

# 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



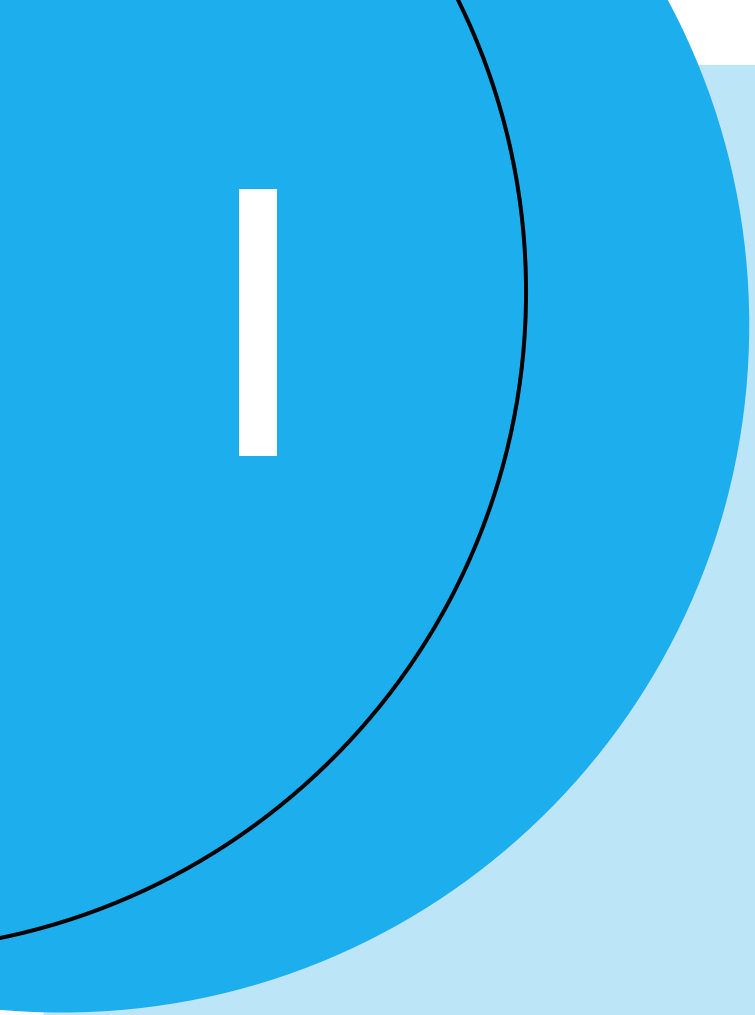
Consulta el Monitor 2025



# 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.

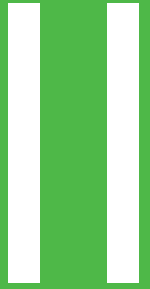


## La exposición cotidiana al riesgo durante los desplazamientos

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.

### ¿Qué ocurre?



#### Fatalidades

¿Qué mide?  
Personas fallecidas en siniestros.

¿Por qué importa?  
Magnitud del problema.



#### Lesiones graves y leves

¿Qué mide?  
Impacto en salud pública.

¿Por qué importa?  
Carga hospitalaria y social.



#### Siniestros

¿Qué mide?  
Frecuencia de eventos.

¿Por qué importa?  
Exposición al riesgo.

### ¿Dónde y a quién afecta?



#### Tasas por población

¿Qué mide?  
Riesgo relativo.

¿Por qué importa?  
Comparabilidad



#### Por tipo de usuario

¿Qué mide?  
Vulnerabilidad diferenciada.

¿Por qué importa?  
Priorización de políticas.



#### Por entidad

¿Qué mide?  
Desigualdades territoriales.

¿Por qué importa?  
Focalización de recursos.



#### Edad

¿Qué mide? Rango de edad en la que se dan las eventualidades

¿Por qué importa?  
Demarcar público de la implementación de acciones

### ¿Qué factores explican el riesgo?



#### Motorización

¿Qué mide? Presión del parque vehicular.

¿Por qué importa?  
Contexto de exposición.



#### Letalidad

¿Qué mide?  
Severidad de los siniestros.

¿Por qué importa?  
Calidad del sistema vial.

# 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



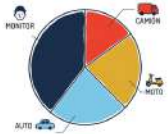
Orientar programas de prevención



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.

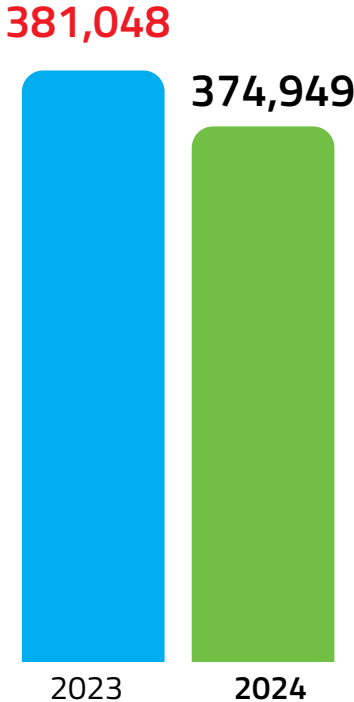
Uno de los principales aportes del Monitor es dimensionar la escala real de la siniestralidad vial en México en 2024:



## Siniestros viales



En carreteras



En zonas urbanas

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.



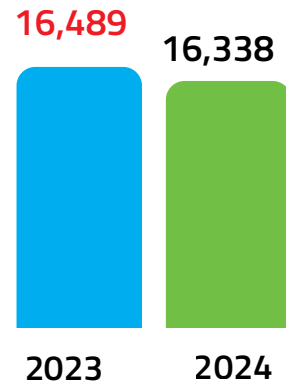
**El riesgo vial cambia según el entorno: las ciudades concentran más siniestros viales; las carreteras registran eventos de mayor gravedad.**

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.**

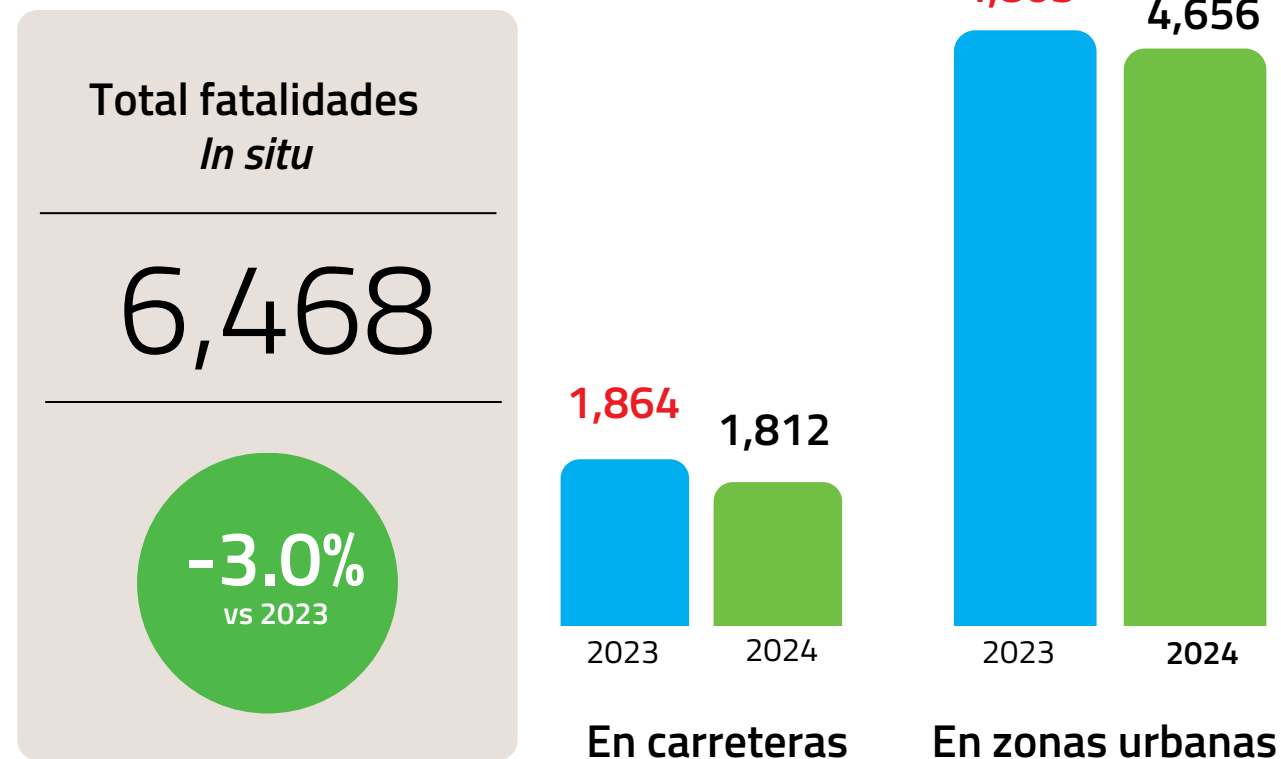
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

# 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

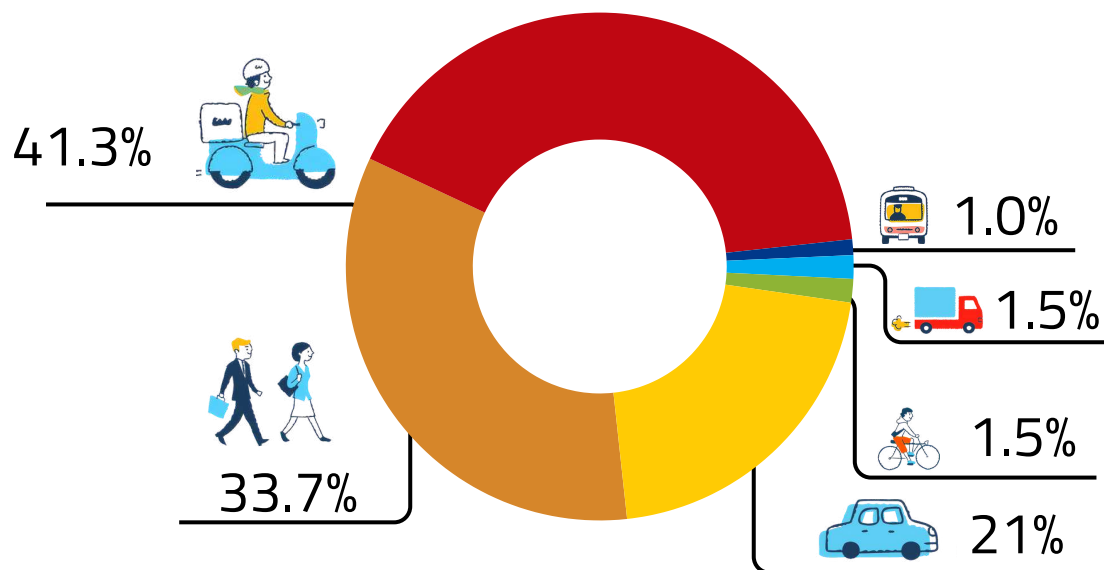


**En comparación con 2023, las fatalidades in situ disminuyeron 3.1% en las zonas urbanas y 2.8% en las carreteras.**

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

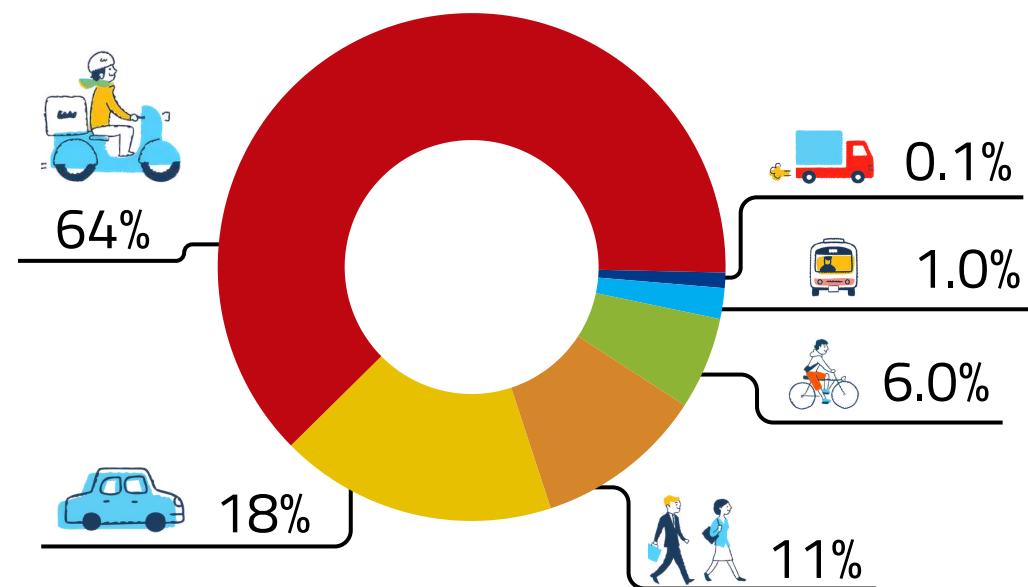
# Fatalidades y lesiones por tipo de usuarios

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.

