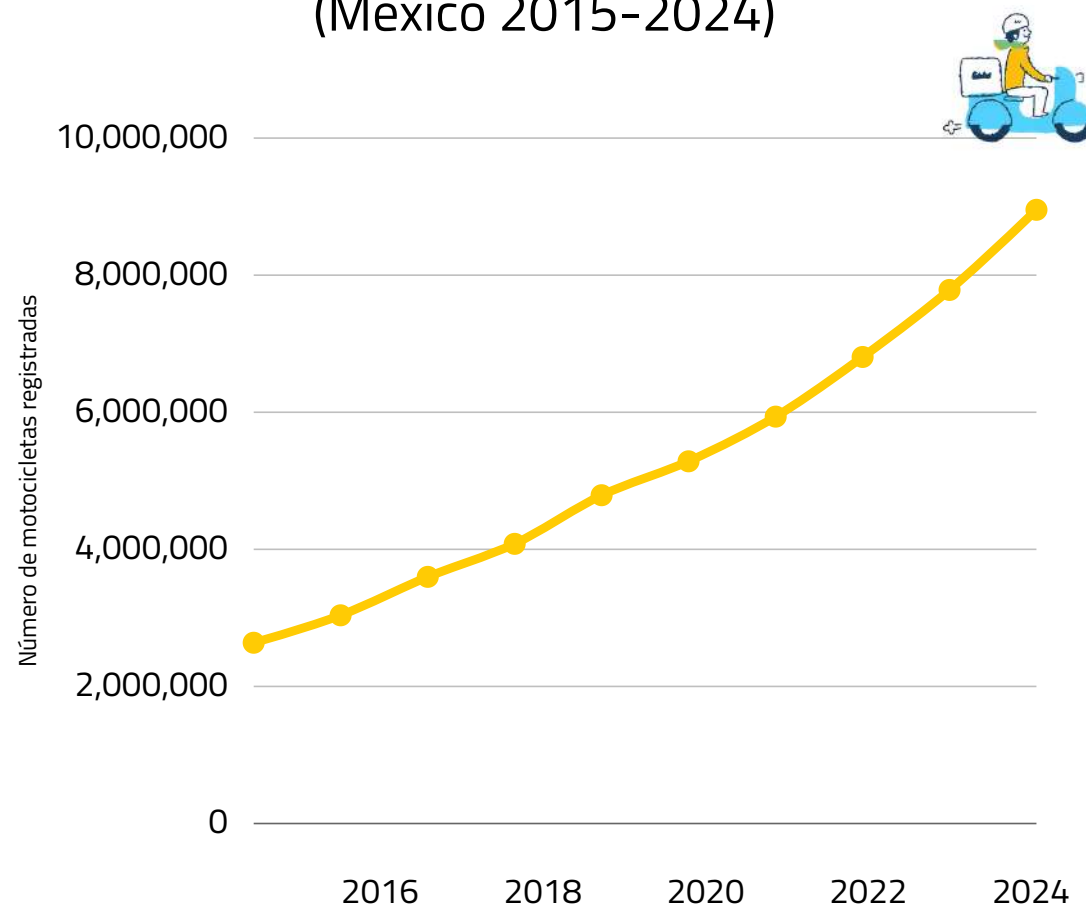
2.6 millones de unidades en 2015 a casi 9 millones en 2024, lo que representa un incremento superior al 239%.

Solo entre 2023 y 2024, el número de motocicletas registradas aumentó alrededor de 15%.

El crecimiento del parque de motocicletas así como su uso intensivo en entornos viales complejos ha sido más rápido que la adaptación normativa, la capacitación de usuarios y la infraestructura. Esto aumenta la exposición al riesgo en entornos donde las condiciones de seguridad no han incrementado a la par.

Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

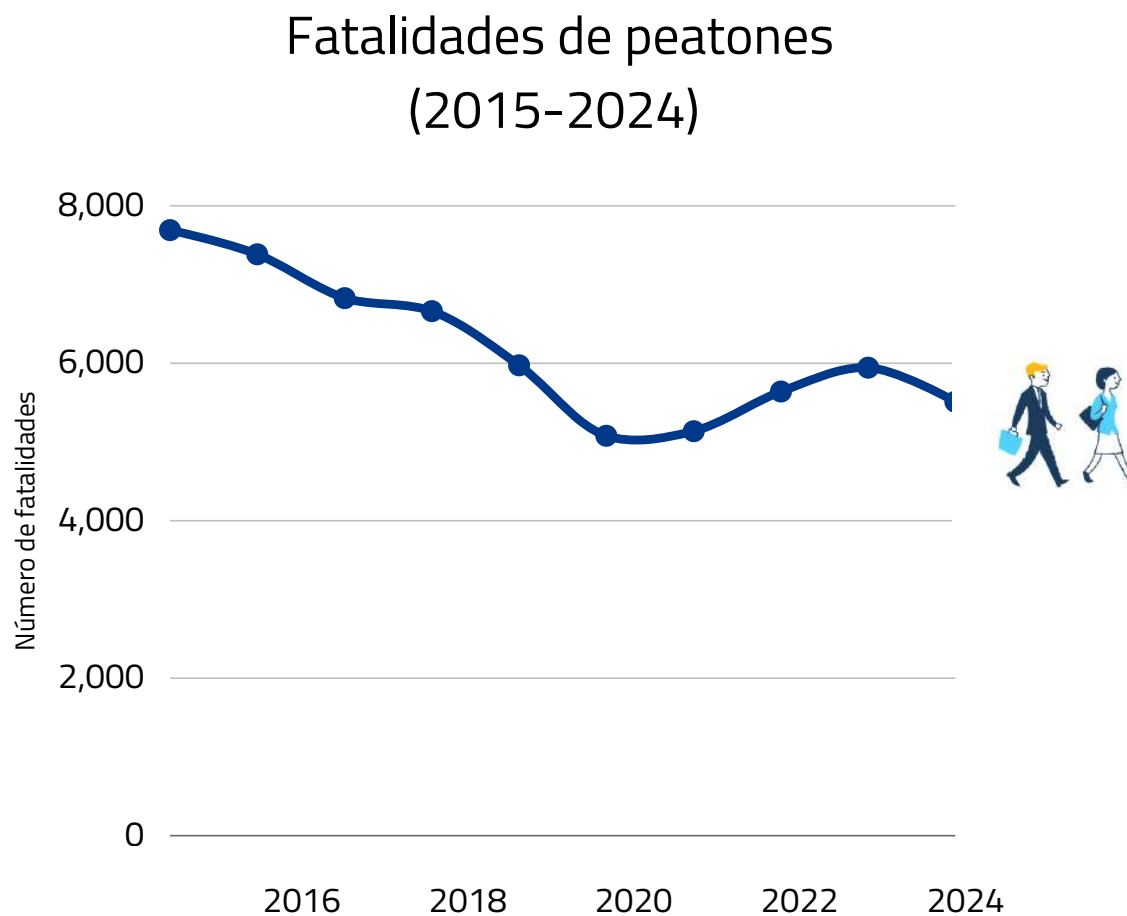
Parque vehicular de motociclistas (México 2015-2024)



Peatones, menos fatalidades pero más lesiones graves

Los peatones continúan entre los más afectados. En 2024 registraron **5,511 fatalidades**, **7.3%** menos respecto a 2023 (5,944 casos) y por debajo de las 7,691 registradas en 2015.

Aunque las fatalidades disminuyeron, se registraron **5,522 lesiones graves**, un aumento **21.5%** frente al año anterior (4,545 casos), lo que refleja las limitaciones persistentes de la infraestructura peatonal y la convivencia con flujos vehiculares de alta velocidad en entornos urbanos.



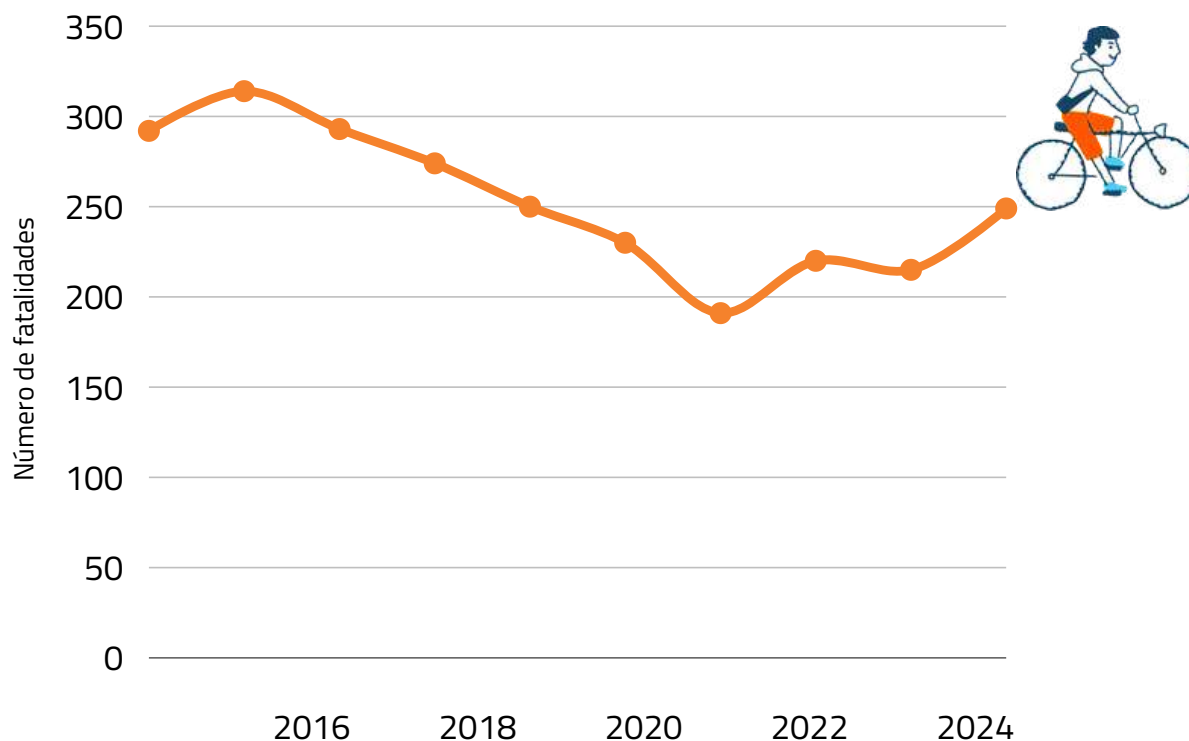
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Ciclistas

Las fatalidades de ciclistas han permanecido relativamente estables durante la última década, con **249 personas fallecidas en 2024**, cifra superior a la registrada en 2023 (215), aunque inferior a los niveles observados en 2015 (292). En cuanto a las **lesiones graves**, se registraron **2,981 personas lesionadas**, lo que representa un incremento de **9.5%** respecto al año anterior.

Estos datos evidencian que, si bien la mortalidad se ha mantenido relativamente contenida, la protección de quienes utilizan la bicicleta aún es un reto para consolidar una movilidad activa más segura.

Fatalidades de ciclistas (2015-2024)

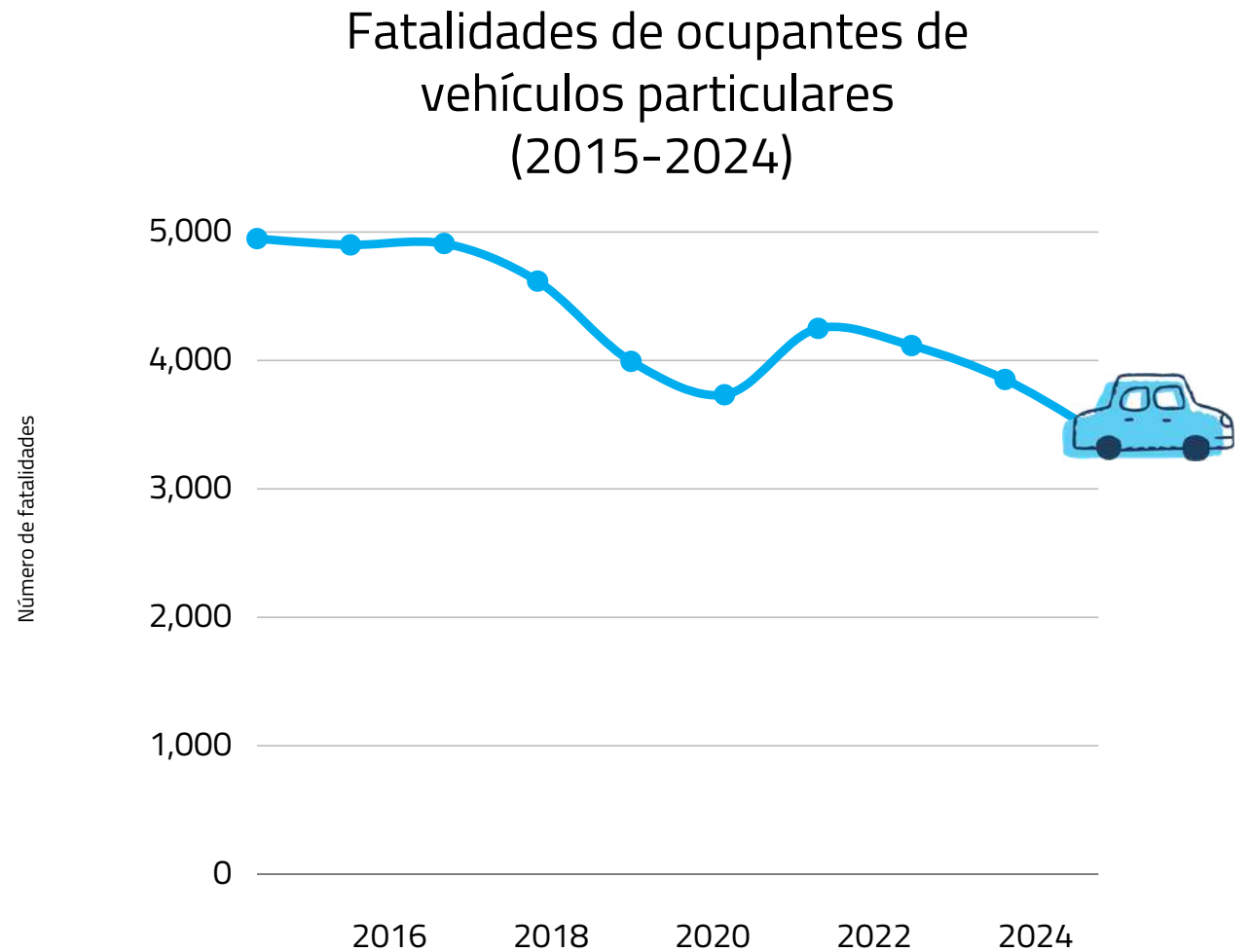


Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Ocupantes de vehículos particulares, una tendencia favorable

Estos usuarios muestran una tendencia distinta, ya que sus fatalidades disminuyeron gradualmente de **4,949 casos en 2015 a 3,430 en 2024, una reducción de 30.7%**. Solo entre 2023 y 2024, **disminuyeron 10.9%**, al pasar de 3,852 a 3,430 casos, lo que podría asociarse a mejoras en seguridad vehicular, uso de dispositivos de protección y avances en infraestructura y regulación.

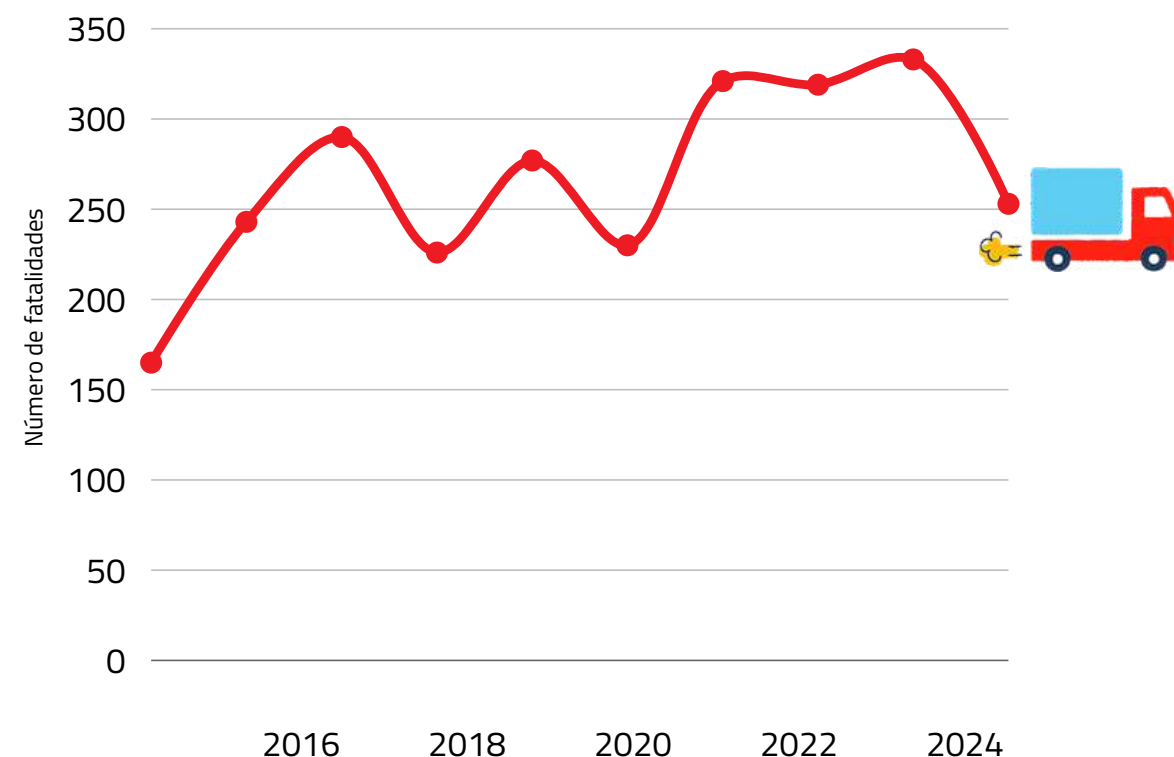
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial



Ocupantes de vehículos de carga

Registraron **253 fatalidades y 127 lesiones graves** durante 2024. Aunque ambas cifras representan una disminución respecto a 2023, su comportamiento histórico ha permanecido relativamente estable durante la última década. Si bien su participación en el total nacional es reducida, la elevada masa y dimensiones de estos vehículos hacen indispensable fortalecer la seguridad operacional y la gestión de riesgos en el transporte de carga.

Fatalidades de ocupantes de transporte de carga (México, 2015-2024)

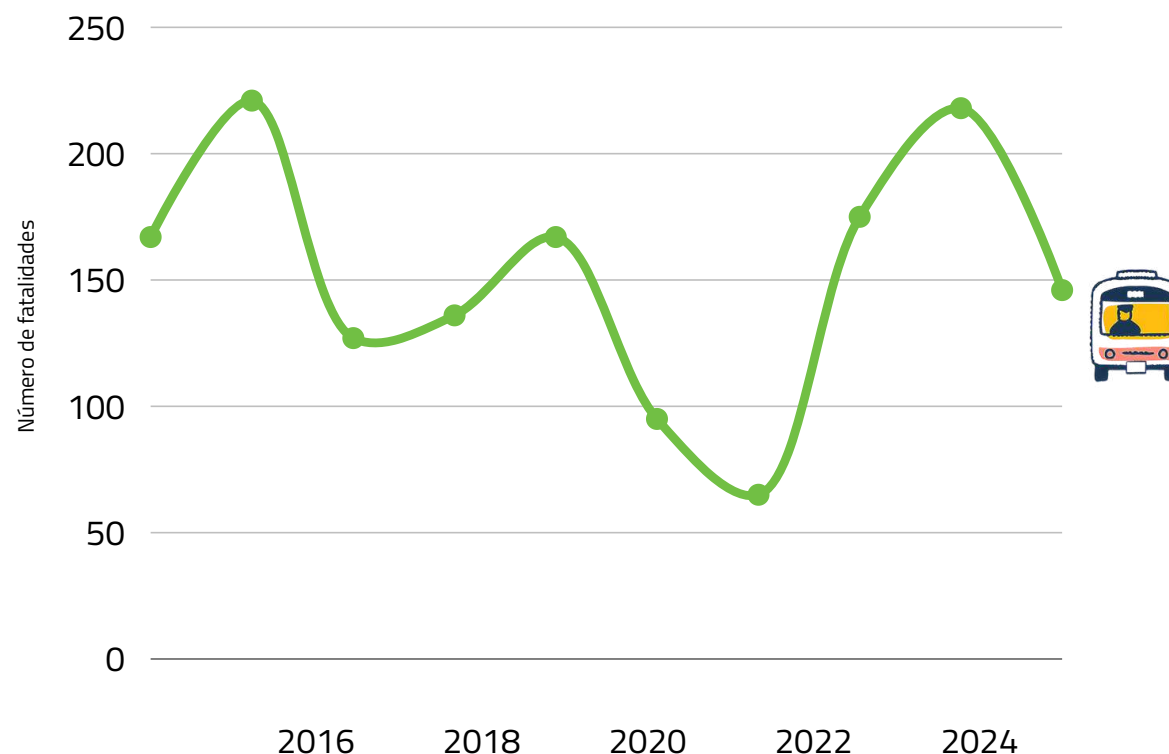


Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Usuarios de autobuses

En 2024 se registraron **146 personas fallecidas y 191 lesionadas graves** relacionadas con autobuses. Ambos indicadores muestran una reducción respecto al año anterior; sin embargo, presentan variaciones importantes a lo largo de la serie histórica. Aunque representan una proporción pequeña del total nacional, los siniestros viales que involucran autobuses suelen afectar simultáneamente a múltiples personas, por lo que mantener elevados estándares de seguridad en el transporte público y de pasajeros debe ser una prioridad.

Fatalidades de usuarios de autobuses
(México, 2015-2024)



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

Entornos y factores de riesgo

El riesgo vial no depende solo del comportamiento individual. También influyen el entorno, el diseño de las vialidades, la velocidad y la exposición al tránsito.

Las zonas urbanas reúnen múltiples factores que favorecen los siniestros viales:



Alta densidad vehicular



Intersecciones complejas



Infraestructura peatonal
insuficiente



Diferencias marcadas de
velocidad entre usuarios



Convivencia de diversos
modos de transporte en
espacios reducidos



Actividades comerciales y
transporte informal



Falta de espacios con
accesibilidad para un entorno
inclusivo (rampas, carencia de
señalamientos, barandales, etc.)



Planeación urbana
insuficiente



Falta de educación vial, objetos que
obstruyen la infraestructura peatonal
(motocicletas, botes de basura,
construcciones no permitidas)

La combinación de estos factores explica por qué la mayoría de los siniestros viales ocurre en ciudades

El crecimiento del parque vehicular también es un factor de riesgo. Entre 2015 y 2024, el parque vehicular pasó de 39.9 a 61.2 millones de vehículos, un crecimiento de más de 53%. Solo entre 2023 y 2024 aumentó más de 5%, con alrededor de 3 millones de vehículos adicionales.

Además, los entornos con mayor desigualdad urbana suelen concentrar condiciones más adversas, como vialidades diseñadas prioritariamente para vehículos motorizados, ausencia de cruces seguros y limitada supervisión del cumplimiento de normas.

Este panorama confirma que la seguridad vial requiere respuestas integrales. La diversidad de factores que intervienen y las diferencias entre usuarios y entornos hacen necesario combinar infraestructura, regulación, gestión de la velocidad, seguridad vehicular y cultura vial para reducir las fatalidades y las lesiones graves.



IV

**Entidades con
mayores
sinistros de
tránsito**

Evolución de los siniestros de tránsito por entidad federativa (2015–2024)

La evolución de estos hechos muestra que la siniestralidad vial no se distribuye de manera homogénea en el país. Las entidades con mayor población, actividad económica y movilidad cotidiana concentran un mayor número de siniestros viales; sin embargo, la tendencia durante la última década ha sido distinta entre estados.

En 2024, Nuevo León concentró el mayor número de eventos del país (76,729), seguido por Chihuahua (27,077), Sonora (25,155), Estado de México (21,028) y Guanajuato (19,249). En conjunto, estas entidades representan una parte importante de la siniestralidad nacional.

El siguiente cuadro también permite identificar la evolución de cada entidad desde 2015 y comparar su comportamiento reciente respecto a 2022. Mientras algunos estados muestran una reducción sostenida en el número de siniestros viales, otros presentan incrementos importantes, lo que refleja que la seguridad vial es un desafío con características y dinámicas distintas en cada región del país.

Por ello, el análisis territorial constituye una herramienta fundamental para orientar la toma de decisiones, priorizar intervenciones y fortalecer las políticas públicas de acuerdo con las necesidades específicas de cada entidad federativa.