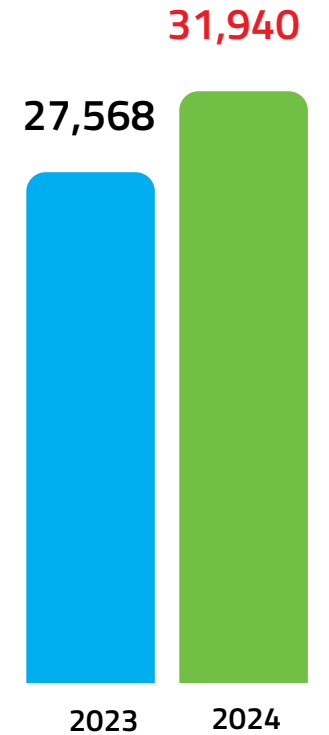
Fatalidades de personas motociclistas

**+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.

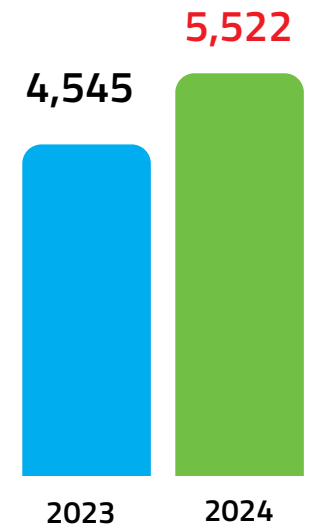
## Fatalidades de peatones

**-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

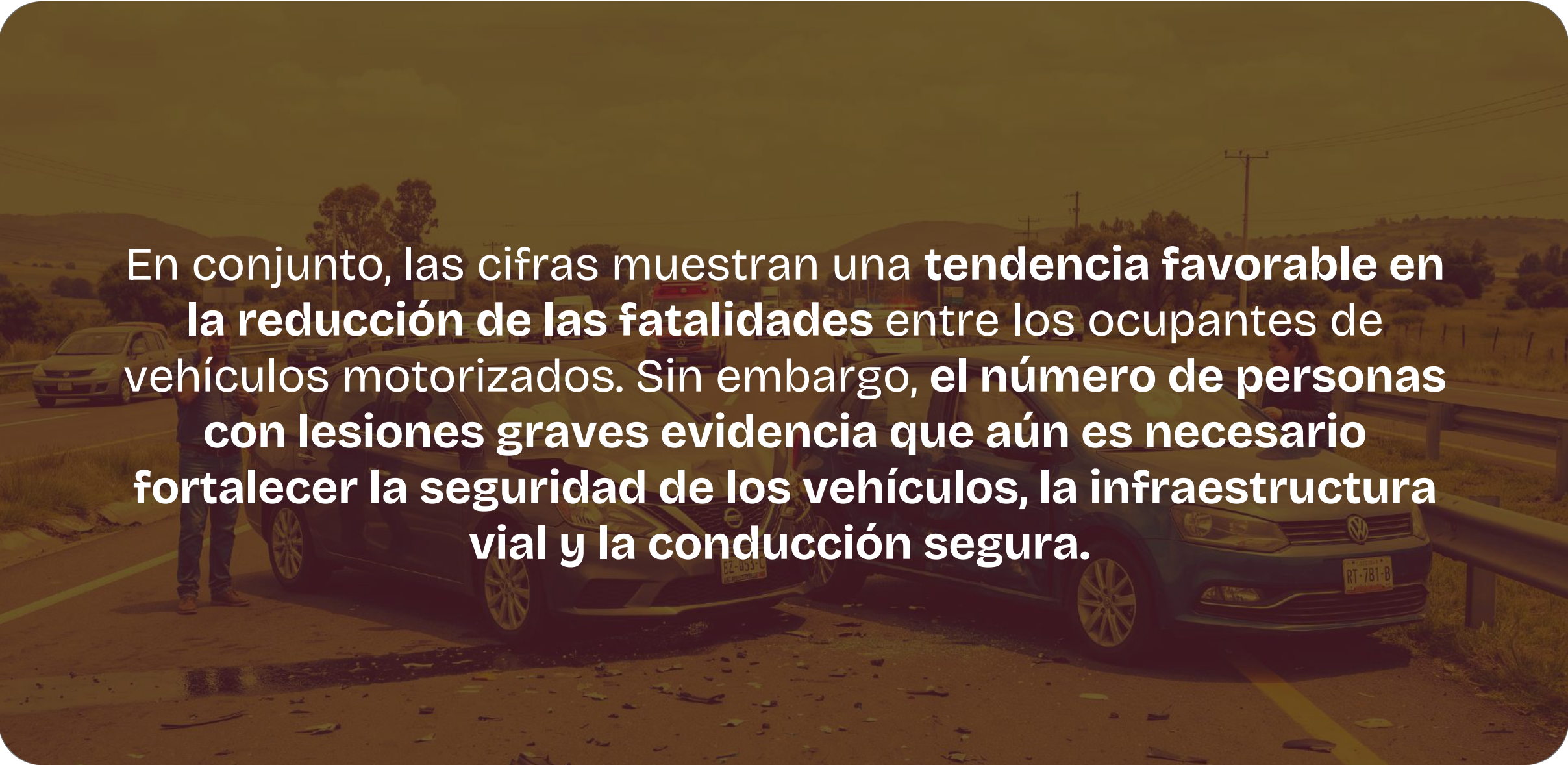
2023

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

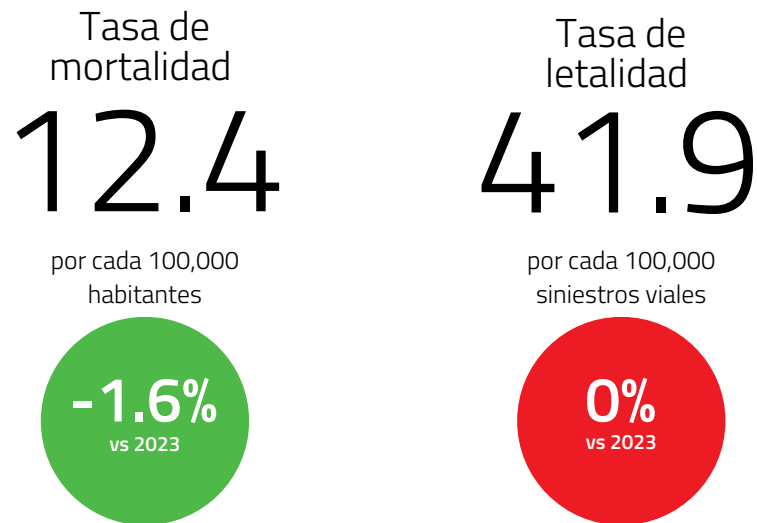


En conjunto, las cifras muestran una **tendencia favorable en la reducción de las fatalidades** entre los ocupantes de vehículos motorizados. Sin embargo, el número de **personas con lesiones graves evidencia que aún es necesario fortalecer la seguridad de los vehículos, la infraestructura vial y la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



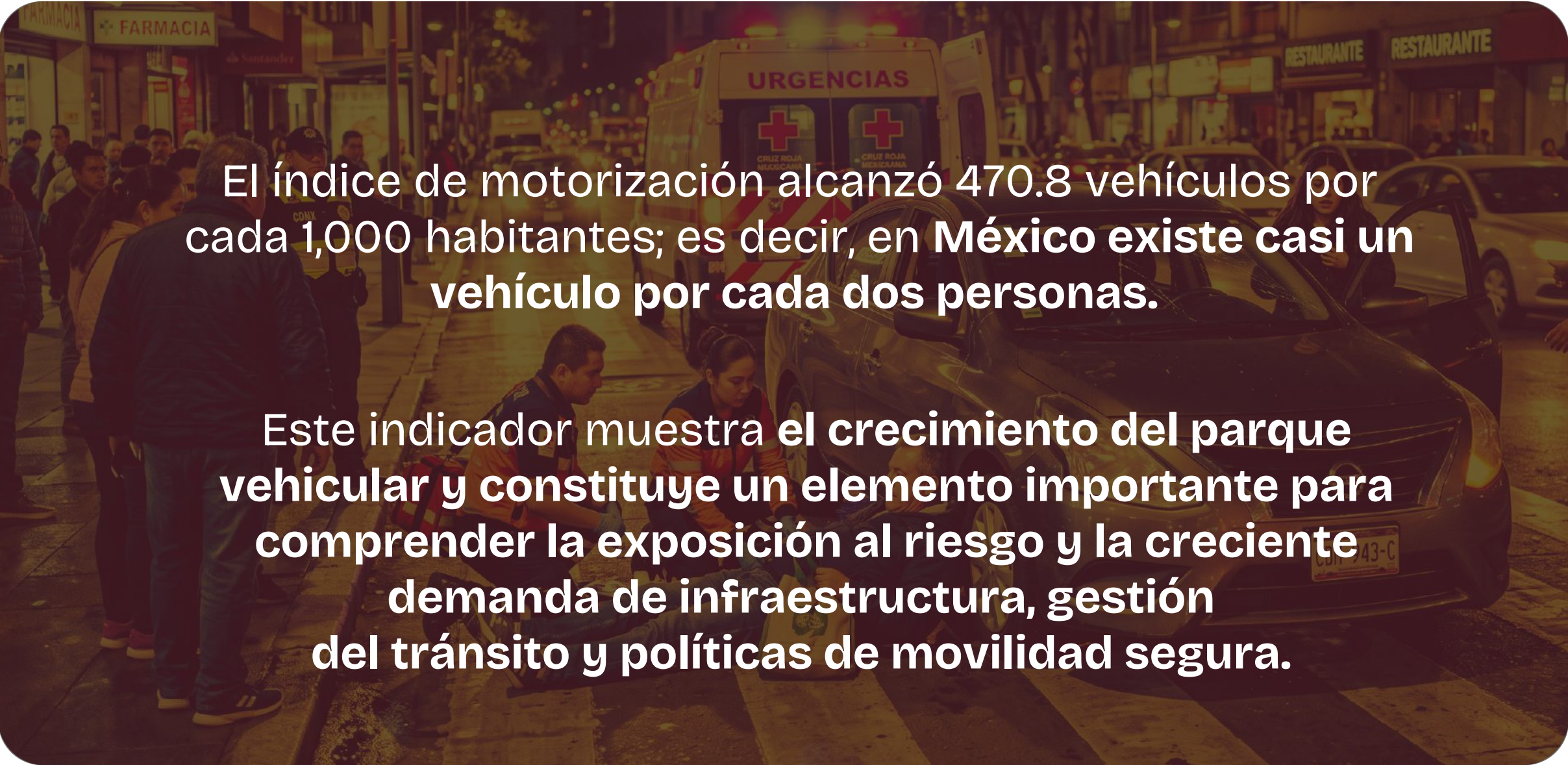
## Tasa sobre la frecuencia de siniestros viales:



## 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.**

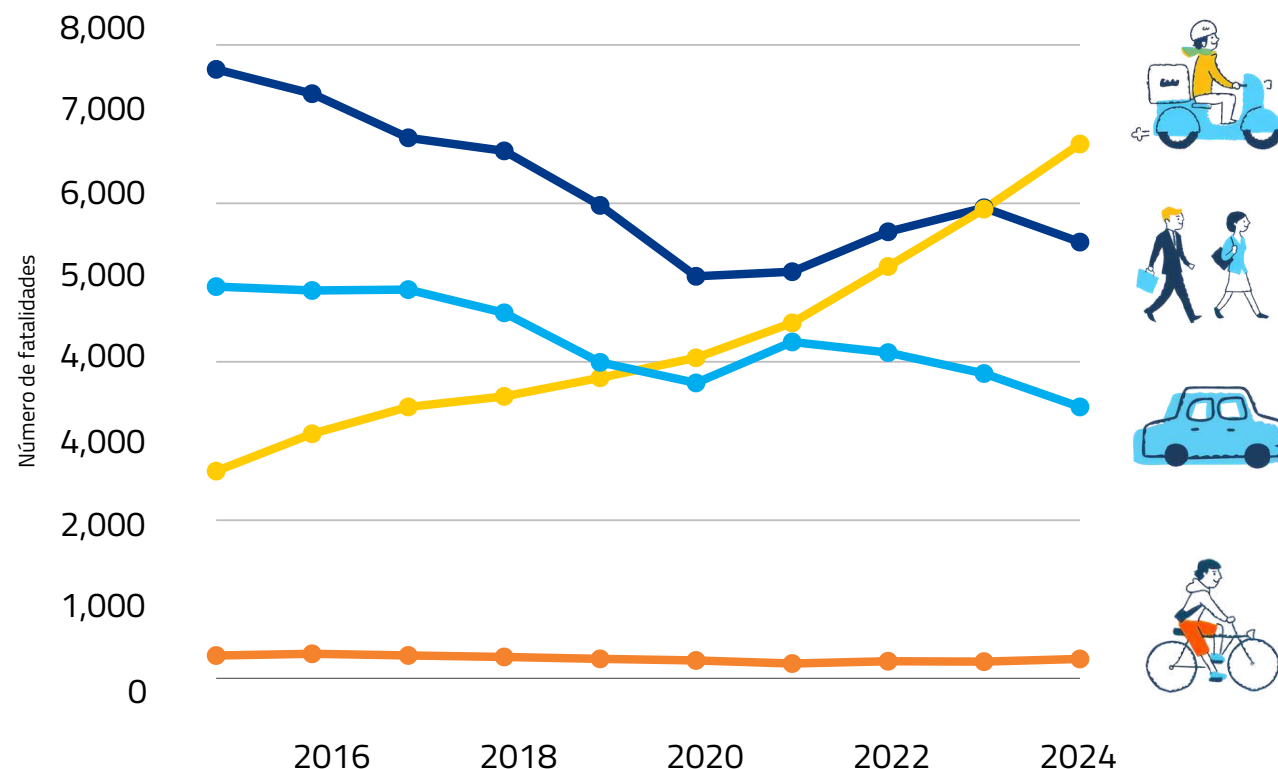
Este indicador muestra el crecimiento del parque vehicular y constituye un elemento importante para comprender la exposición al riesgo y la creciente demanda de infraestructura, gestión del tránsito y políticas de movilidad segura.

# 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

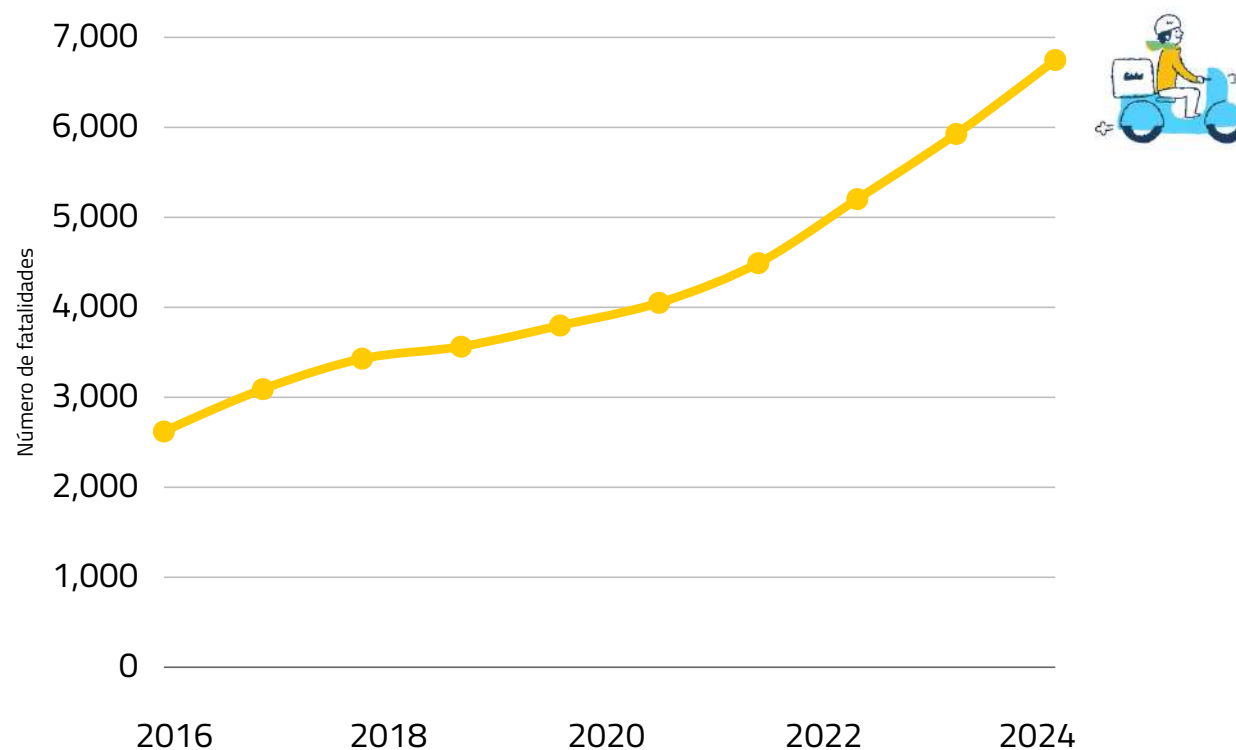
# Motociclistas, el principal reto

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

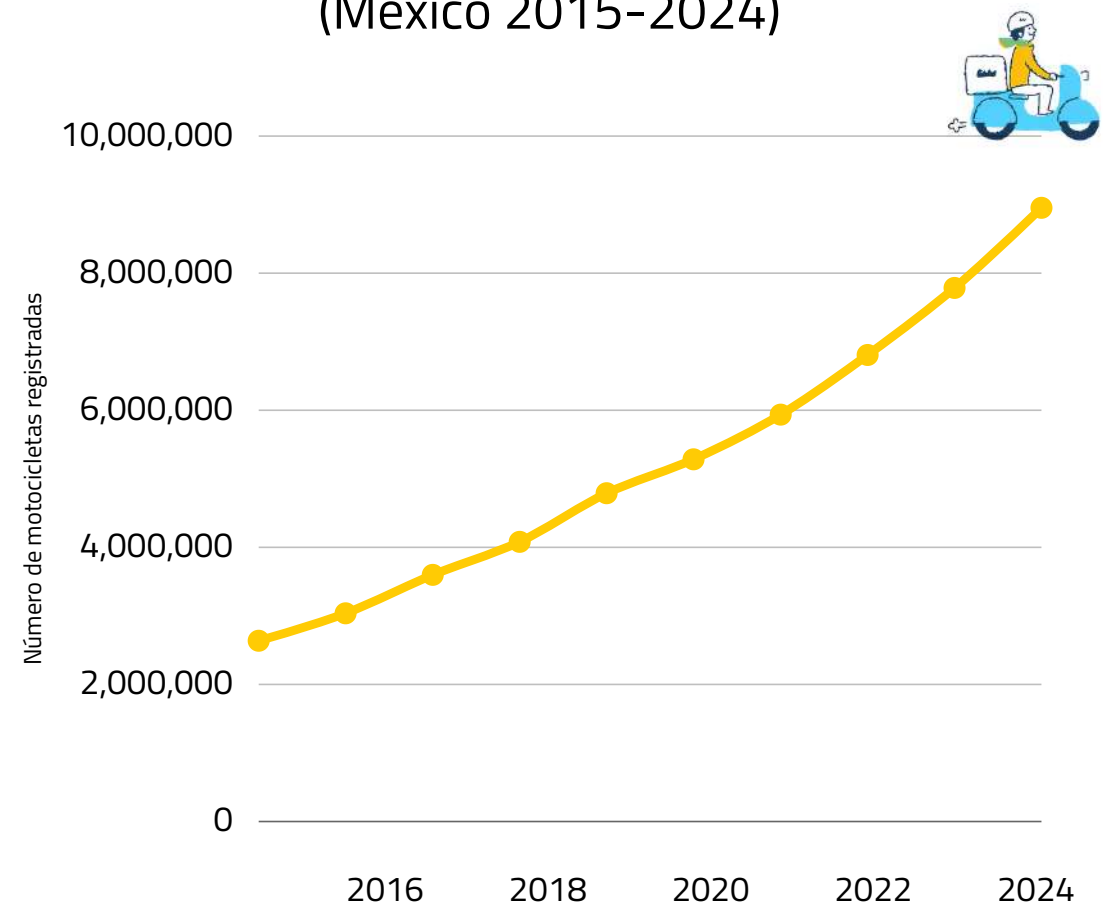
El incremento de fatalidades y lesiones coincide con la expansión acelerada de las motocicletas en el parque vehicular nacional, que pasó de aproximadamente

**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.

Parque vehicular de motociclistas  
(México 2015-2024)