Total de siniestros viales

Entidad	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		Dist % 2024	Var vs 2015	Var vs 2023
Aguascalientes	4,386	4,116	4,154	3,985	4,008	4,388	4,799	4,930	4,903	4,823		1.2	10.0	-1.6
Baja California Norte	14,485	11,480	19,402	16,733	13,186	13,197	13,749	15,003	12,480	12,337		3.2	-14.8	-1.1
Baja California Sur	4,523	3,676	3,413	3,283	3,374	2,714	3,372	5,649	6,132	6,366		1.6	40.7	3.8
Campeche	4,016	3,695	3,348	3,583	3,786	3,145	3,430	3,814	4,788	4,101		1.2	2.1	-14.3
Coahuila	14,996	15,539	15,325	13,488	13,729	10,794	11,951	11,466	11,262	10,933		2.9	-27.1	-2.9
Colima	6,360	6,580	5,470	5,070	5,423	5,305	6,203	6,398	6,401	6,753		1.6	6.2	5.5
Chiapas	2,692	3,141	3,848	3,841	4,056	3,622	4,224	4,619	4,465	3,725		1.1	38.4	-16.6
Chihuahua	33,230	32,074	29,087	26,221	28,470	22,450	30,584	25,627	26,830	27,077		6.8	-18.5	0.9
Ciudad de México	12,527	11,554	12,400	11,689	10,751	6,625	6,839	7,620	7,588	6,806		1.9	-45.7	-10.3
Durango	5,666	5,922	5,913	6,337	6,158	5,846	9,141	10,979	12,075	11,326		3.1	99.9	-6.2
Guanajuato	19,977	20,731	20,985	19,960	20,615	16,443	16,228	17,248	18,205	19,249		4.6	-3.6	5.7
Guerrero	3,499	4,007	4,575	5,315	5,942	5,515	6,182	8,061	7,602	7,535		1.9	115.3	-0.9
Hidalgo	4,072	3,402	3,544	3,613	3,338	2,693	2,795	3,573	4,755	5,803		1.2	42.5	22.0
Jalisco	43,277	31,471	24,958	25,580	20,690	16,393	13,704	14,596	14,589	18,488		3.7	-57.3	26.7
Estado de México	13,155	14,032	14,218	14,562	17,663	17,513	18,163	19,720	21,427	21,028		5.5	59.8	-1.9
Michoacán	10,154	13,234	14,747	15,493	14,635	14,312	14,283	17,878	16,435	16,091		4.2	58.5	-2.1
Morelos	9,265	9,981	9,436	9,434	10,215	8,886	9,208	9,731	9,142	9,104		2.3	-1.7	-0.4
Nayarit	2,544	2,386	1,875	1,788	1,702	12	1,869	2,859	3,117	2,882		0.8	13.3	-7.5
Nuevo León	87,190	76,456	78,204	81,477	77,426	64,397	70,910	77,193	81,072	76,729		20.6	-12.0	-5.4
Oaxaca	3,925	4,646	4,782	4,189	5,249	4,332	4,936	5,525	5,327	4,937		1.4	25.8	-7.3
Puebla	10,734	8,670	9,077	8,066	8,108	7,133	8,395	13,433	14,572	14,021		3.7	30.6	-3.8
Querétaro	12,559	15,150	14,344	15,568	13,811	10,483	11,588	11,235	9,620	9,286		2.4	-26.1	-3.5
Quintana Roo	7,534	6,791	5,873	5,270	6,691	4,874	7,627	8,042	6,976	7,401		1.8	-1.8	6.1
San Luis Potosí	5,791	4,810	4,896	5,506	6,051	5,110	6,064	8,264	7,011	6,960		1.8	20.2	-0.7
Sinaloa	10,663	9,054	8,848	8,604	9,488	7,582	7,459	7,436	7,638	6,369		1.9	-40.3	-16.6
Sonora	12,449	13,503	16,188	16,155	16,853	13,104	21,118	25,817	26,904	25,155		6.8	102.1	-6.5
Tabasco	3,632	3,106	2,853	2,713	3,162	2,737	3,468	2,958	2,993	3,250		0.8	-10.5	8.6
Tamaulipas	14,861	14,710	14,950	13,069	14,225	10,934	13,430	15,719	14,740	14,088		3.7	-5.2	-4.4
Tlaxcala	3,020	2,805	3,631	3,681	2,478	2,300	2,585	2,385	1,898	2,115		0.5	-30.0	11.4
Veracruz	9,543	7,275	9,918	13,615	13,785	11,398	11,114	11,614	10,799	11,961		2.7	25.3	10.8
Yucatán	5,422	5,871	6,477	6,425	6,778	4,958	7,225	9,161	8,702	8,727		2.2	61.0	0.3
Zacatecas	3,183	2,750	2,933	2,920	2,939	2,647	2,792	2,745	2,699	3,294		0.7	3.5	22.0
Nacional	399,330	372,618	379,672	377,233	374,785	311,842	355,435	391,298	393,147	388,720		100.0	-2.7	-1.1

Cómo cambia la siniestralidad entre entidades

La distribución territorial de los siniestros viales presenta diferencias entre entidades federativas, resultado de factores como tamaño poblacional, grado de urbanización, motorización, actividad económica, infraestructura disponible, características del sistema de transporte y cambios en los patrones de movilidad.

Concentración urbana del riesgo en términos absolutos

En términos absolutos, la mayor concentración de siniestros viales se registra en entidades con grandes zonas metropolitanas, donde convergen múltiples modos de transporte y se concentra la movilidad diaria.

La alta densidad vehicular, la complejidad de la red vial, la congestión recurrente, la movilidad pendular intensa y la actividad económica concentrada explican buena parte de este comportamiento.

En 2024, Nuevo León, Chihuahua, Sonora, Estado de México y Guanajuato encabezaron las entidades con más siniestros de tránsito.

Nuevo León —cuya zona metropolitana de Monterrey alberga una de las mayores concentraciones industriales y poblacionales del país— registró una cifra más de tres veces mayor que estados como Puebla (14,021), Veracruz (11,961) o Querétaro (9,286), que registraron las cifras más bajas.

Evolución de la última década

La evolución no ha sido uniforme. Mientras algunas entidades incrementaron de forma importante sus registros, otras muestran reducciones o una tendencia más estable que pueden estar asociadas a distintos factores, como políticas de movilidad urbana, mejoras en infraestructura vial, fortalecimiento del transporte público, medidas de gestión de la velocidad o cambios en la dinámica de desplazamiento de la población.

Entidad	2015	2024	Var vs 2015
Aguascalientes	4,386	4,823	10.0
Baja California	14,485	12,337	-14.8
Baja California Sur	4,523	6,366	40.7
Campeche	4,016	4,101	2.1
Coahuila	14,996	10,933	-27.1
Colima	6,360	6,753	6.2
Chiapas	2,692	3,725	38.4
Chihuahua	33,230	27,077	-18.5
Ciudad de México	12,527	6,806	-45.7
Durango	5,666	11,326	99.9
Guanajuato	19,977	19,249	-3.6
Guerrero	3,499	7,535	115.3
Hidalgo	4,072	5,803	42.5
Jalisco	43,277	18,488	-57.3
Estado de México	13,155	21,028	59.8
Michoacán	10,154	16,091	58.5
Morelos	9,265	9,104	-1.7
Nayarit	2,544	2,882	13.3
Nuevo León	87,190	76,729	-12.0
Oaxaca	3,925	4,937	25.8
Puebla	10,734	14,021	30.6
Querétaro	12,559	9,286	-26.1
Quintana Roo	7,534	7,401	-1.8
San Luis Potosí	5,791	6,960	20.2
Sinaloa	10,663	6,369	-40.3
Sonora	12,449	25,155	102.1
Tabasco	3,632	3,250	-10.5
Tamaulipas	14,861	14,088	-5.2
Tlaxcala	3,020	2,115	-30.0
Veracruz	9,543	11,961	25.3
Yucatán	5,422	8,727	61.0
Zacatecas	3,183	3,294	3.5
Nacional	399,330	388,720	-2.7

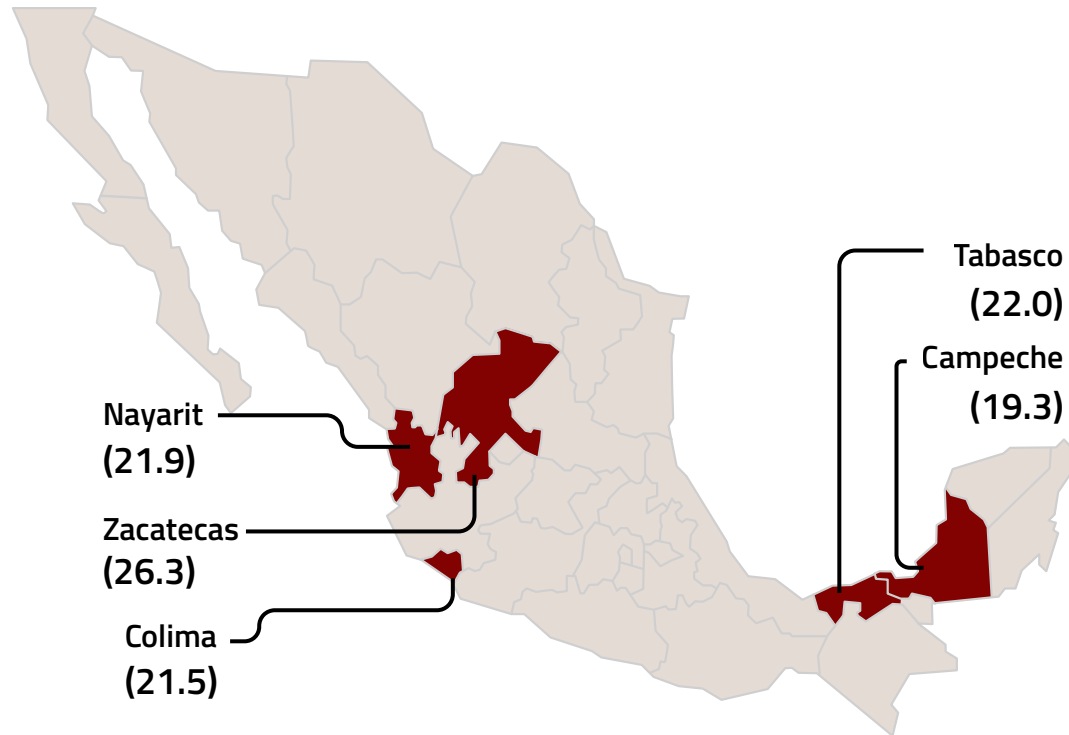
Más siniestros viales no siempre significa mayor riesgo

El número total de siniestros viales y el nivel de riesgo no representan lo mismo. El primero indica cuántos eventos se registran en una entidad; el segundo refleja la probabilidad de que una persona pierda la vida en un siniestro vial, considerando el tamaño de su población.

Por ello, una entidad puede registrar menos siniestros, pero presentar un riesgo mayor para quienes viven o transitan en ella.

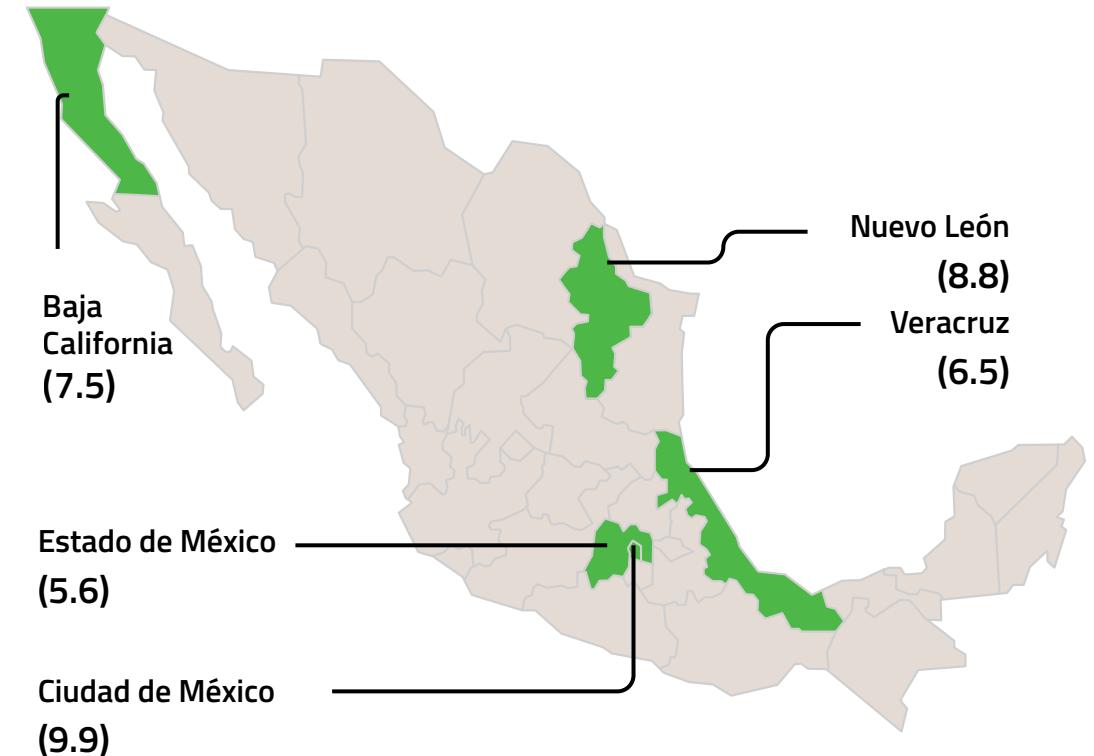


Top 5 de entidades con mayor tasa de fatalidades (por cada 100 mil habitantes)

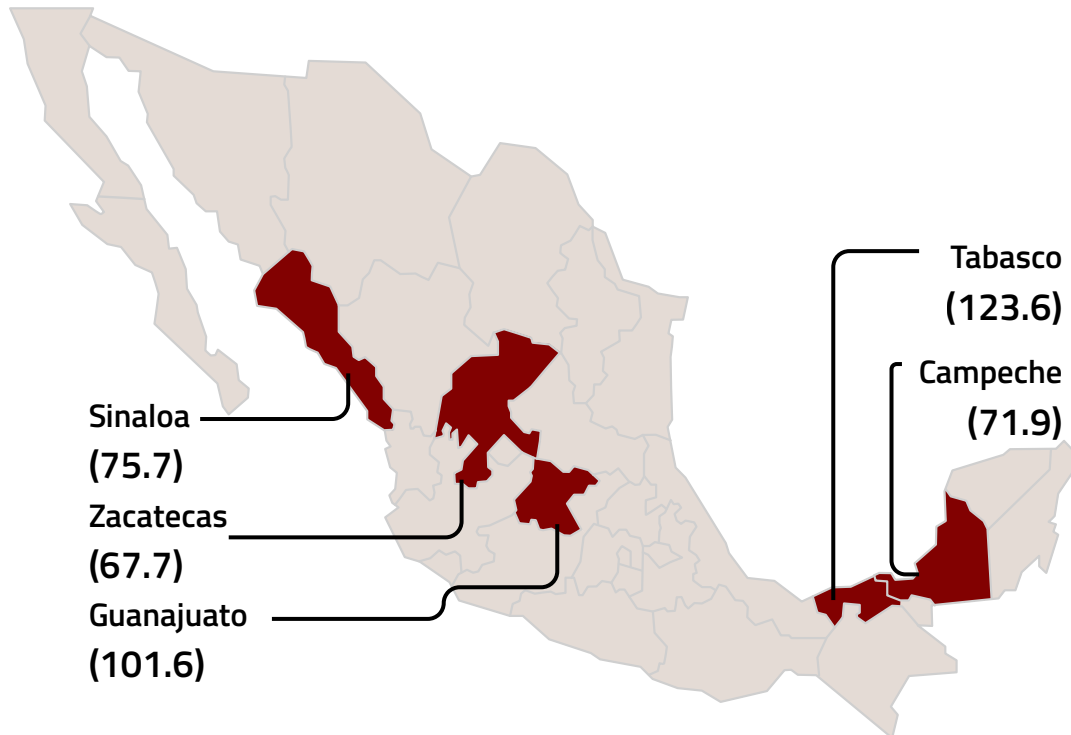


Promedio nacional: 12.4 fatalidades por cada 100 mil habitantes.
Estas cifras indican que, aunque su población es menor, la probabilidad de fallecer en un siniestro vial es considerablemente más alta.