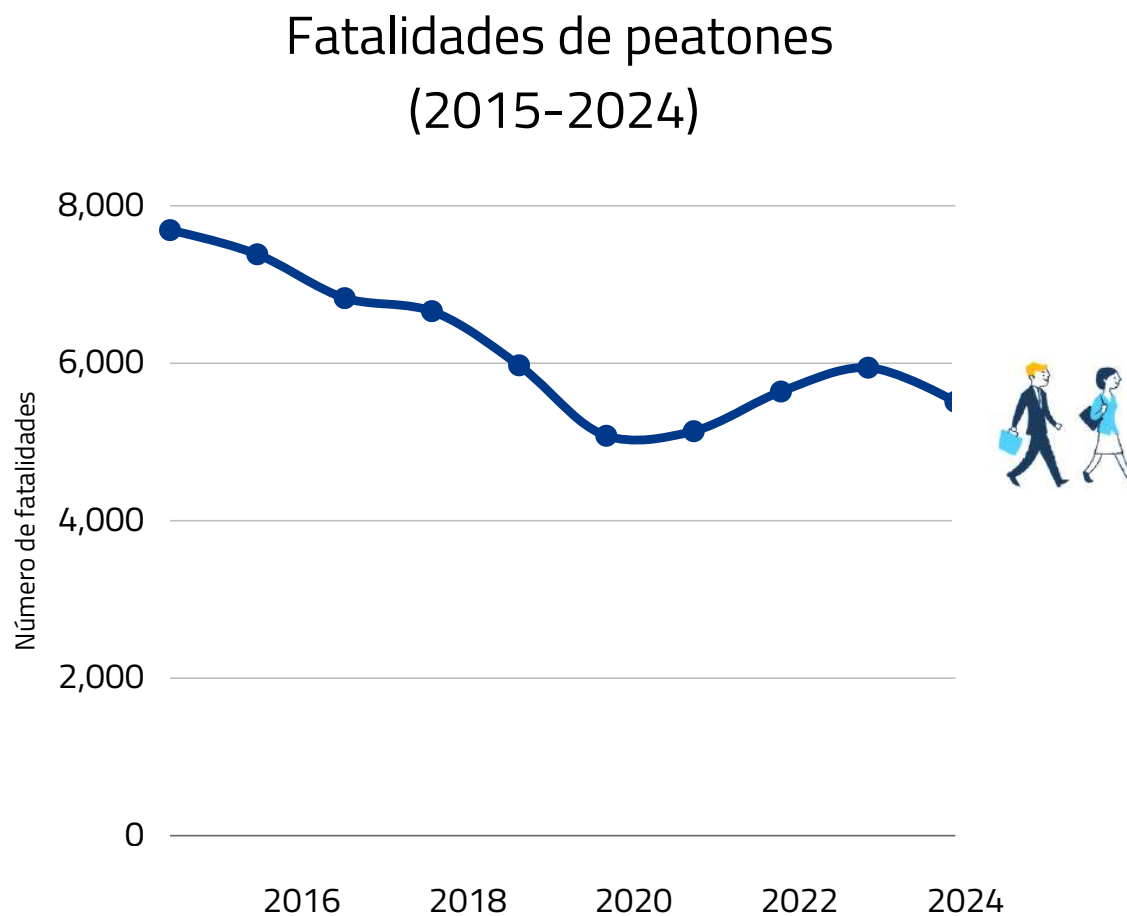


Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

# 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.



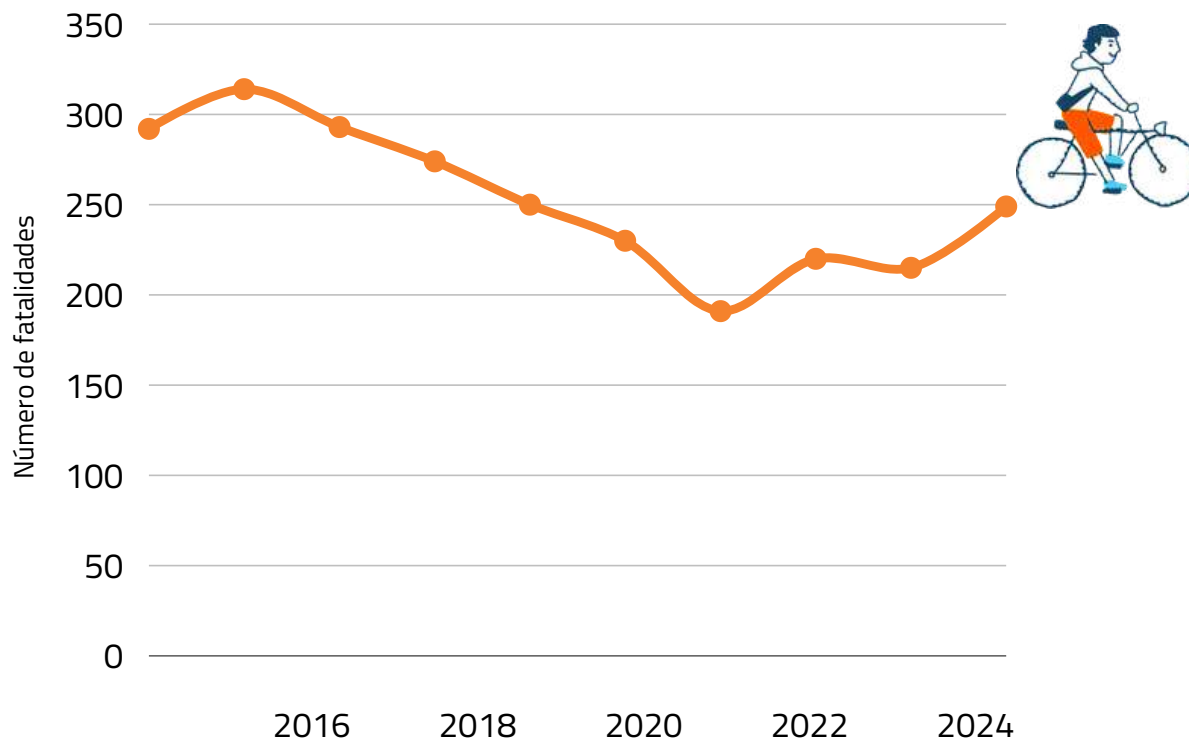
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

# 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)

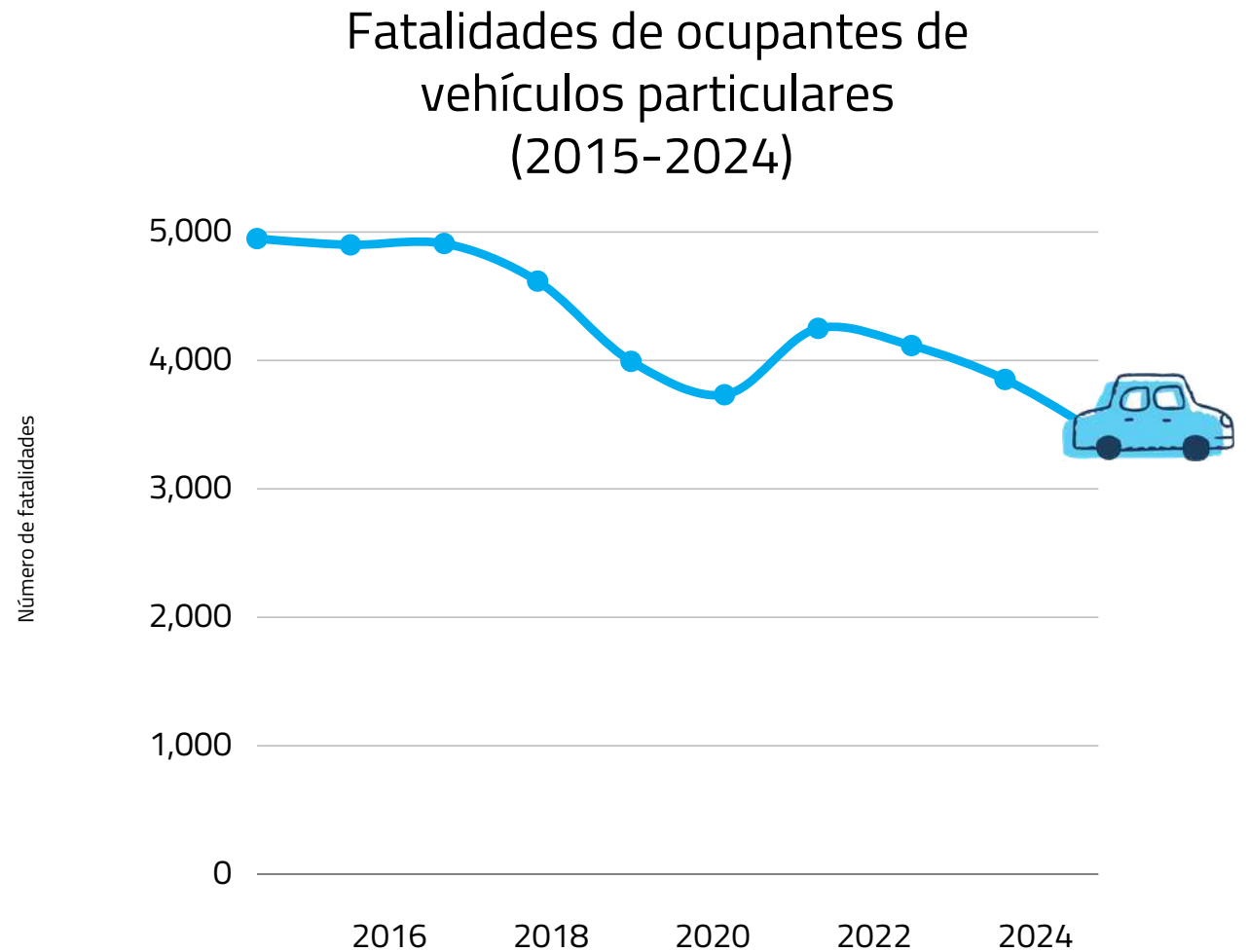


Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

# 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.

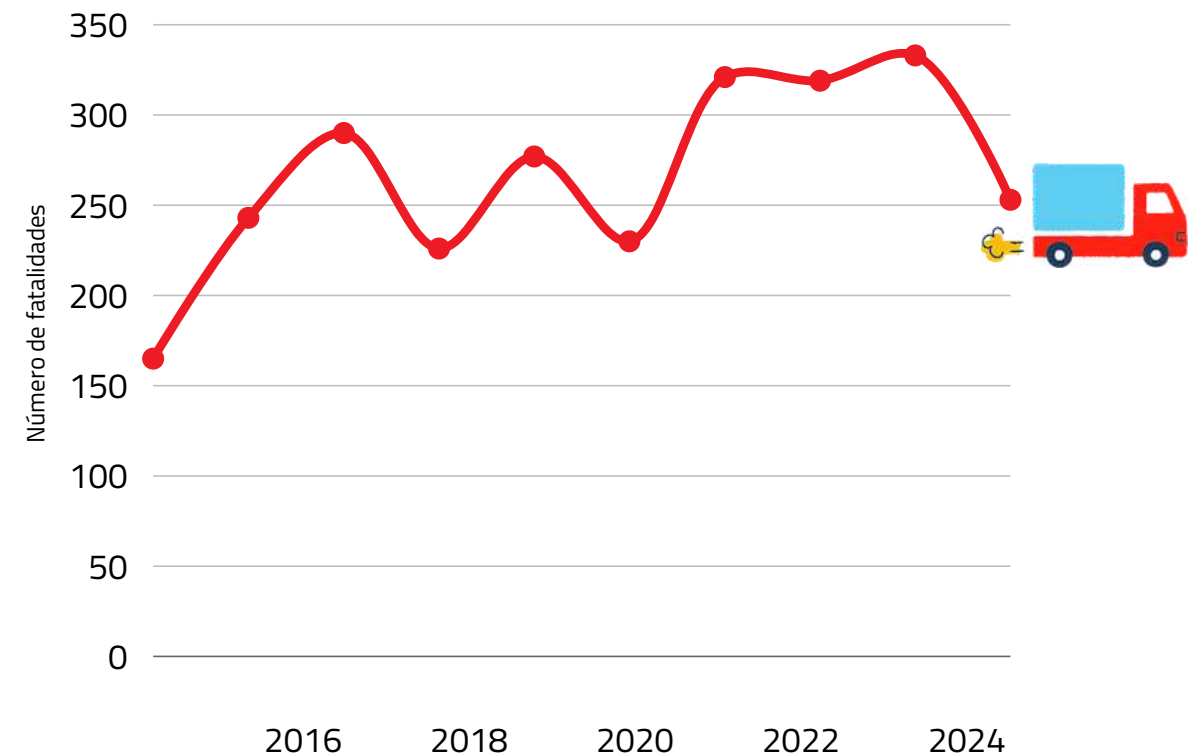
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial



# 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)



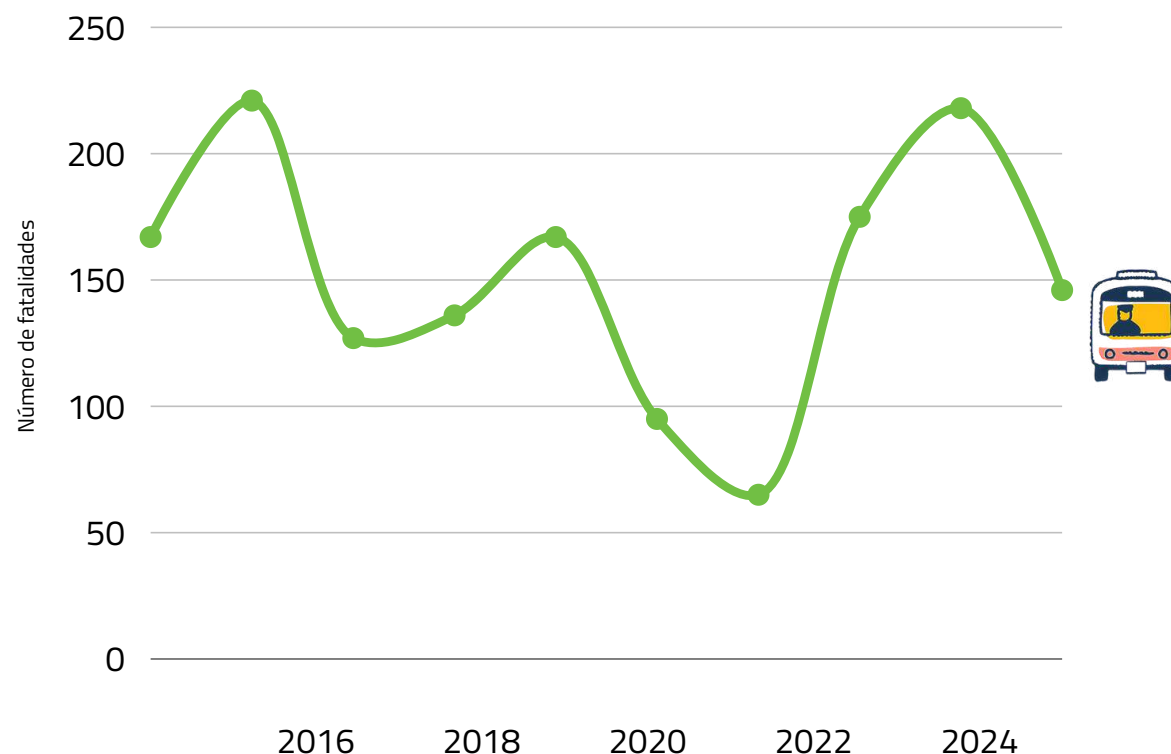
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de siniestralidad vial

# 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.

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

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



# 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 %<br>2024 | Var vs<br>2015 | Var vs<br>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           |
| <b>Nacional</b>       | <b>399,330</b> | <b>372,618</b> | <b>379,672</b> | <b>377,233</b> | <b>374,785</b> | <b>311,842</b> | <b>355,435</b> | <b>391,298</b> | <b>393,147</b> | <b>388,720</b> |  | <b>100.0</b>   | <b>-2.7</b>    | <b>-1.1</b>    |

## 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        |

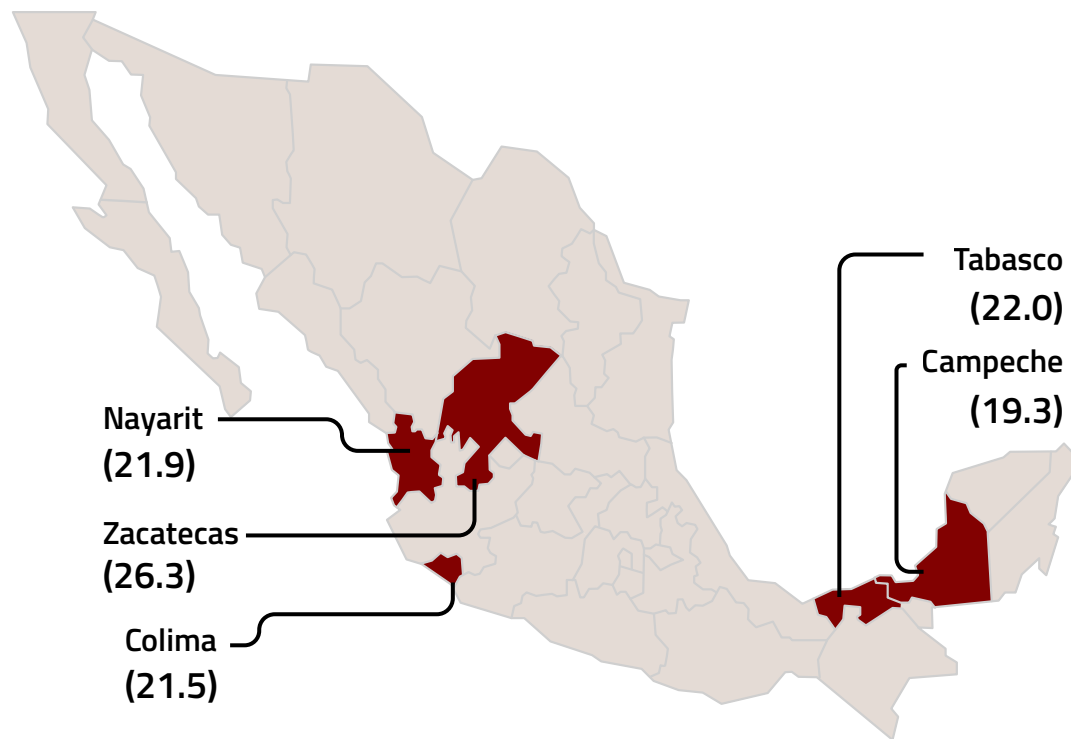
# Más siniestros viales no siempre significa mayor riesgo

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.

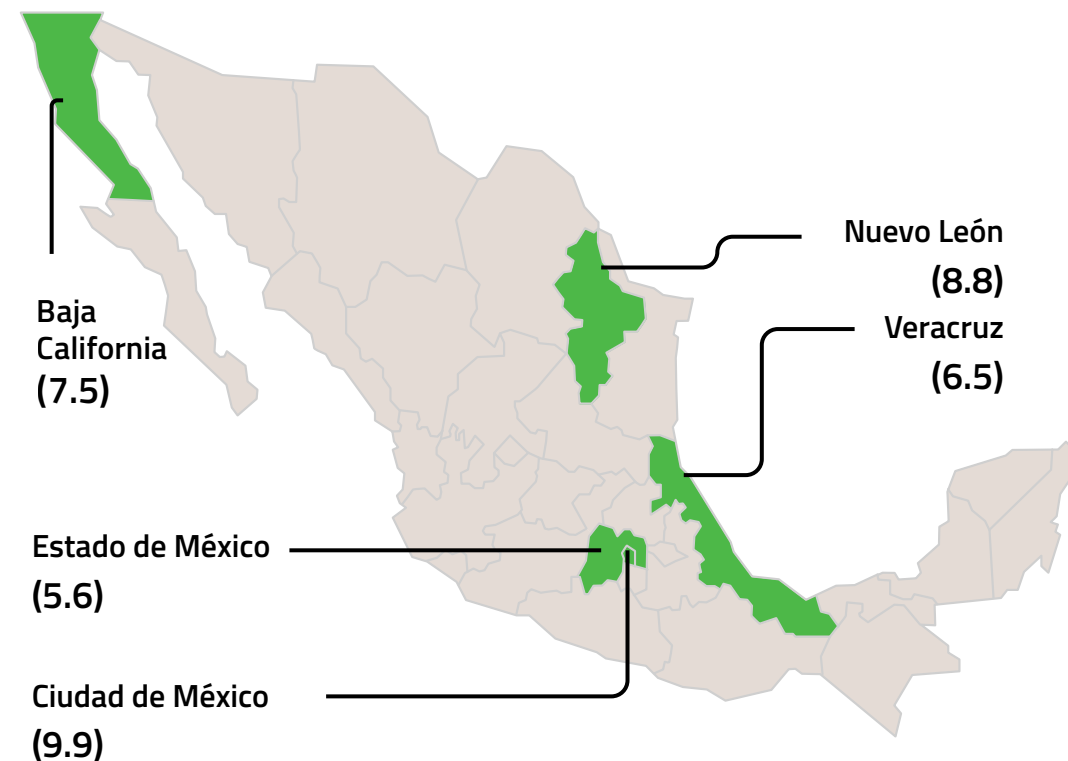


## Top 5 de entidades con mayor tasa de fatalidades (por cada 100 mil habitantes)

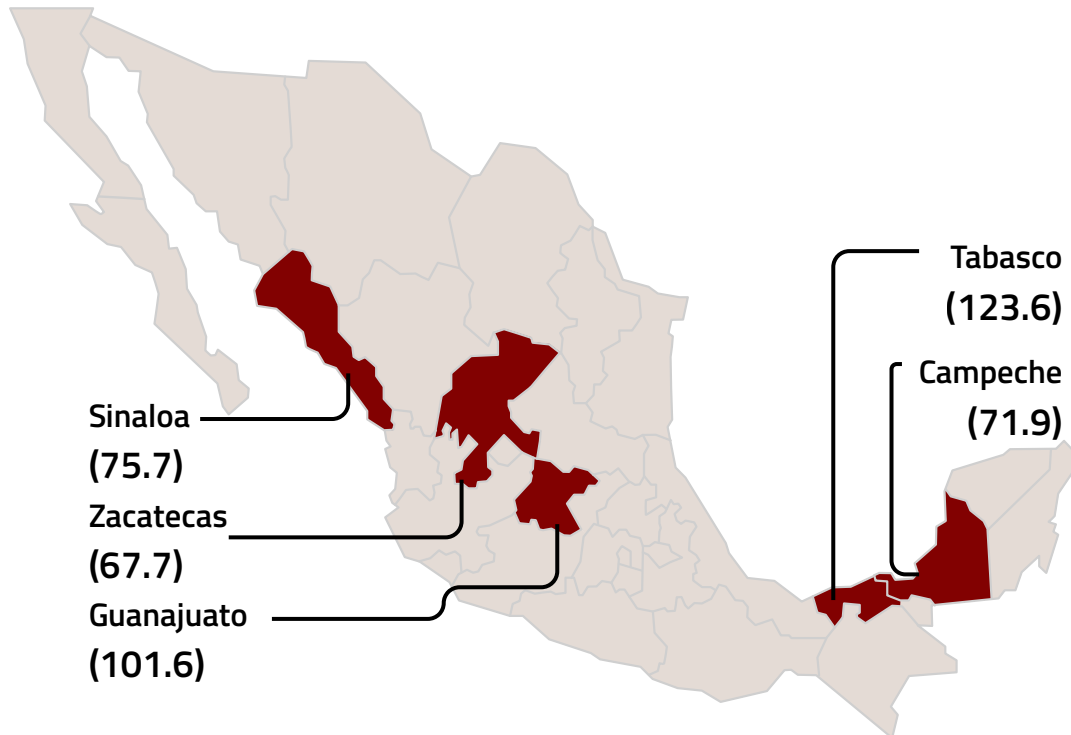


Promedio nacional: 12.4 fatalidades por cada 100 mil habitantes.  
Estas cifras indican que, aunque su población es menor, la probabilidad de fallecer en un siniestro vial es considerablemente más alta.

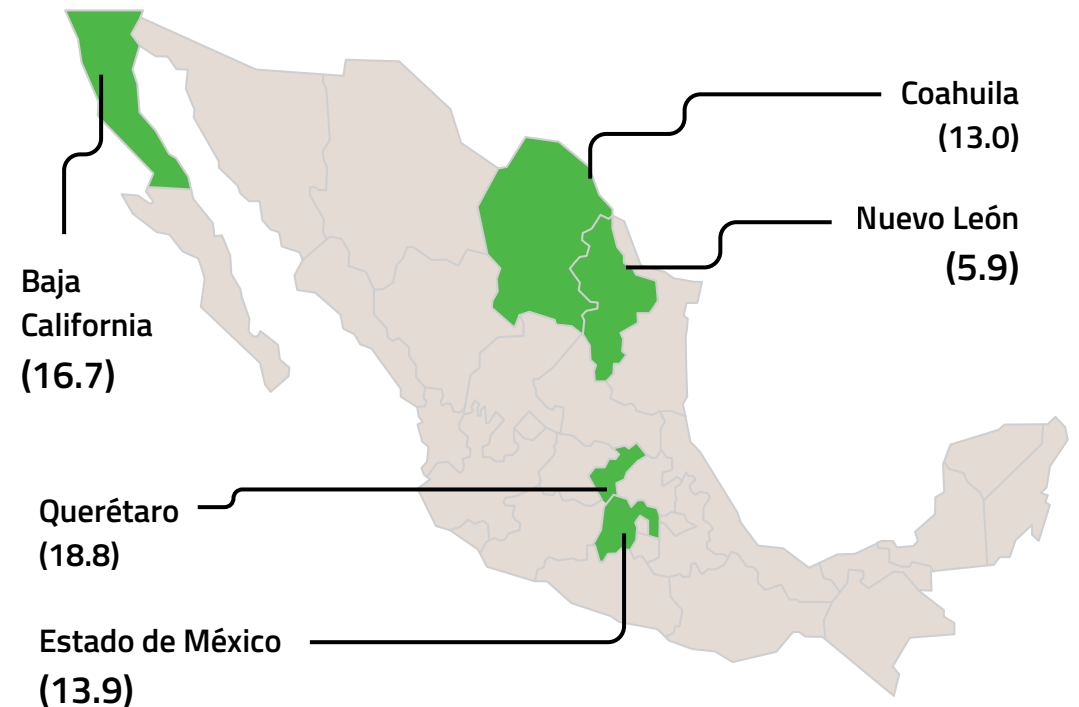
## Top 5 de entidades con menor tasa de fatalidades (por cada 100 mil habitantes)