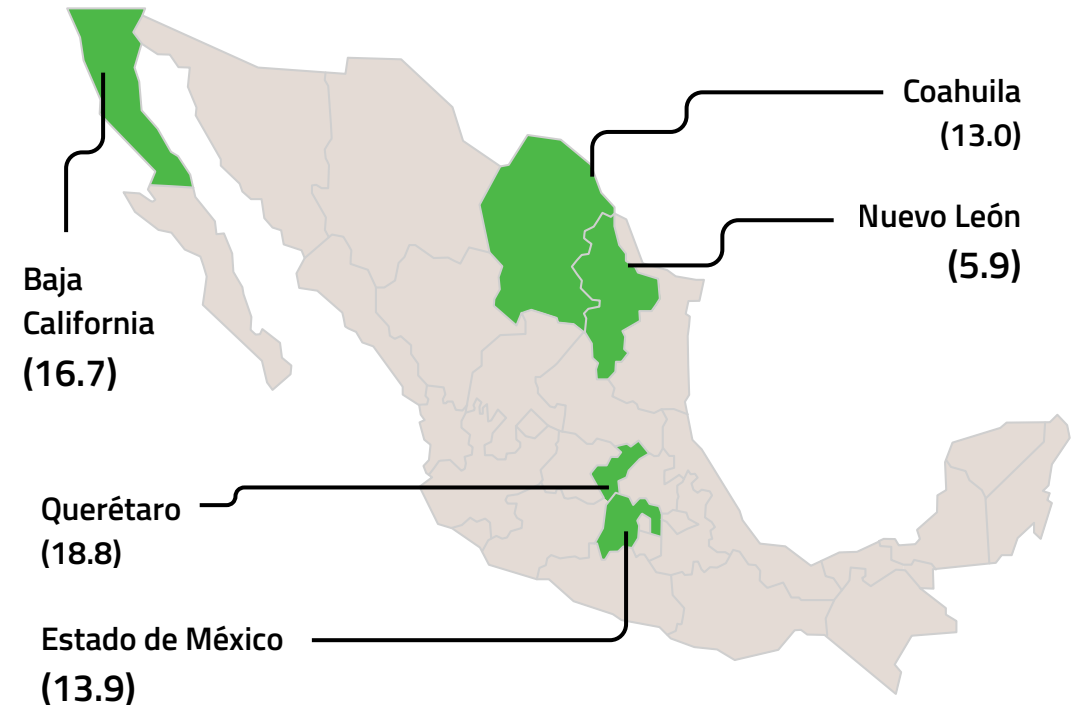
Top 5 de entidades con menor tasa de fatalidades (por cada 100 mil habitantes)



Top 5 de entidades con mayor tasa de lesiones graves (por cada 100 mil habitantes)



Top 5 de entidades con menor tasa de lesiones graves (por cada 100 mil habitantes)

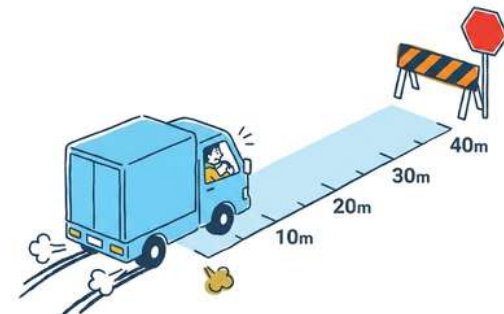


Carreteras con menos siniestros viales, pero consecuencias más graves

Además de las zonas urbanas, las carreteras representan otro entorno de riesgo. Aunque concentran menos siniestros viales, suelen registrar consecuencias más graves por factores como:



Velocidades elevadas



Distancias de frenado largas



Fatiga en trayectos prolongados



Presencia de transporte de carga

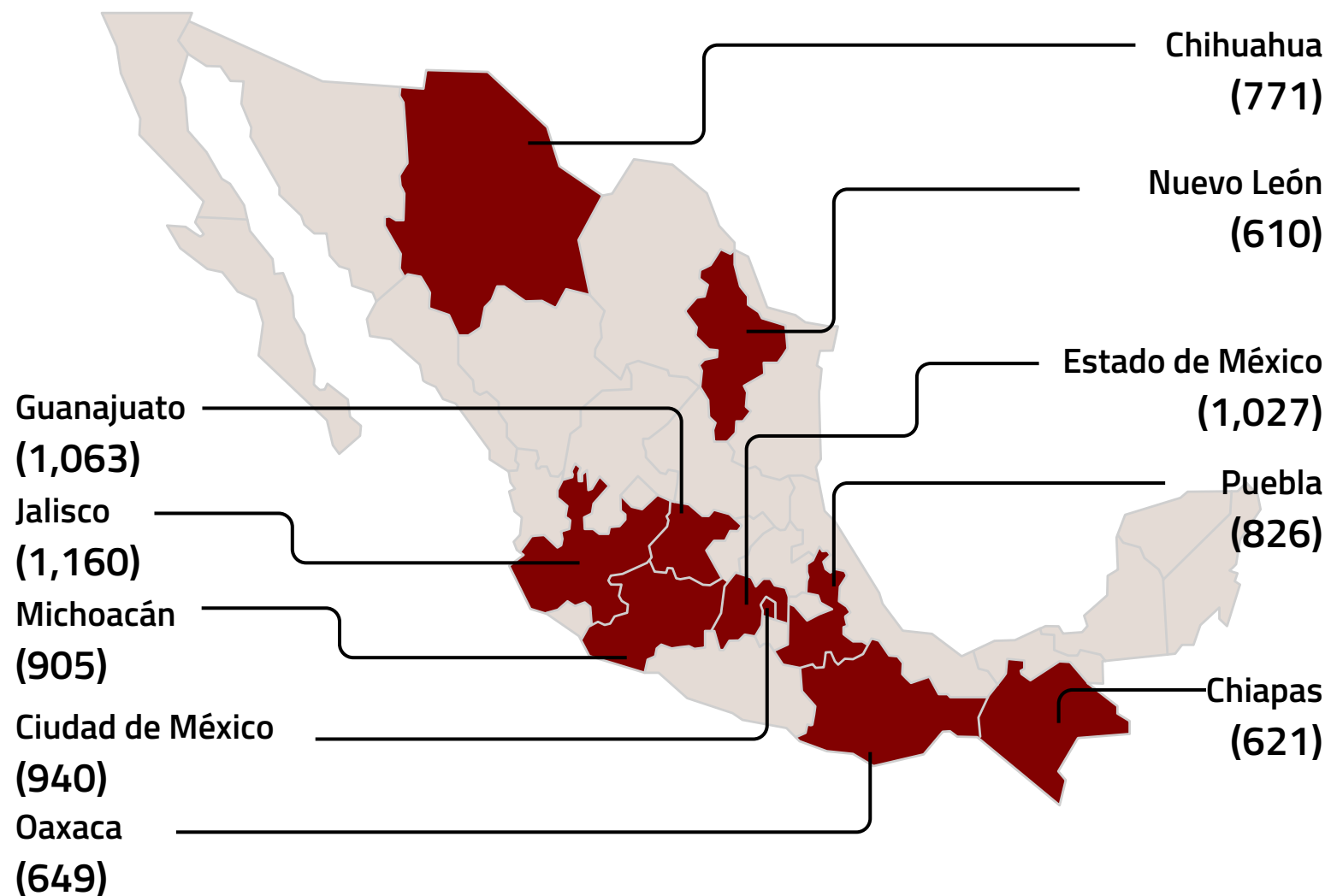
En 2024 se registraron 13,771 siniestros viales, un 13.8% más que el año anterior (12,099), muy por encima del crecimiento de la circulación en la red federal (3.2%). El incremento se concentró principalmente en colisiones frontales, salidas del camino e impactos contra objetos fijos, tipos de eventos que suelen asociarse con velocidades incompatibles con las condiciones de la vía, pérdida de control del vehículo, invasión de carril o infraestructura que no logra mitigar adecuadamente las consecuencias de un error humano.

En este contexto, los corredores logísticos —rutas que conectan centros industriales, puertos, fronteras y ciudades para el traslado de mercancías— concentran un elevado flujo de vehículos de carga, transporte de larga distancia y vehículos particulares que comparten la misma infraestructura. La interacción entre distintos tipos de usuarios, velocidades y maniobras propias del transporte de mercancías incrementa la complejidad de la circulación y la exposición al riesgo.

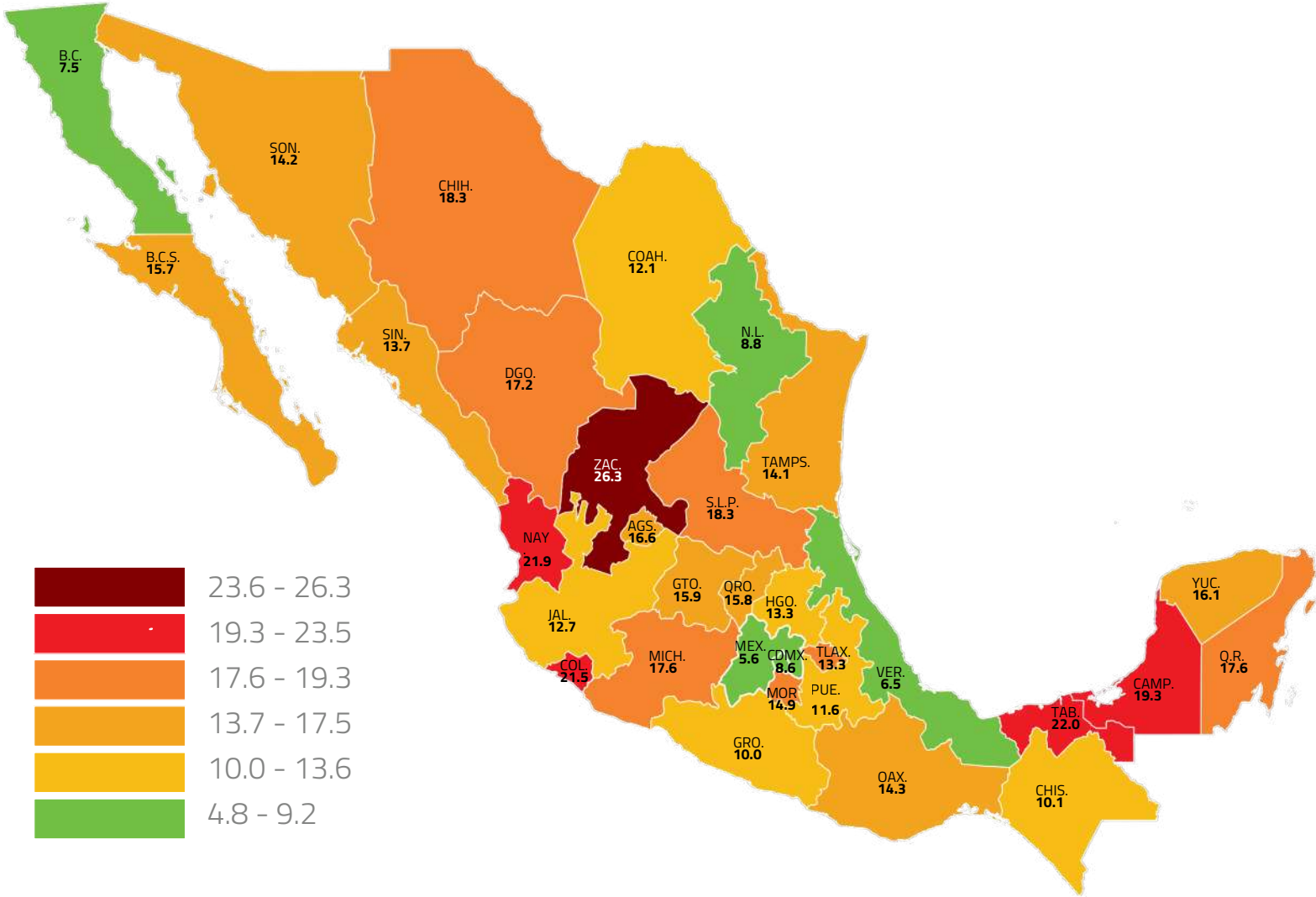
Ejemplo: Veracruz, Puebla, Guanajuato, Tamaulipas y San Luis Potosí, que concentran corredores estratégicos para el comercio y el transporte nacional.