## 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)

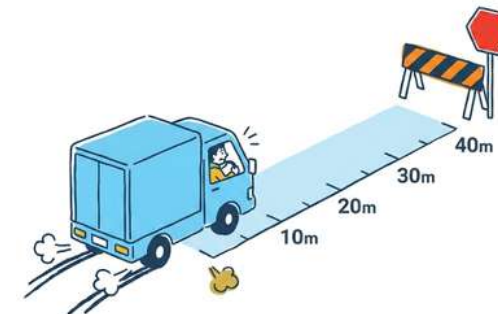


# Carreteras con menos siniestros viales, pero consecuencias más graves

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

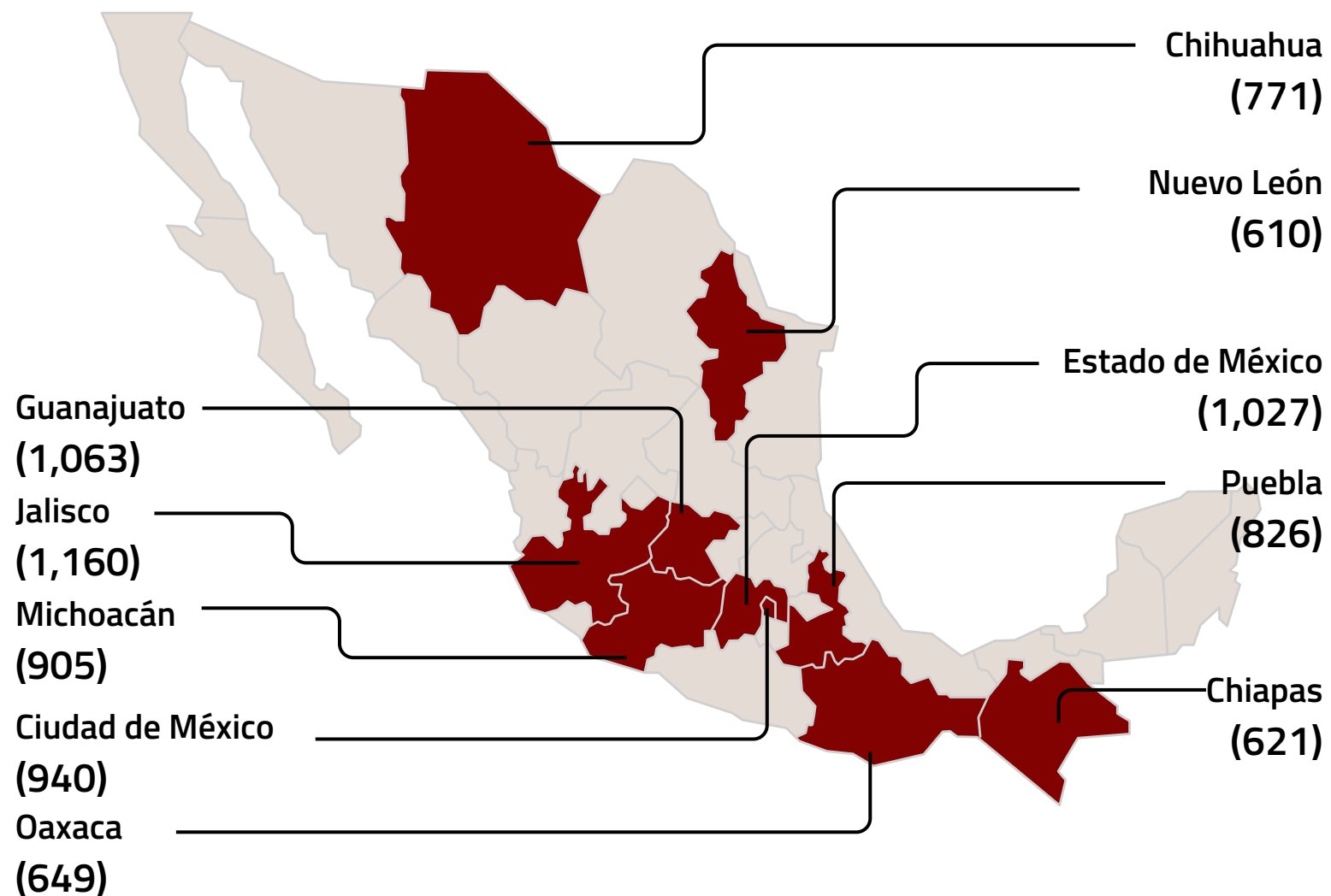
En 2024 se registraron 13,771 siniestros viales, un 13.8% más que el año anterior (12,099), muy por encima del crecimiento de la circulación en la red federal (3.2%). El incremento se concentró principalmente en colisiones frontales, salidas del camino e impactos contra objetos fijos, tipos de eventos 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.

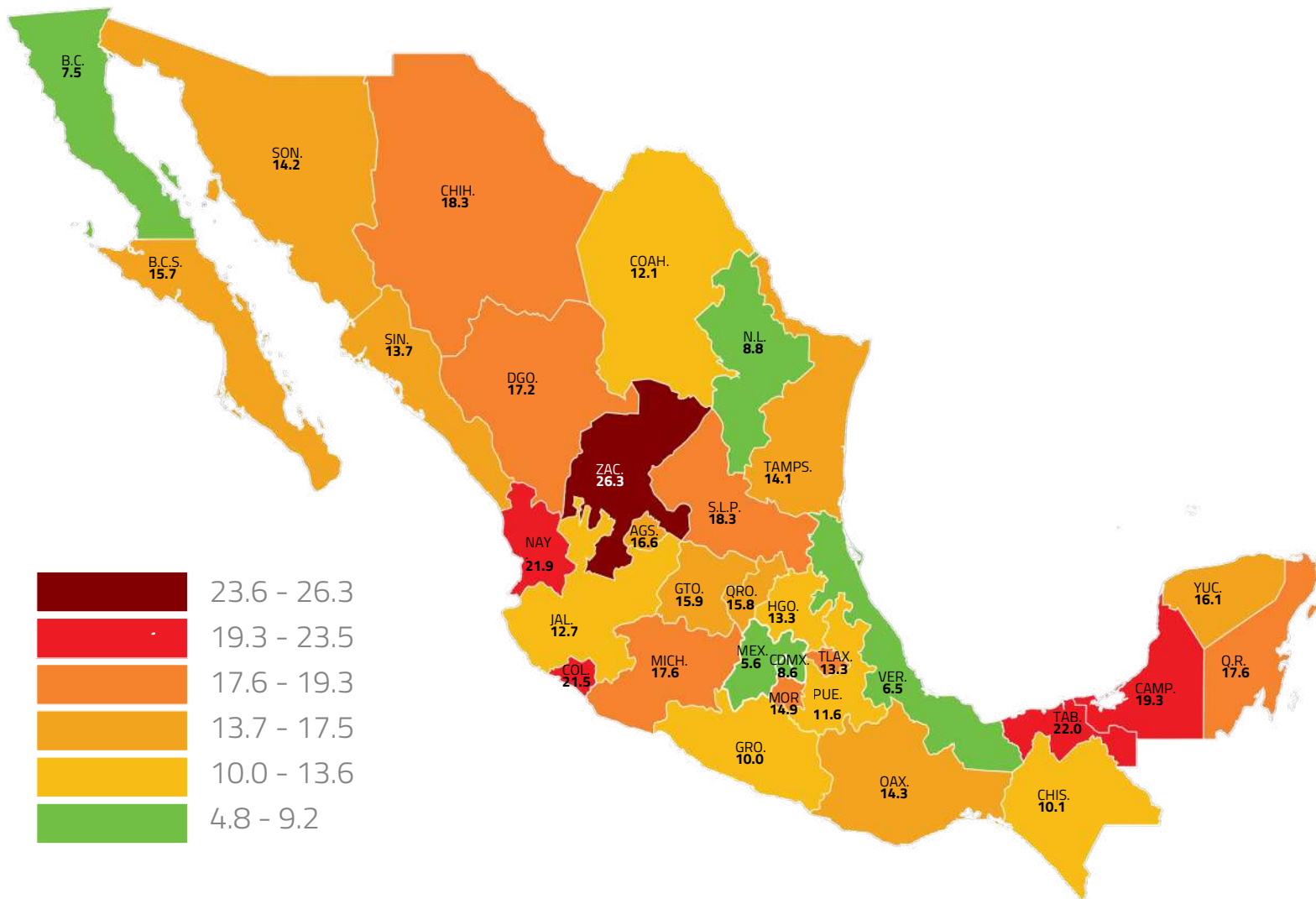
**Ejemplo:** Veracruz, Puebla, Guanajuato, Tamaulipas y San Luis Potosí, que concentran corredores estratégicos para el comercio y el transporte nacional.



## Top 10 de entidades con mayores fatalidades

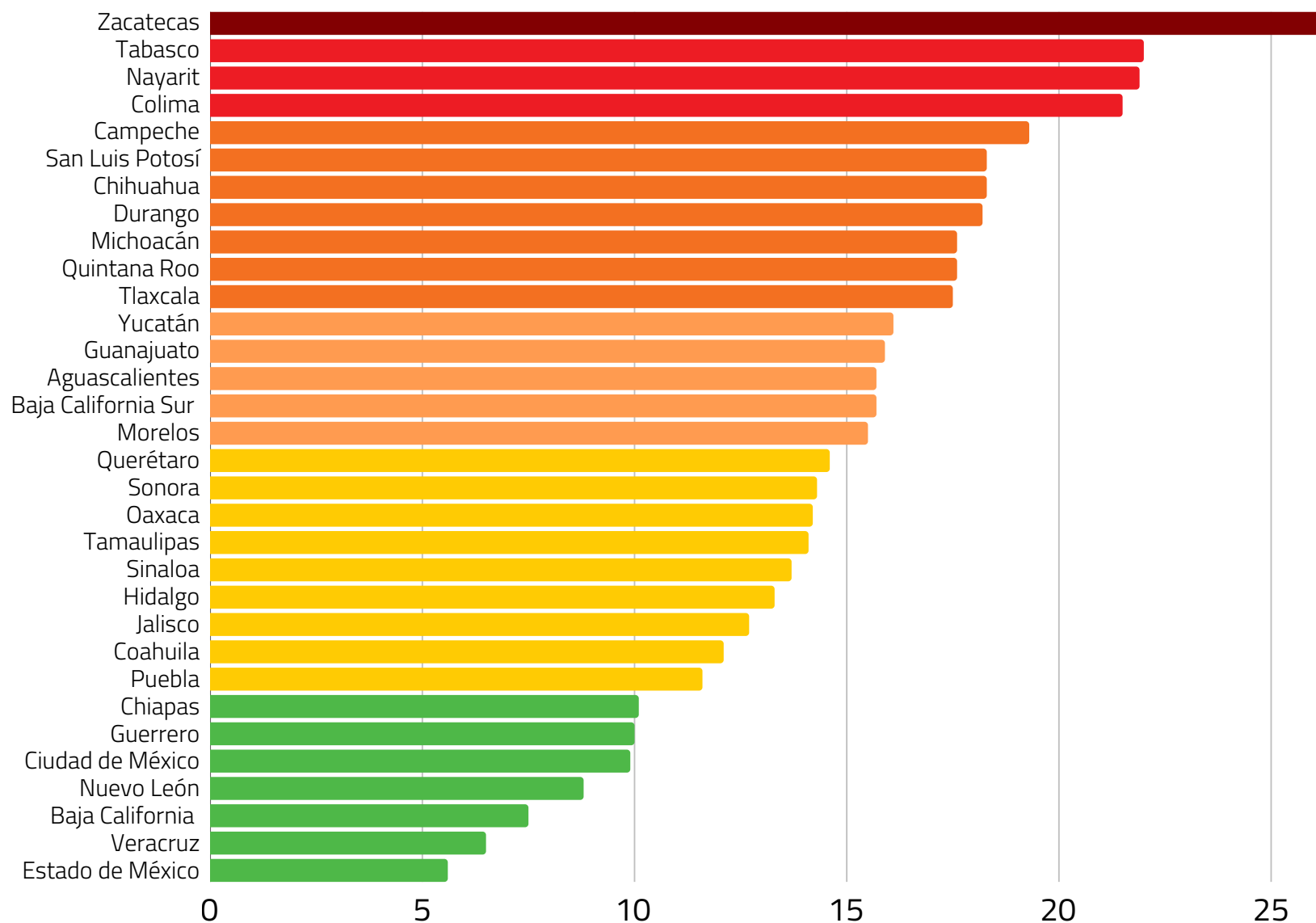


# Tasa de mortalidad por siniestros viales por entidad federativa



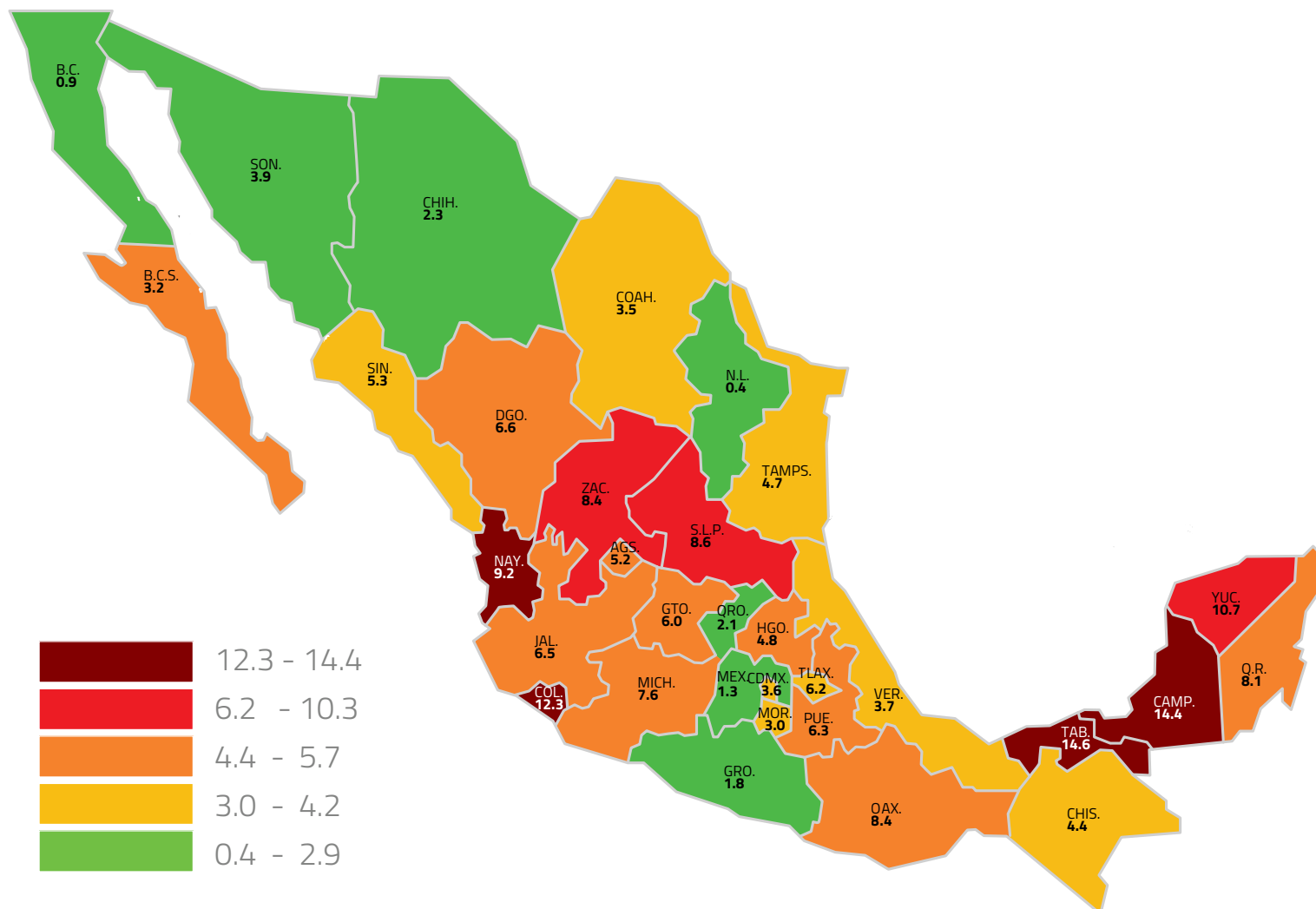
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

# Comparativo nacional de tasa de mortalidad por siniestros viales



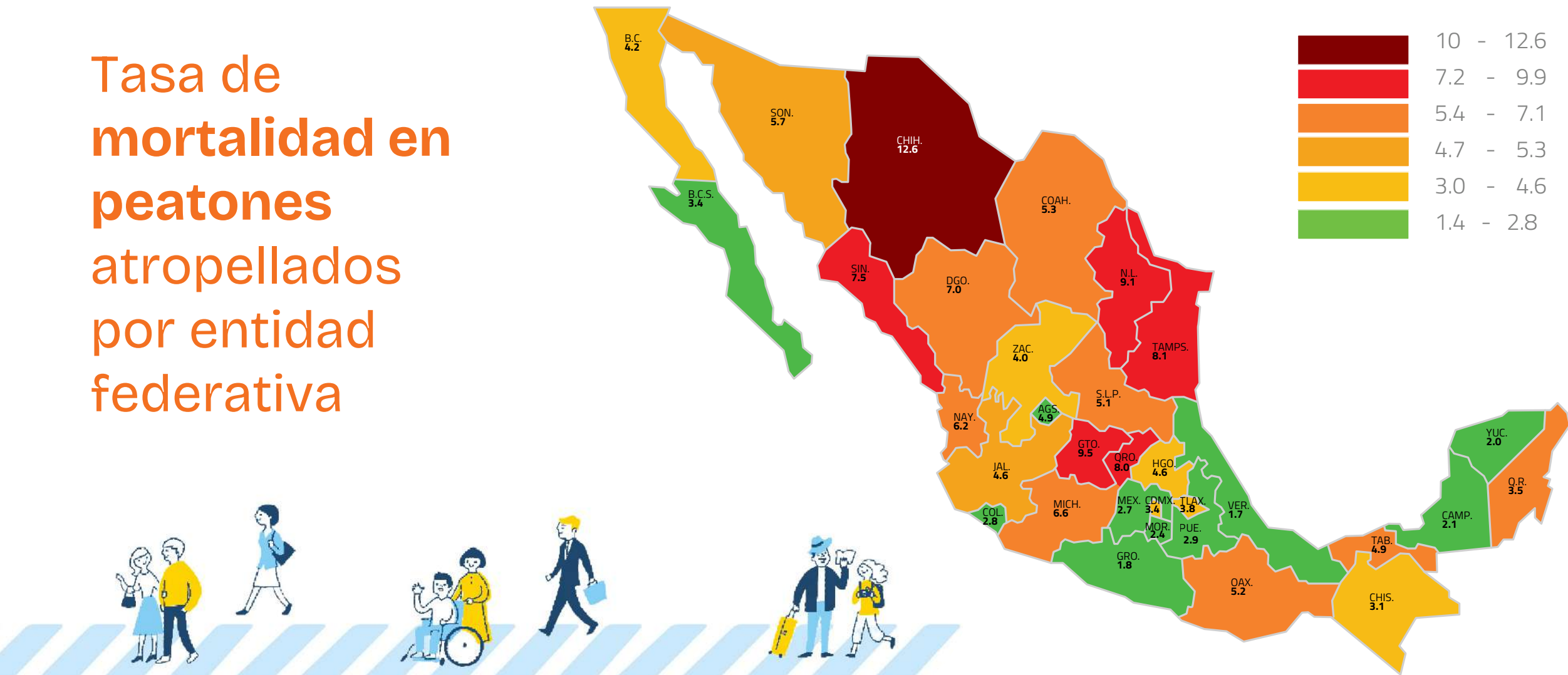
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

# Tasa de mortalidad en motociclistas por entidad federativa



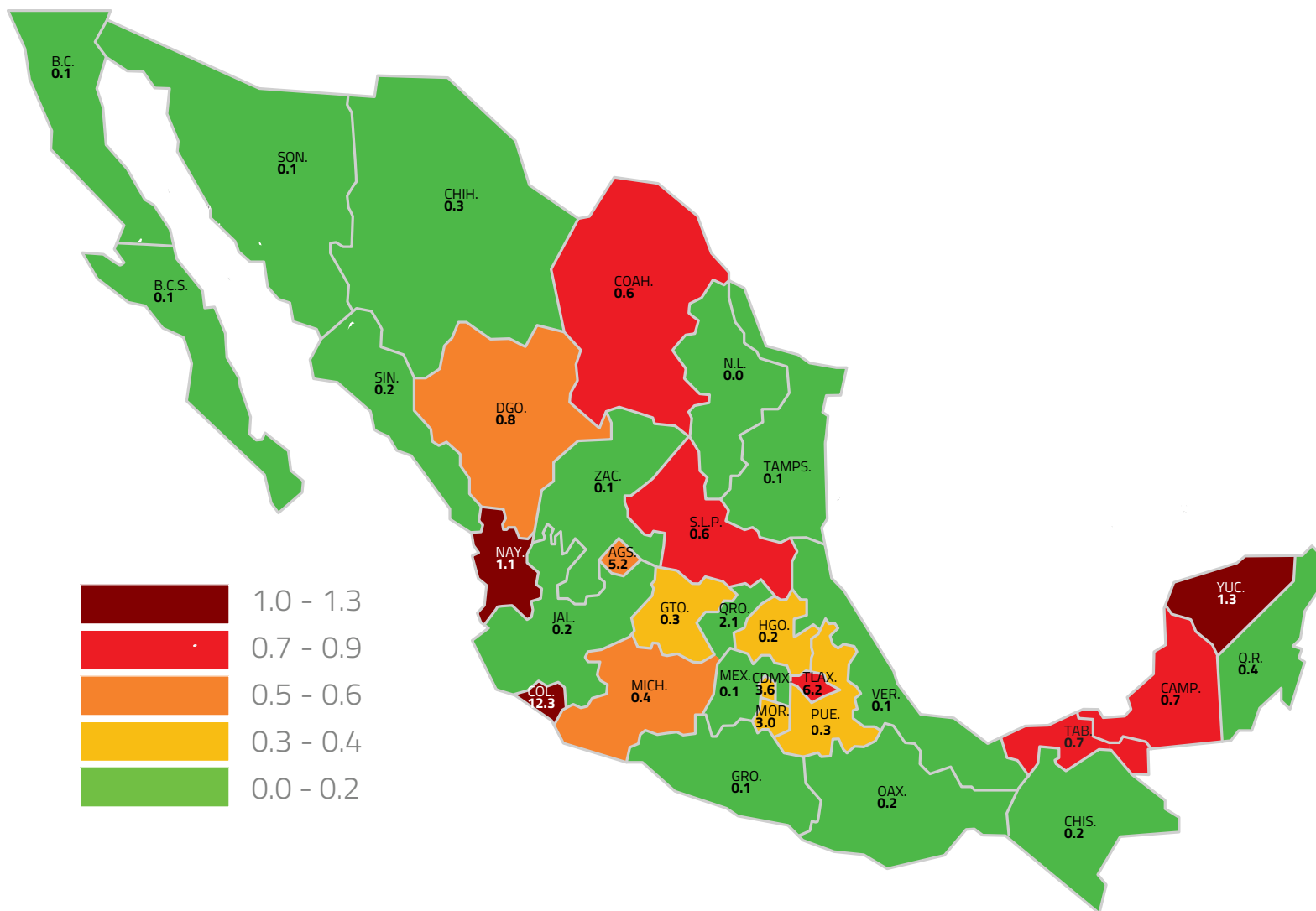
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