Top 10 de entidades con mayores fatalidades

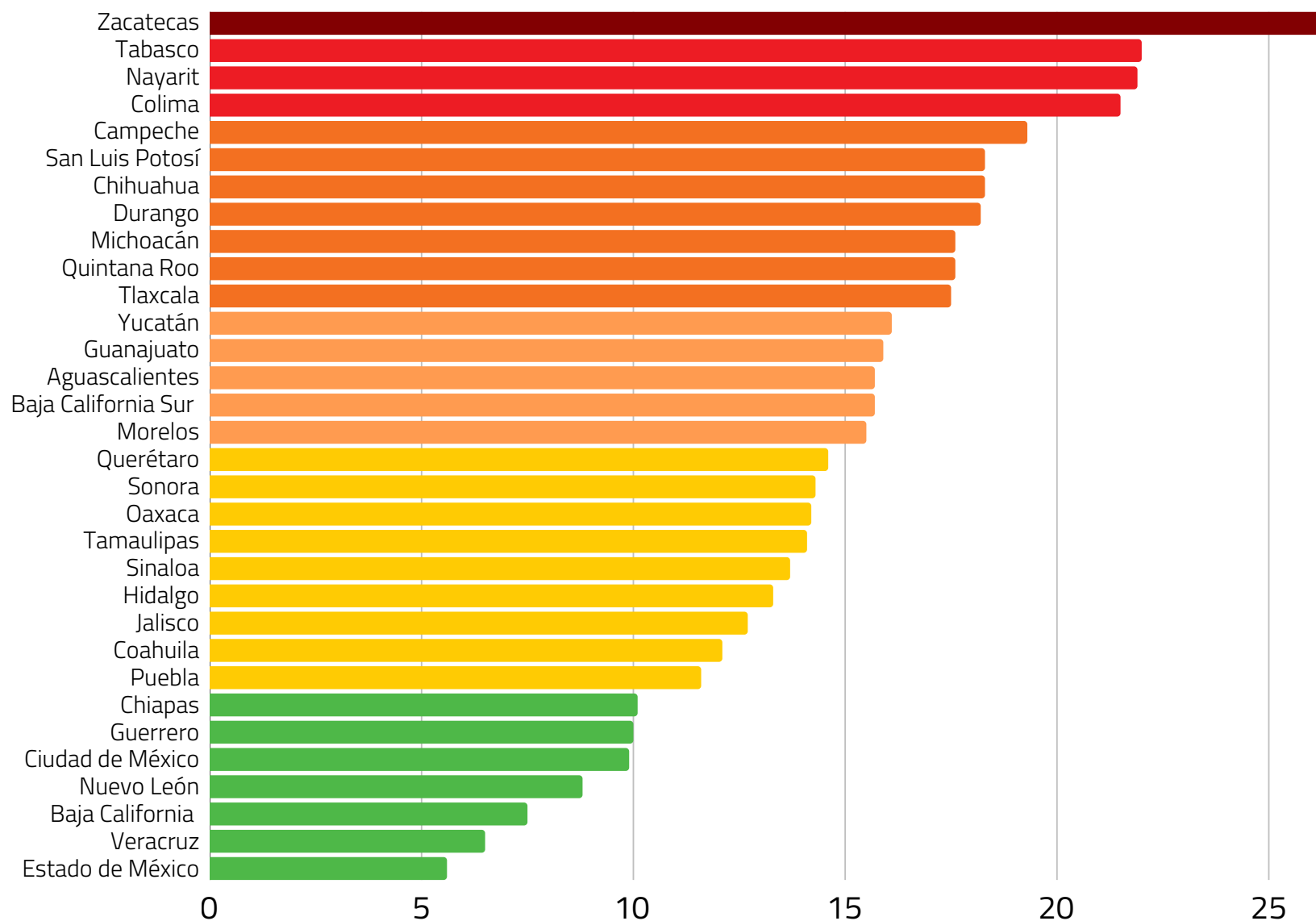


Tasa de mortalidad por siniestros viales por entidad federativa



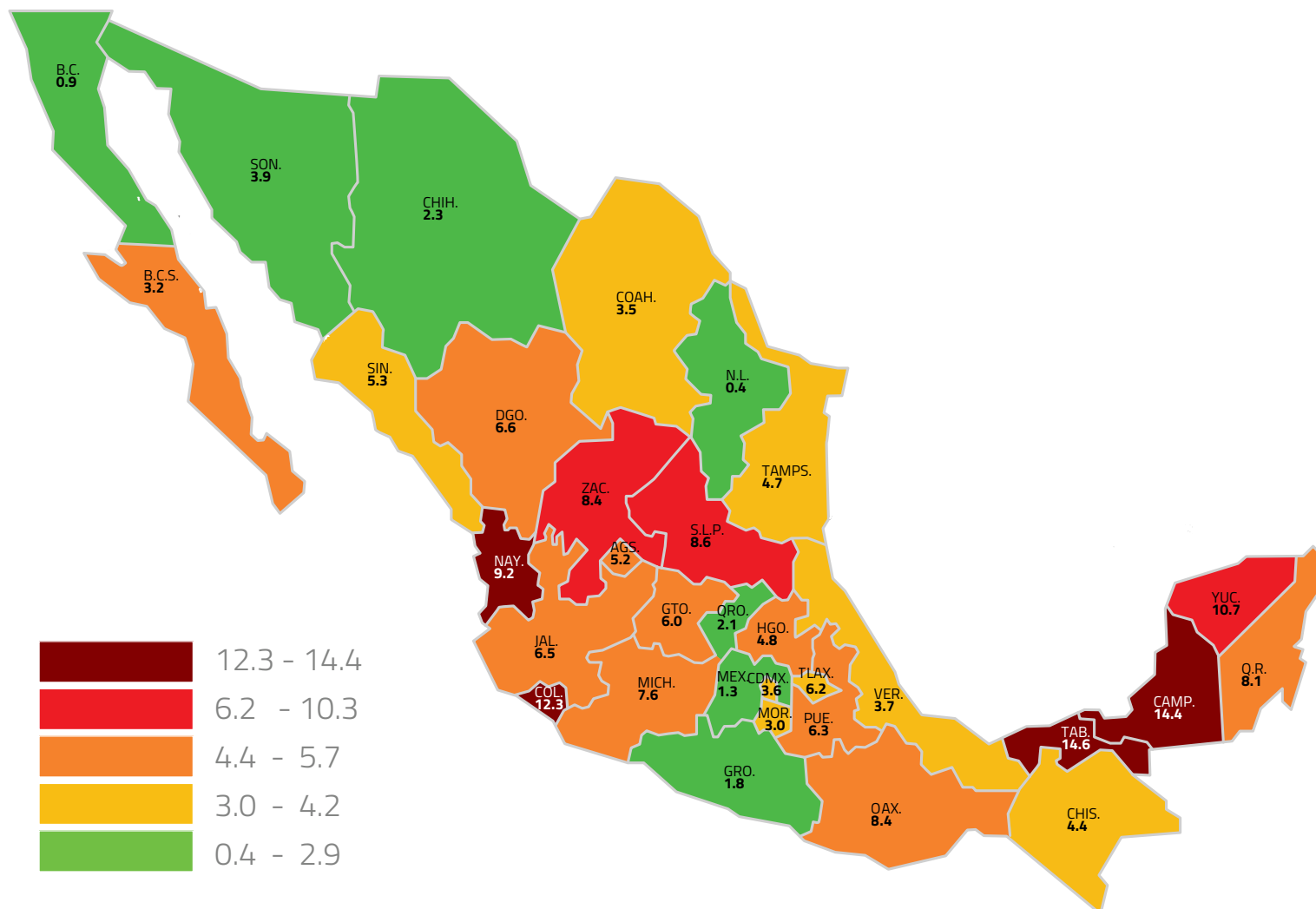
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

Comparativo nacional de tasa de mortalidad por siniestros viales



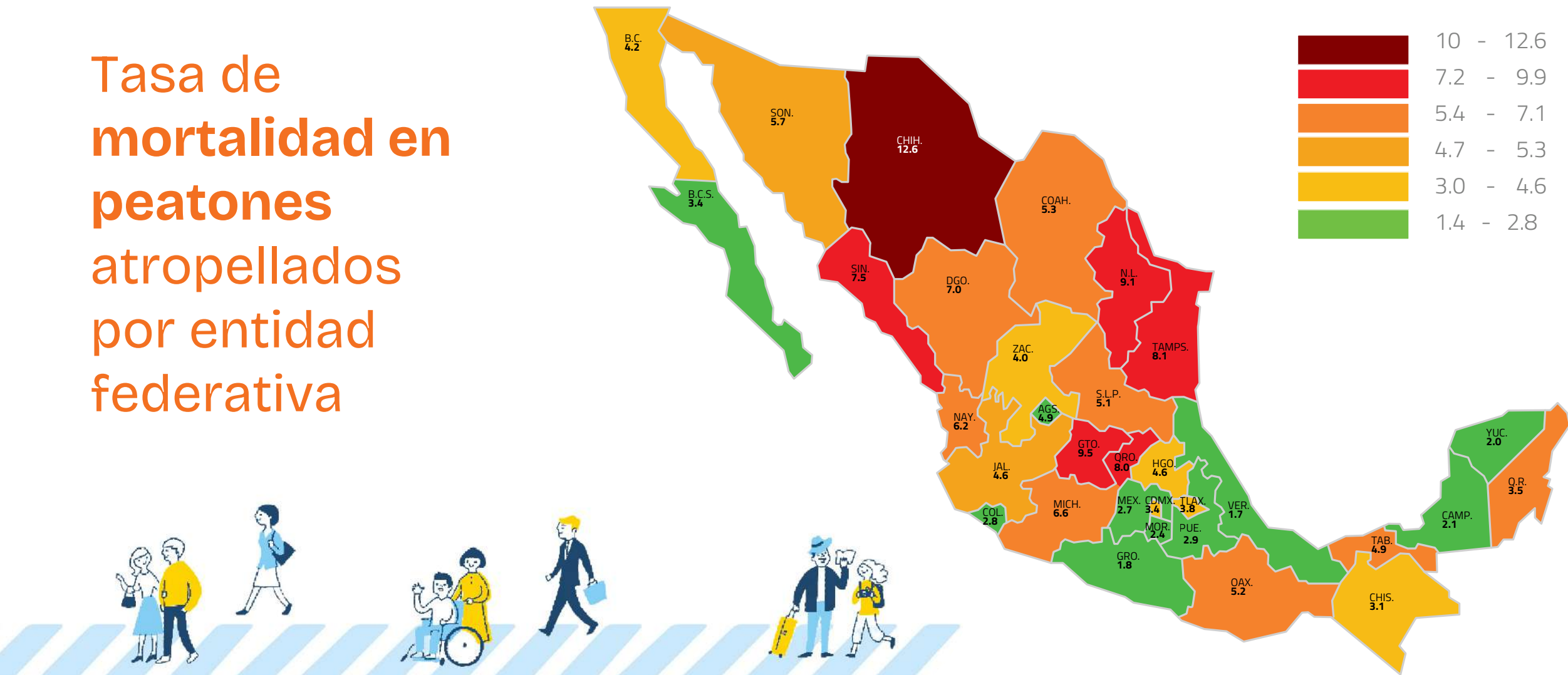
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

Tasa de mortalidad en motociclistas por entidad federativa



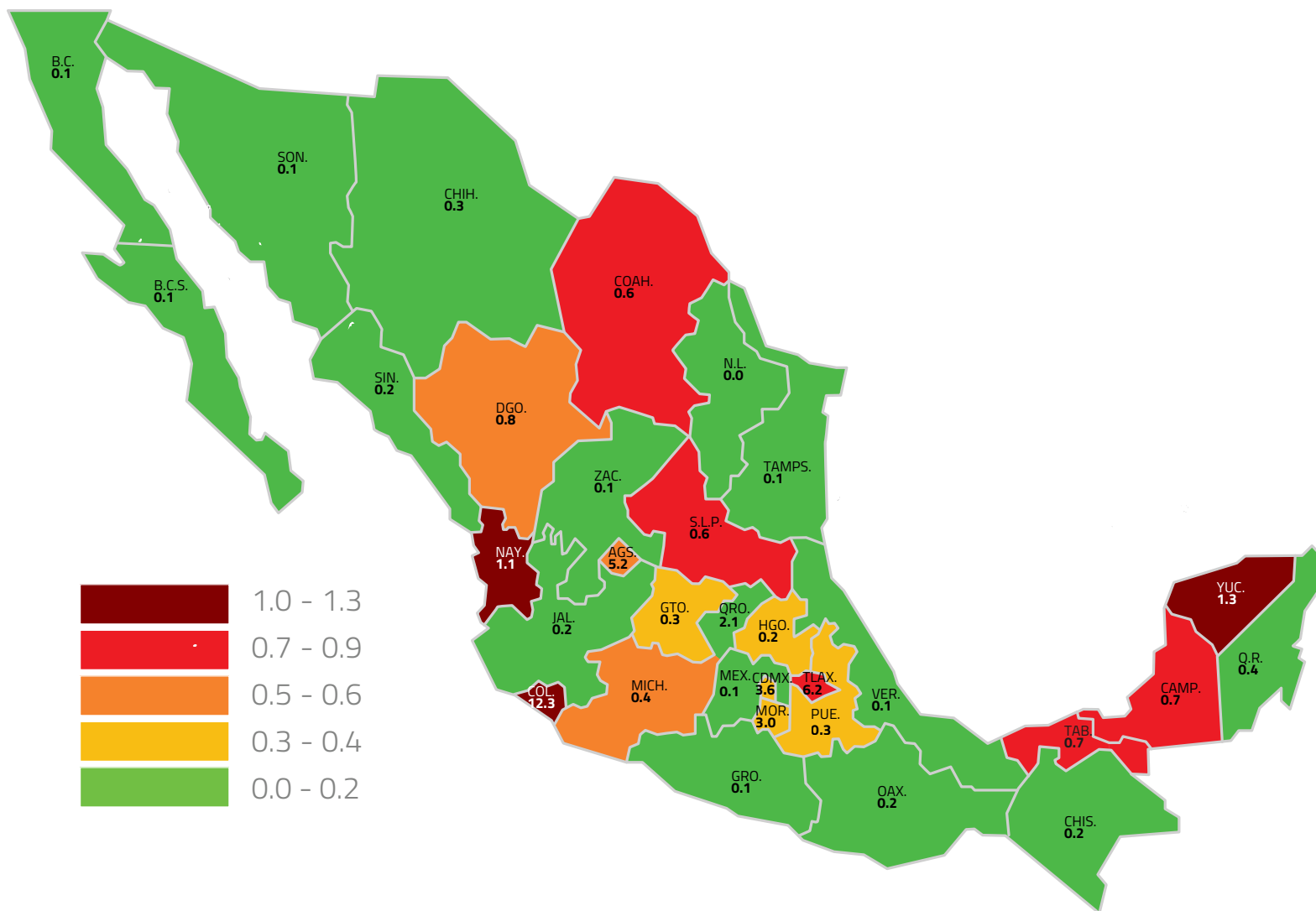
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

Tasa de mortalidad en peatones atropellados por entidad federativa



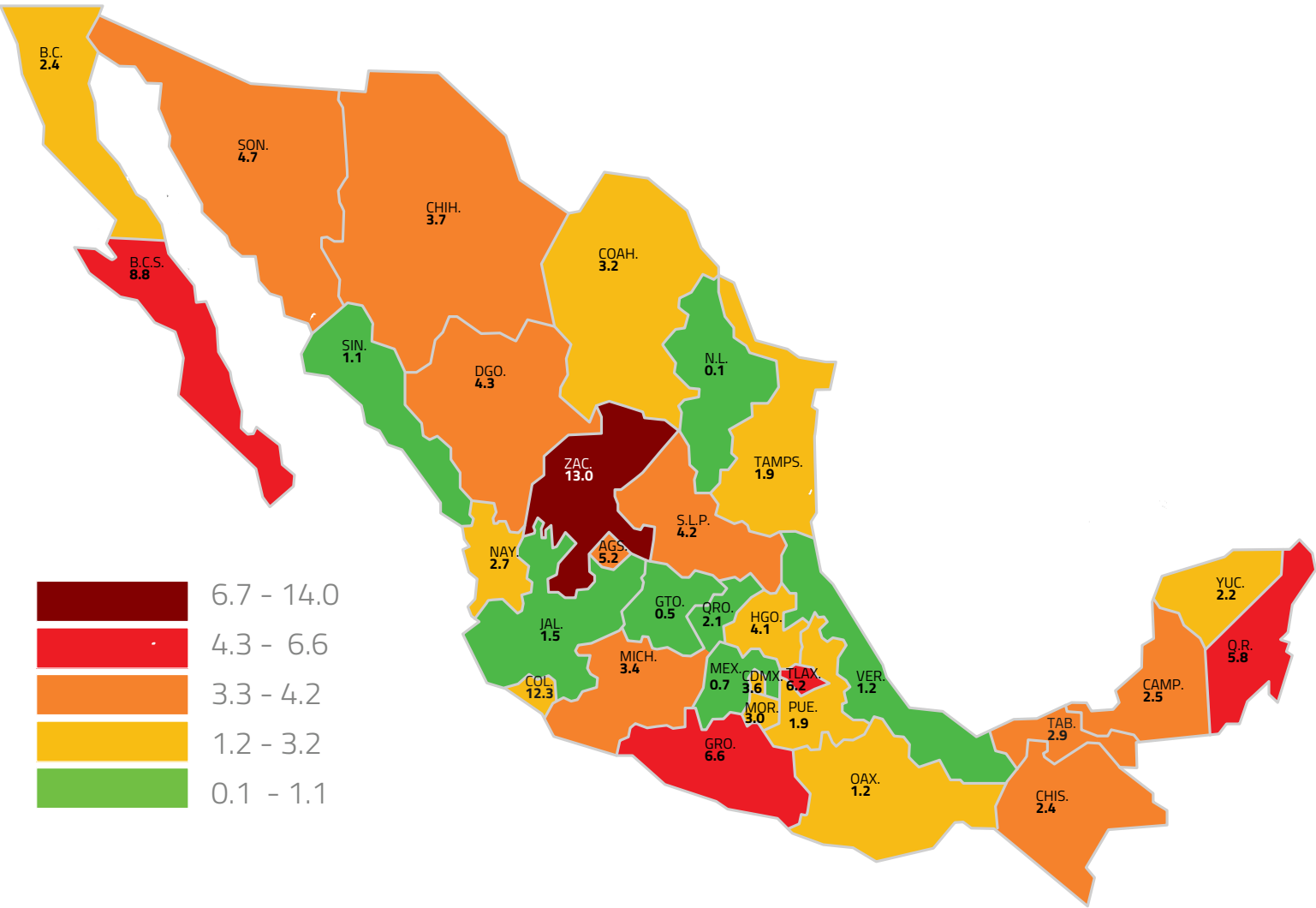
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

Tasa de mortalidad en ciclistas por entidad federativa



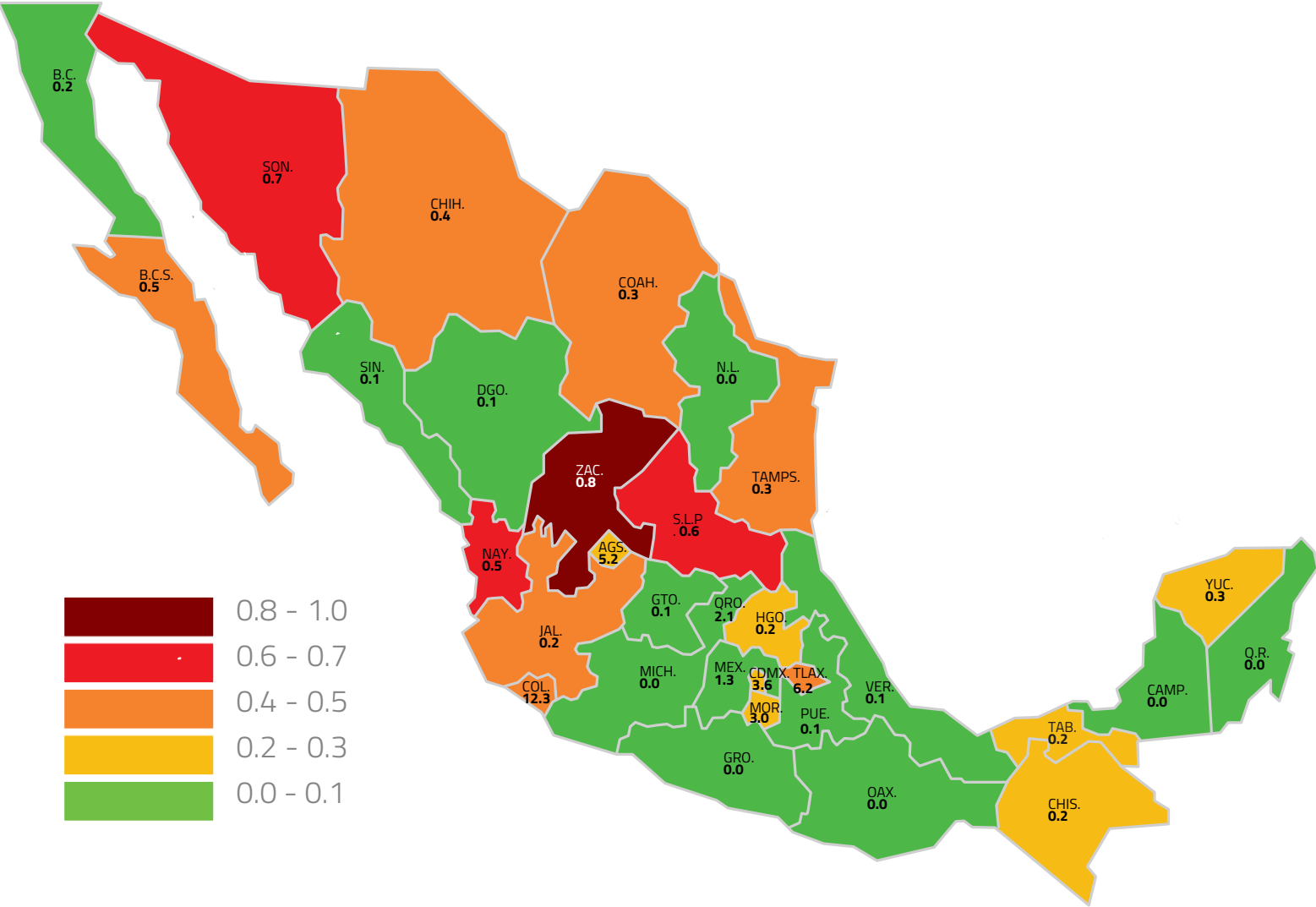
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

Tasa de mortalidad en vehículos particulares por entidad federativa



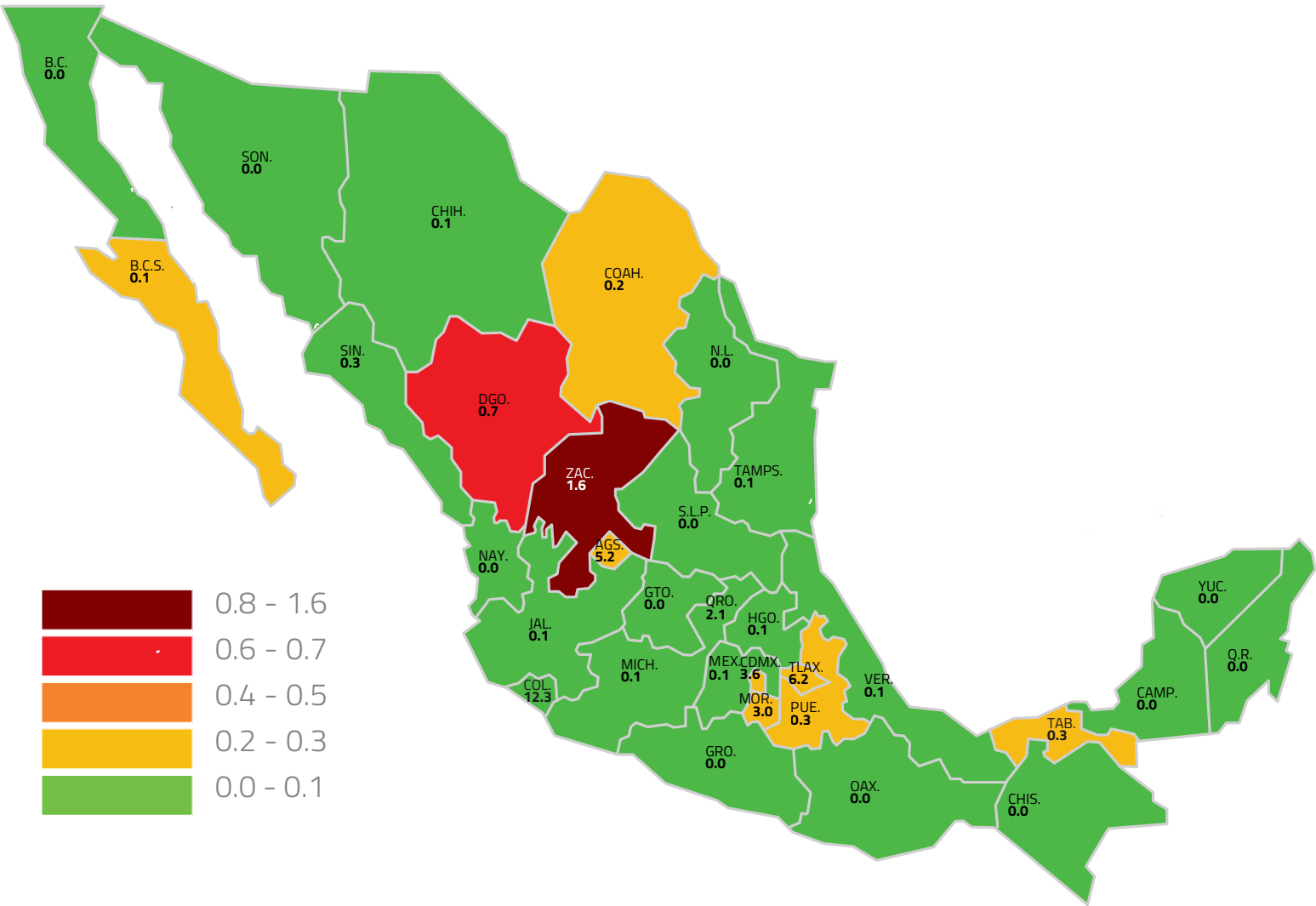
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

Tasa de mortalidad en transporte de carga por entidad federativa



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

Tasa de mortalidad en autobuses por entidad federativa



Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

Qué patrones se repiten en el país

A pesar de la diversidad territorial, los datos muestran patrones recurrentes que permiten comprender la estructura del riesgo vial en el país.



- * Predominio urbano de la siniestralidad.



- * Mayor exposición sin protección física para absorber la energía del impacto incluso en colisiones a velocidades moderadas.



- * Factores socioeconómicos que limitan la posibilidad de elegir rutas o condiciones más seguras.



- * Crecimiento acelerado del riesgo asociado al uso de motocicletas.



- * Infraestructura insuficiente o no adaptada que prioriza la circulación vehicular motorizada, con espacios limitados o inseguros para modos ligeros.



- * Mayor exposición en entidades con intensa actividad económica y logística.



- * Alta vulnerabilidad de peatones en ciudades.



- * Diferencias de velocidad entre usuarios (peatones, bicicletas, motocicletas y vehículos de alta velocidad).



- * Repunte de siniestros post-pandemia por mayores desplazamientos.

Un mosaico de realidades que exige respuestas diferenciadas

La identificación de los estados con mayores retos y de los patrones comunes muestra que la seguridad vial en México es un fenómeno complejo que no puede explicarse por una sola causa. Es resultado de la interacción entre urbanización, motorización, infraestructura, velocidad y condiciones socioeconómicas.

Por ello, las estrategias de prevención deben responder a las características de cada territorio para orientar políticas públicas, priorizar inversiones y diseñar intervenciones eficaces que protejan a los usuarios más vulnerables y reduzcan la severidad de los siniestros viales.





V

Género y movilidad:
desigualdades en la
exposición al riesgo

La movilidad no es igual para todas las personas. El género, la edad, las responsabilidades de cuidado y las condiciones sociales, económicas, culturales y territoriales influyen en cómo se desplazan, los medios de transporte que utilizan y los riesgos que enfrentan.

Estas diferencias también están relacionadas con la distribución desigual de las tareas de cuidado, el acceso a medios de transporte, las condiciones de accesibilidad, la percepción de seguridad y las características del entorno urbano. Todos estos factores pueden determinar las rutas, los horarios y las formas de desplazamiento de cada persona.

Incorporar la perspectiva de género en la seguridad vial permite identificar desigualdades que las cifras generales pueden ocultar y entender por qué mujeres y hombres tienen distintos patrones de movilidad y enfrentan diferentes riesgos en el espacio público. .

Este enfoque contribuye a diseñar políticas públicas que respondan a esas diferencias y favorezcan una movilidad segura, accesible, incluyente y equitativa para todas las personas.



Las mujeres y los hombres no se desplazan de la misma manera
ni enfrentan los mismos riesgos en la vía.
La seguridad vial también es una cuestión de equidad.

Diferencias en los patrones de movilidad

Diversos estudios muestran que las mujeres tienden a realizar trayectos más complejos, fragmentados y frecuentes, asociados al empleo remunerado, las actividades de cuidado y las tareas domésticas. Este fenómeno, conocido como “movilidad con igualdad centrada en los cuidados”, comprende recorridos entre escuelas, centros de salud, mercados y otros servicios esenciales.

Tendencia predominante en mujeres	Aspecto	Tendencia predominante en hombres
Caminata y transporte público	Modo principal	Vehículo particular
Cuidados y actividades domésticas	Propósito	Trabajo remunerado
Cortos y múltiples	Trayectos	Directos y más largos
Más disperso	Horarios	Horarios pico
Alta como usuarias vulnerables	Exposición al tránsito	Alta como conductores



A diferencia de los desplazamientos pendulares típicos —del hogar al trabajo y de regreso—, estos trayectos suelen:



Incluir múltiples paradas



Realizarse en horarios variados



Combinar diferentes modos de transporte



Ocurrir en entornos urbanos densos



Implicar acompañamiento de niñas, niños o personas dependientes

La mayor exposición en la caminata y el transporte público

La mayor dependencia de la caminata y el transporte público expone a las mujeres a entornos donde la infraestructura peatonal puede ser insuficiente o insegura. Esta situación resulta relevante en México, donde los peatones concentran una parte importante de las fatalidades y lesiones graves por siniestros viales.

Característica

- Viajes múltiples encadenados
- Uso predominante de caminata y transporte público
- Desplazamientos con menores o personas dependientes
- Horarios fuera de picos tradicionales
- Mayor permanencia en vía pública

Implicaciones para la seguridad vial

- Mayor exposición al tránsito
- Mayor vulnerabilidad
- Riesgos adicionales
- Entornos menos protegidos
- Incremento del riesgo acumulado



La exposición aumenta cuando los trayectos se realizan con niñas y niños, personas mayores, con discapacidad o carriolas. Estas condiciones dificultan los cruces, reducen la velocidad de desplazamiento y limitan la capacidad de reaccionar ante un riesgo.

Diferencias en el acceso a modos de transporte

En muchos contextos, las mujeres tienen menor acceso a vehículos privados o a opciones de transporte más seguras y rápidas. Esto puede obligarlas a utilizar rutas más largas, realizar transbordos o esperar en espacios poco seguros, incrementando su exposición tanto a siniestros viales como a otros riesgos en el espacio público.

Los hombres, en cambio, conducen automóviles y motocicletas con mayor frecuencia. Esta diferencia explica su mayor presencia entre las víctimas fatales de estos medios de transporte.

Esta diferencia también se relaciona con el crecimiento acelerado del uso de motocicletas, especialmente en actividades laborales con alta participación masculina, como el reparto y el transporte de mercancías, donde la exposición al riesgo es mayor.

Cuando la seguridad personal modifica los trayectos

La percepción de inseguridad personal también influye en las decisiones de movilidad. Muchas mujeres modifican sus rutas u horarios para evitar espacios que consideran inseguros, aunque eso implique recorrer distancias mayores o invertir más tiempo en sus desplazamientos.

Estos cambios también modifican su exposición al riesgo vial. En algunos casos, evitar determinadas zonas puede llevarlas a utilizar vialidades con mayor flujo vehicular o con infraestructura peatonal insuficiente, lo que incrementa el riesgo de sufrir un siniestro de tránsito.

Infraestructura diseñada sin perspectiva de género

Históricamente, el diseño de las ciudades y de los sistemas de transporte ha priorizado desplazamientos lineales asociados al empleo formal, sin considerar adecuadamente las necesidades de la movilidad con igualdad centrada en los cuidados. Esto se traduce en:



Distancias largas entre paradas de transporte



Entornos poco seguros para niñas, niños y personas mayores



Falta de accesibilidad universal



Iluminación deficiente



Cruces peatonales insuficientes mal ubicados o en mal estado



Banquetas estrechas en mal estado o con rampas de acceso a comercios o propiedades particulares

Estas condiciones afectan de manera desproporcionada a quienes realizan trayectos acompañados o con carga física adicional.

La infraestructura vial debe diseñarse bajo los principios de movilidad inclusiva y accesibilidad universal, considerando las necesidades diferenciadas de quienes utilizan diariamente el espacio público. Para ello, es necesario incorporar criterios que favorezcan desplazamientos seguros, continuos y accesibles para mujeres, niñas, niños, personas mayores, con discapacidad, cuidadoras y demás personas usuarias de la vía.

Esto implica contar con banquetas accesibles, cruces peatonales seguros, iluminación adecuada, señalización incluyente, tiempos de cruce suficientes, rutas accesibles y espacios públicos que reduzcan simultáneamente los riesgos asociados tanto a la seguridad vial como a la seguridad personal.

Un diseño centrado en las personas contribuye a disminuir desigualdades, fortalecer la autonomía de la población y garantizar el ejercicio efectivo del derecho a una movilidad segura, accesible e incluyente.

Consecuencias que alcanzan a toda la familia

Las consecuencias de los siniestros viales también varían según el género. Cuando una persona responsable de tareas de cuidado sufre una lesión grave o fallece, el impacto alcanza a todo el núcleo familiar y puede afectar los ingresos, el cuidado de personas dependientes y la estabilidad familiar.

Además, las lesiones graves pueden reducir la autonomía y la participación económica de las mujeres, y profundizar desigualdades existentes.



Hacia una movilidad segura e inclusiva

Reconocer las diferencias de género en la movilidad no implica segmentar el problema, sino comprender mejor sus determinantes para diseñar soluciones más efectivas.

Grupo	Principales riesgos
 Mujeres	 Infraestructura insegura, falta de iluminación, acoso, dependencia del transporte público.
 Hombres	 Mayor exposición a conducción de alto riesgo, velocidades elevadas, uso intensivo de motocicleta.
 Niñas y niños	 Dependencia de adultos, entornos escolares inseguros.
 Personas mayores	 Menor velocidad de desplazamiento, fragilidad física.

Las políticas de seguridad vial con enfoque inclusivo consideran:

- Infraestructura peatonal segura y accesible
- Gestión de la velocidad en zonas urbanas
- Transporte público seguro y confiable
- Diseño urbano orientado a las personas
- Atención a trayectos de cuidado
- Participación de mujeres en la planificación de movilidad

Integrar esta perspectiva permite avanzar hacia sistemas de transporte más equitativos, donde la seguridad no dependa del género, la edad o las condiciones socioeconómicas.

VI

Marcos globales



Los instrumentos internacionales en materia de seguridad vial y movilidad sostenible constituyen el principal marco de referencia para la formulación, implementación y evaluación de las políticas públicas en México.

Asimismo, orientan la armonización del marco jurídico, la planeación estratégica y el diseño de programas, proyectos e intervenciones que buscan reducir la siniestralidad vial, proteger a las personas usuarias de la vía y avanzar hacia sistemas de movilidad más seguros, sostenibles, inclusivos y centrados en las personas.

Su adopción favorece la coordinación entre los distintos órdenes de gobierno y contribuye al cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano en materia de desarrollo sostenible, salud pública y seguridad vial.

Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030

La seguridad vial es una prioridad global por su impacto en la salud pública, el desarrollo económico y el bienestar social.

Ante este desafío, organismos internacionales como las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial han impulsado marcos de acción que orientan las políticas nacionales y promueven soluciones coordinadas.

Estos marcos establecen metas comunes, impulsan decisiones basadas en evidencia y vinculan la seguridad vial con la movilidad sostenible, la equidad y la calidad de vida.



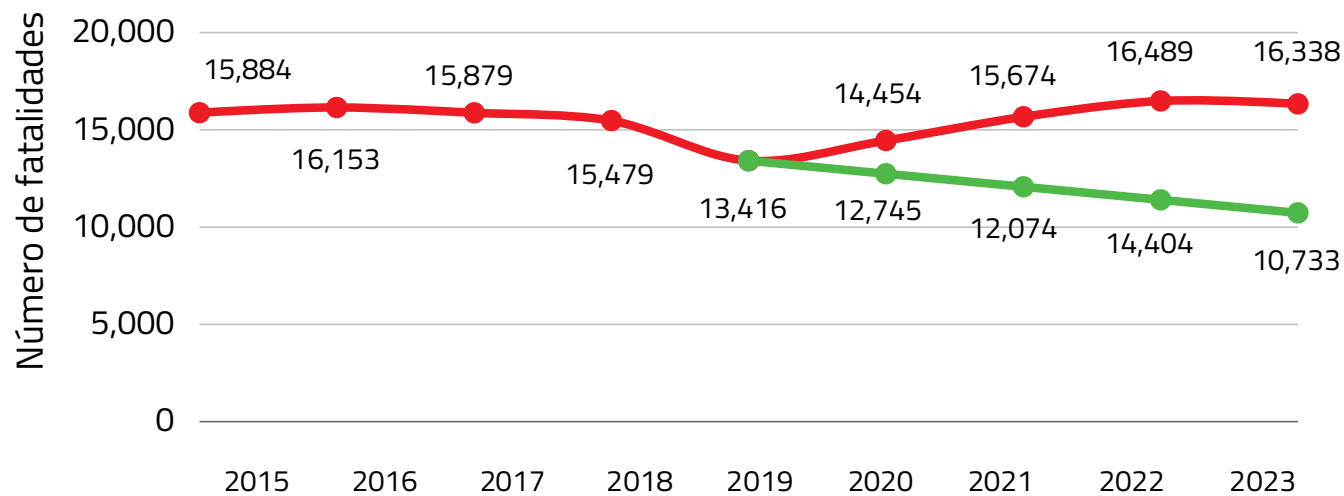
La meta del Decenio

Plantea reducir en al menos 50% las fatalidades por siniestros de tránsito respecto a 2020. En México, la tendencia muestra un comportamiento contrario.

Tras registrar 13,416 defunciones en 2020 —el valor más bajo de la serie reciente—, la cifra aumentó de forma sostenida hasta llegar a 16,338 en 2024. Para cumplir la meta global, el país tendría que acercarse a 6,700 fallecimientos anuales hacia 2030.

En otras palabras, en 2024 México registró alrededor de 5,605 fallecimientos más de los que permitirían cumplir la meta. Esta tendencia evidencia la necesidad de fortalecer las políticas públicas y las intervenciones basadas en evidencia.

Monitoreo de la meta del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030



Qué compromisos establece

Se fundamenta en el enfoque de **Sistema Seguro**, que reconoce que los errores humanos son inevitables y que el sistema de movilidad debe diseñarse para evitar consecuencias fatales.

Este enfoque promueve la responsabilidad compartida entre:

- Autoridades encargadas de infraestructura y regulación
- Empresas operadoras de transporte
- Usuarios de la vía

Bajo esta perspectiva, la seguridad vial depende tanto del comportamiento individual como de la interacción de múltiples elementos que deben funcionar de manera coordinada.

Enfoque de Sistema Seguro y pilares de acción

Alineado con este enfoque, el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial establece cinco pilares de actuación:



Gestión institucional de la seguridad vial



Infraestructura segura



Vehículos más seguros



Atención post-siniestro



Comportamientos seguros

Qué metas plantea para los países el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial



Reducir significativamente las fatalidades y lesiones graves



Priorizar la protección de usuarios vulnerables



Implementar límites de velocidad seguros



Mejorar la seguridad de vehículos y carreteras



Fortalecer la recopilación y análisis de datos



Integrar la seguridad vial en políticas de transporte y desarrollo

También promueve la adopción de legislación efectiva, sistemas de fiscalización y campañas de concientización basadas en evidencia.



Instrumentos con los que México lleva estos compromisos a la práctica

México cuenta con dos instrumentos para llevar estos compromisos a la práctica. **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV)**, publicada en 2022, que incorpora el enfoque de Sistema Seguro, reconoce la movilidad como un derecho humano y establece las bases para fortalecer la infraestructura, la gestión de la velocidad, la seguridad vehicular y la protección de las personas usuarias más vulnerables.

Como instrumento para implementar esta Ley, en 2023 se publicó la **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023–2042**, que orienta las acciones de largo plazo para consolidar un sistema de movilidad más seguro, accesible y sostenible, alineado con los compromisos internacionales asumidos por México.

Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible 2026–2035

Qué propone y qué prioriza

Propone transformar los sistemas de transporte para que sean simultáneamente seguros, accesibles, resilientes, bajos en carbono y centrados en las personas.

A diferencia de iniciativas previas, enfocadas únicamente en seguridad vial o cambio climático, este Decenio adopta una visión integral del transporte como motor de desarrollo sostenible, equidad social y salud pública.



United Nations
Decade of
Sustainable Transport
2026–2035



Entre sus prioridades se encuentran:



Reducir fatalidades y lesiones por siniestros viales



Disminuir emisiones contaminantes del transporte



Mejorar la accesibilidad universal y la equidad territorial



Fortalecer la resiliencia de la infraestructura



Promover modos activos y transporte público de calidad



Impulsar la digitalización y la gestión basada en datos

En este marco, la seguridad vial se reconoce como un componente central de la sostenibilidad del transporte.



United Nations
Decade of
Sustainable Transport
2026–2035

No hay transporte sostenible sin seguridad vial

La evidencia internacional muestra que un sistema de transporte no puede considerarse sostenible si provoca fallecimientos, lesiones graves o exclusión social.

Por ello, el Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible reafirma que:



**United Nations
Decade of
Sustainable Transport
2026–2035**



La seguridad vial es una condición básica de sostenibilidad



La movilidad debe diseñarse para proteger la vida



La accesibilidad debe ser universal



El transporte debe contribuir a la salud, no deteriorarla

Marcos globales complementarios

El Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030 y el Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible 2026–2035 constituyen marcos globales complementarios. Mientras el primero se enfoca en reducir de manera urgente las fatalidades y lesiones por siniestros viales, el segundo propone una transformación estructural de los sistemas de transporte hacia modelos seguros, inclusivos y sostenibles.

Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030	Aspecto	Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible 2026–2035
Reducción de fatalidades y lesiones por siniestros viales	Enfoque principal	Transformación integral del transporte
Reducir en al menos 50% las fatalidades y lesiones graves	Meta central	Lograr sistemas de transporte seguros, sostenibles e inclusivos
Seguridad vial	Alcance	Transporte en su conjunto (seguridad, ambiente, equidad, resiliencia)
Crisis global de mortalidad vial	Problema que aborda	Impactos sociales, ambientales y económicos del transporte
Usuarios vulnerables de la vía	Usuarios prioritarios	Toda la población, con énfasis en grupos vulnerables
Sistema Seguro	Enfoque de intervención	Movilidad sostenible centrada en las personas
Velocidad segura, infraestructura segura, vehículos seguros, comportamiento seguro, atención post-siniestro	Componentes clave	Seguridad vial, descarbonización, accesibilidad universal, transporte público, modos activos, resiliencia
Principalmente ODS 3 (Salud) y ODS 11 (Ciudades sostenibles)	Relación con ODS	Contribuye a múltiples ODS (3, 7, 9, 11, 13, entre otros)
2021–2030	Horizonte temporal	2026–2035
Agenda sectorial especializada	Naturaleza	Agenda transversal de desarrollo sostenible
Reducir urgentemente muertes en tránsito	Implicación para países	Rediseñar sistemas de movilidad para el largo plazo
Objetivo central	Rol de la seguridad vial	Condición indispensable de sostenibilidad

Lo que estas agendas representan para México

Ofrecen una hoja de ruta para avanzar hacia sistemas de transporte más seguros, accesibles, eficientes y sostenibles. Son una oportunidad para que México avance en las siguientes áreas:



Alinear políticas públicas nacionales con estándares internacionales.



Impulsar una mayor coordinación entre gobiernos, sector privado, academia y sociedad civil.



Acelerar la implementación de soluciones que han demostrado salvar vidas.



Colocar a las personas en el centro de la planeación, priorizando a los usuarios más vulnerables.



Integrar seguridad vial, sostenibilidad ambiental y justicia social en la planeación del transporte.



Mejorar la infraestructura.



Mejorar la calidad de los datos para la toma de decisiones.

VII

Compromisos de Fundación Aleatica para la Seguridad Vial

Fundación Aleatica para la Seguridad Vial orienta su trabajo a prevenir fatalidades y lesiones graves mediante acciones basadas en evidencia, alianzas estratégicas y una visión de largo plazo.

Su actuación se alinea con los retos identificados en este Monitor y con los marcos internacionales que promueven una movilidad segura, equitativa y sostenible.

Un sistema de transporte sólo puede considerarse sostenible cuando protege la vida de las personas, facilita un acceso seguro y equitativo a la movilidad y reduce los impactos sociales derivados de los siniestros de tránsito.

Con esa visión, Fundación Aleatica asumió ante Naciones Unidas el compromiso de actuar como socio estratégico regional del Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible 2026–2035.

Su objetivo es promover un transporte terrestre más seguro en las áreas de influencia de las concesiones de Aleatica en Chile, Colombia, México y Perú, en línea con el enfoque de Sistema Seguro y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Este compromiso se materializa a través de tres ejes estratégicos:



Incidencia pública

Impulsar marcos regulatorios y decisiones basadas en evidencia que prioricen la seguridad vial y la movilidad sostenible.



Iniciativas en seguridad vial

Desarrollar campañas, programas comunitarios y acciones formativas dirigidas a reducir conductas de riesgo y fortalecer la cultura vial.



Generación de información

Producción de datos, análisis y herramientas que permitan orientar intervenciones efectivas y evaluar su impacto.

Evidencia, alianzas y acción a largo plazo

Fundación Aleatica orienta sus iniciativas a partir de información técnica y análisis de datos que permiten comprender el problema, identificar prioridades y diseñar soluciones acordes con cada contexto.



[Consulta el sitio web](#)



El Monitor de la Seguridad Vial forma parte de este esfuerzo, al proporcionar información útil para la toma de decisiones y el seguimiento de los principales retos del país.

La Fundación Aleatica también trabaja con organismos internacionales, instituciones académicas, organizaciones de la sociedad civil, empresas y autoridades locales para ampliar el alcance y la efectividad de las acciones.

La seguridad vial es un desafío de largo plazo que requiere continuidad, evaluación constante y adaptación a los cambios en la movilidad. Por ello, las intervenciones se conciben como procesos que puedan evaluarse, ajustarse y sostenerse en el tiempo.

Una visión integral para transformar la movilidad

Fundación Aleatica parte de la convicción de que desplazarse de manera segura no debe ser un privilegio, sino un derecho para todas las personas. Esta visión orienta su trabajo y reconoce la necesidad de proteger especialmente a quienes enfrentan mayor exposición al riesgo, como peatones, ciclistas y motociclistas.

Desde esta perspectiva, la seguridad vial trasciende al sector transporte. Sus efectos alcanzan la salud pública, la educación, la productividad y el desarrollo económico. Por ello, reducir las fatalidades y lesiones graves requiere incorporar la seguridad vial en las políticas públicas, la formación de las personas y la gestión de las organizaciones.

Con esta visión, Fundación Aleatica contribuye a los objetivos globales de seguridad vial y transporte sostenible al promover acciones que protegen la vida, fortalecen el bienestar de las personas y favorecen comunidades más seguras e incluyentes.



VIII

Conclusiones,
llamado a la acción
y responsabilidad

La seguridad vial, un desafío para México

La seguridad vial es uno de los principales desafíos para México. En 2024 se registraron 388,720 siniestros de tránsito, 1.1 % menos que en 2023 y 2.7 % menos que en 2015. Sin embargo, esta reducción contrasta con las 16,338 fatalidades y 49,711 lesiones graves registradas ese año, que muestran la magnitud de sus consecuencias.

Los patrones de movilidad también han cambiado. El crecimiento del uso de motocicletas y la alta exposición de peatones y ciclistas requieren adaptar las estrategias de seguridad vial y reforzar la **protección de las personas usuarias más vulnerables.**

La prevención debe ser una prioridad

Los siniestros viales pueden prevenirse. Para lograrlo se requiere infraestructura más segura, mejores políticas públicas, vehículos más seguros, gestión de la velocidad, seguridad vehicular, educación, atención post-siniestro y un enfoque que coloque a las personas en el centro de las decisiones.

Estas acciones deben considerar las distintas condiciones en las que las personas se desplazan. Una movilidad segura también contribuye a reducir desigualdades y a garantizar que todas las personas puedan trasladarse de forma segura.

La evidencia como punto de partida

Contar con información confiable permite comprender la magnitud del problema, identificar prioridades y evaluar el impacto de las acciones implementadas.

Este Monitor busca contribuir a ese objetivo al ofrecer un diagnóstico que apoye el diseño de políticas públicas, la asignación de recursos y el seguimiento de los avances en seguridad vial.



Corresponsabilidad: un compromiso compartido

La reducción de fatalidades y lesiones graves no depende de un solo actor. La seguridad vial es resultado de la interacción entre múltiples componentes del sistema de movilidad, por lo que su mejora requiere la participación coordinada de:



Gobiernos en
todos los
niveles



Sector privado
y operadores
de transporte



Instituciones
educativas y
de salud



Organizaciones
de la sociedad
civil



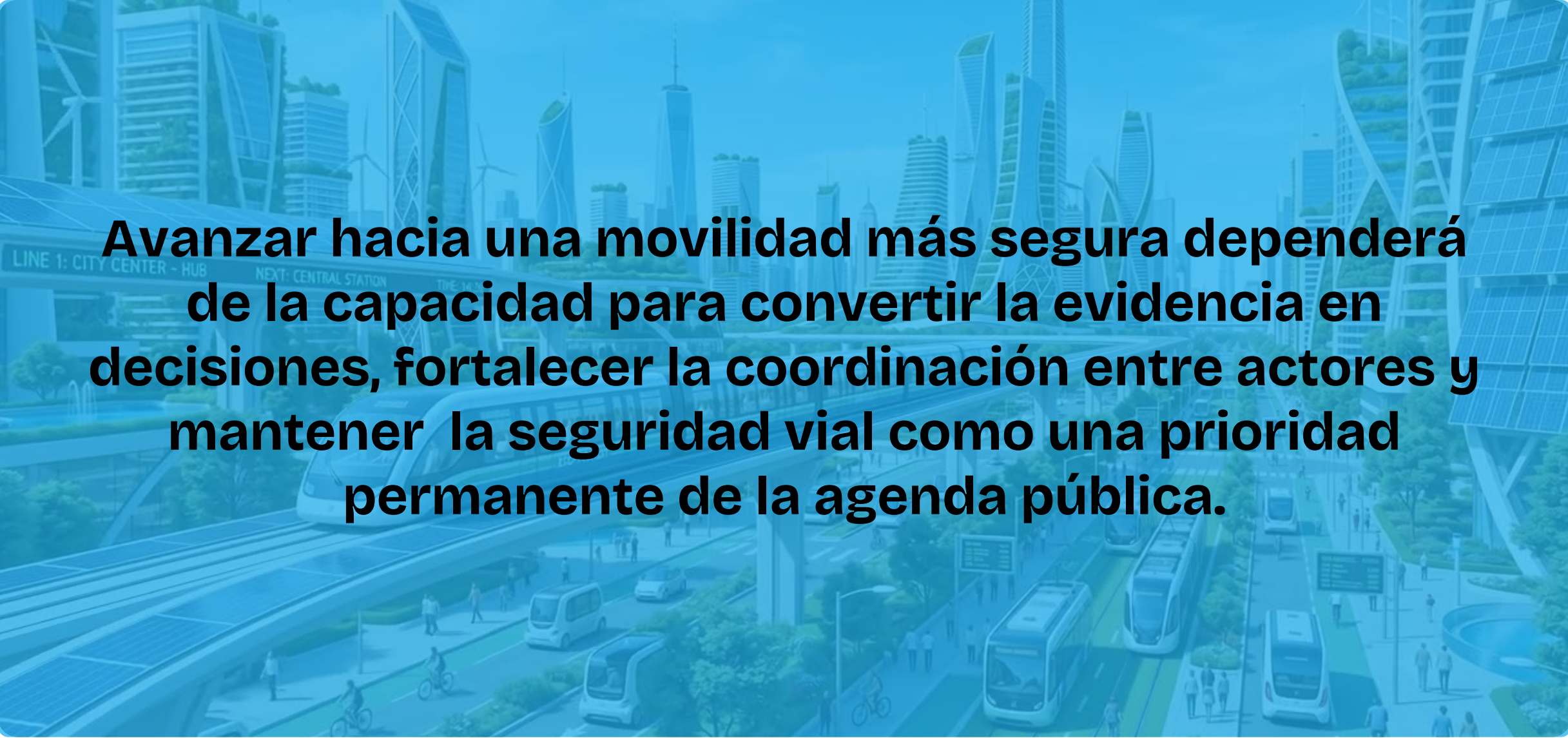
Comunidad
internacional



Personas
usuarias de
la vía



Cada uno tiene responsabilidades específicas en la construcción de entornos seguros, desde el diseño de infraestructura hasta el cumplimiento de normas y la promoción de comportamientos responsables.



Avanzar hacia una movilidad más segura dependerá de la capacidad para convertir la evidencia en decisiones, fortalecer la coordinación entre actores y mantener la seguridad vial como una prioridad permanente de la agenda pública.



Fundación
ALEATICA