# Tasa de mortalidad en peatones atropellados por entidad federativa



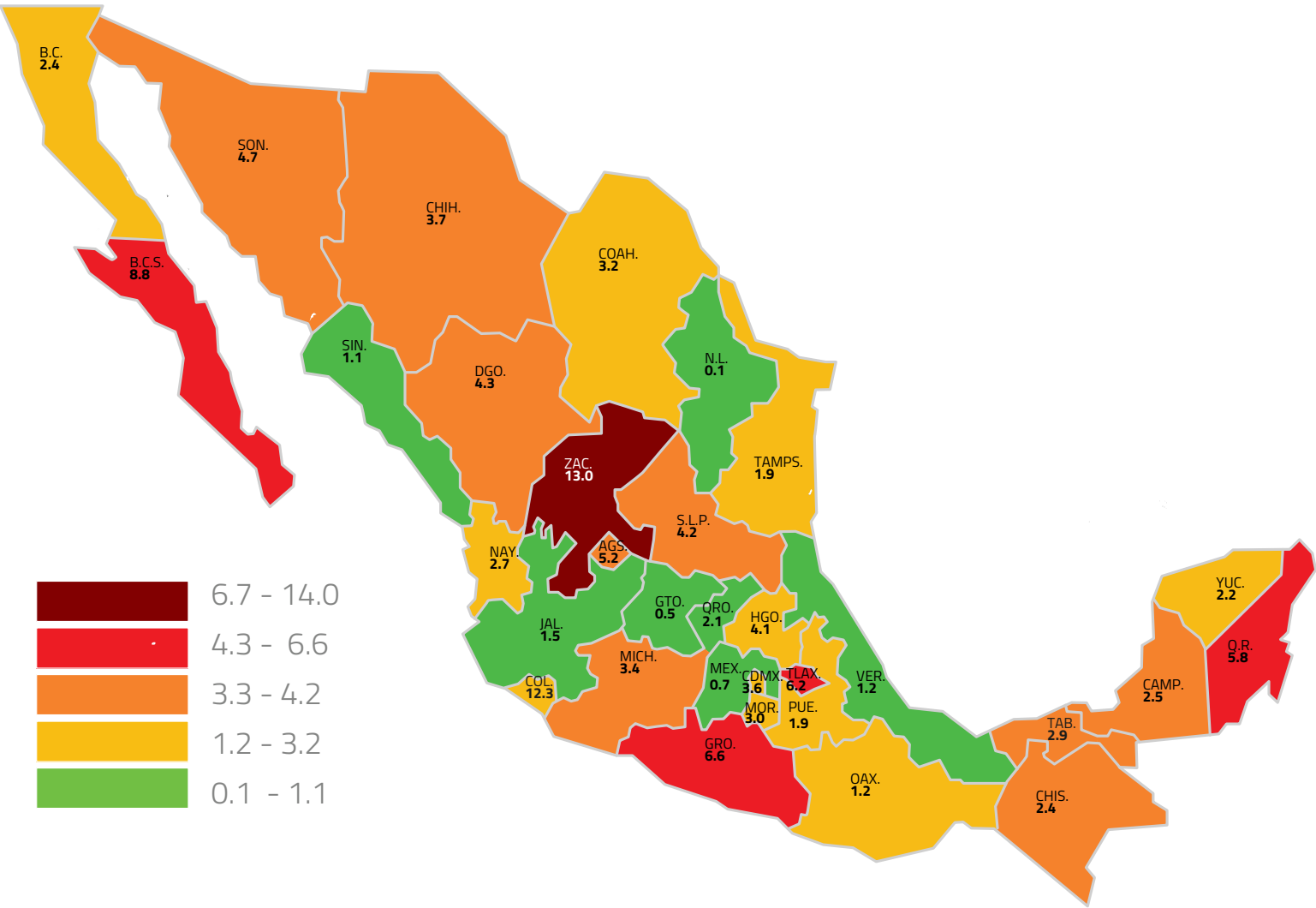
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

# Tasa de mortalidad en ciclistas por entidad federativa



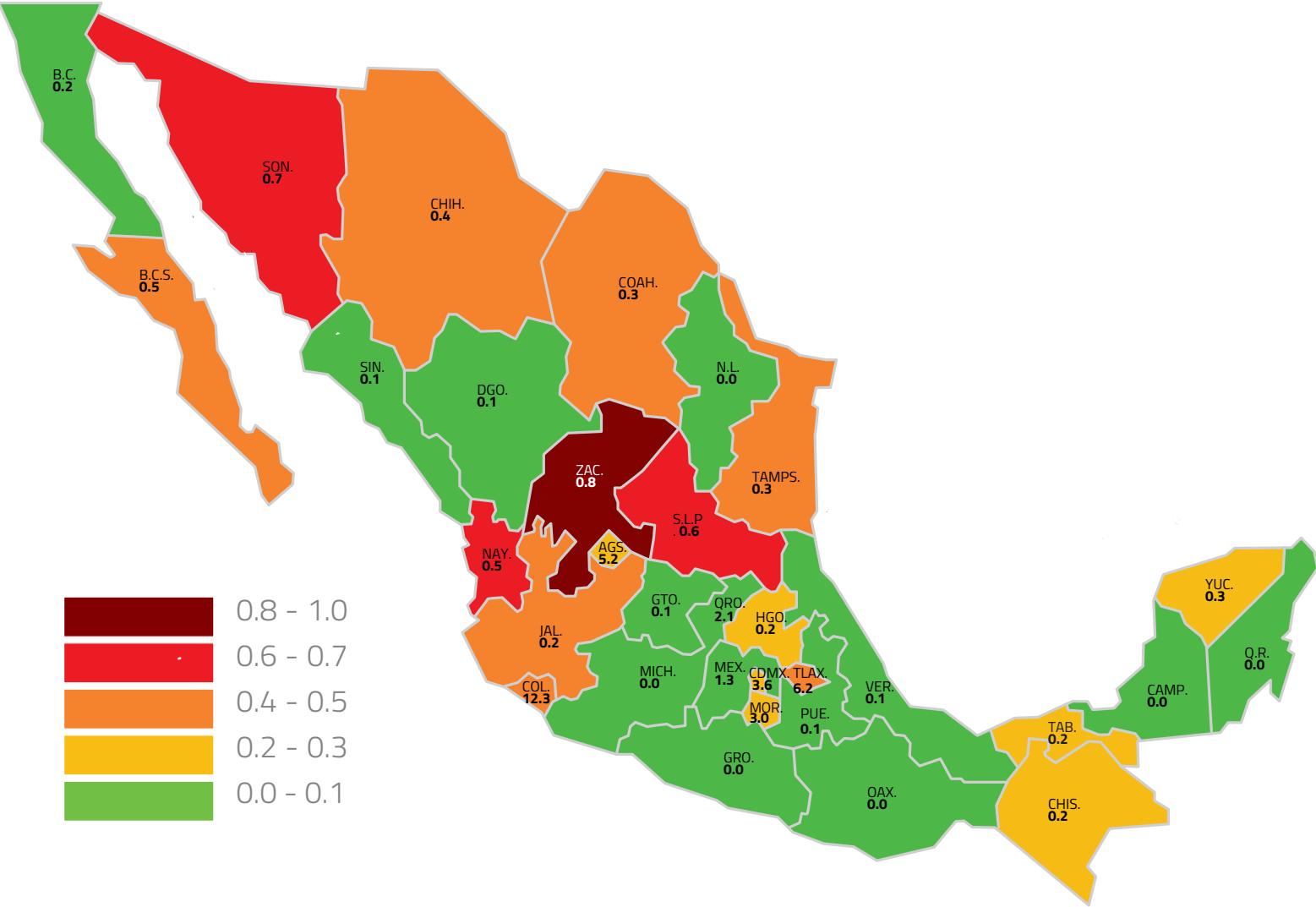
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

# Tasa de mortalidad en vehículos particulares por entidad federativa



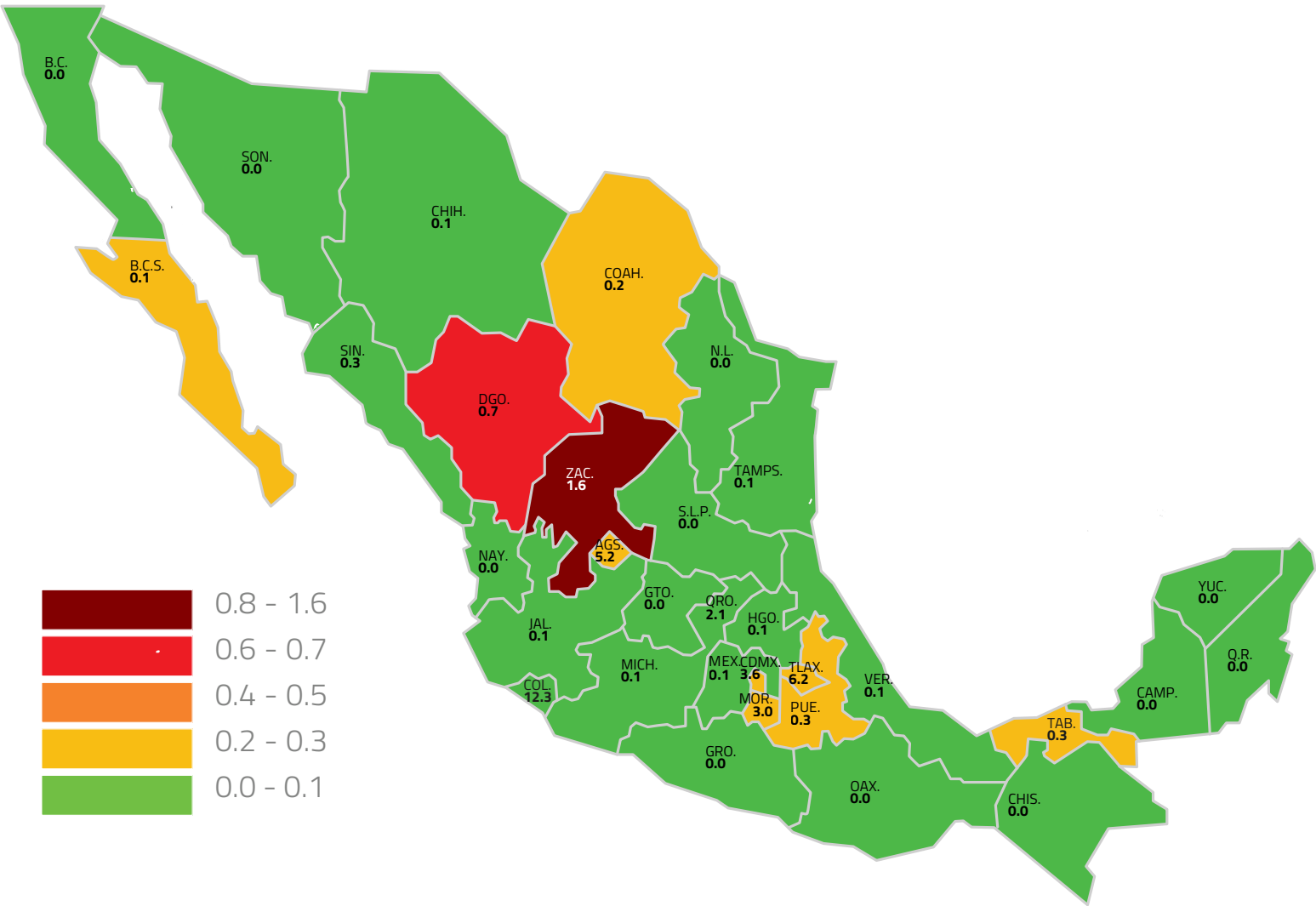
Fuente: Elaboración propia con base en registros oficiales de defunciones por siniestros viales y estimaciones poblacionales, 2024.

# 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



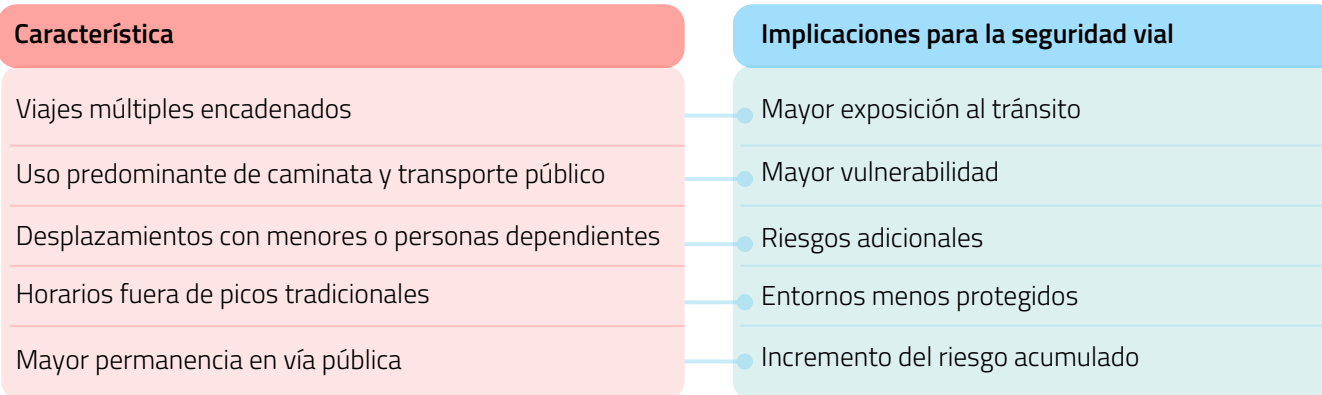
Ocurrir en entornos urbanos densos



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.



**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                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <b>Mujeres</b>            |  Infraestructura insegura, falta de iluminación, acoso, dependencia del transporte público.        |
|  <b>Hombres</b>            |  Mayor exposición a conducción de alto riesgo, velocidades elevadas, uso intensivo de motocicleta. |
|  <b>Niñas y niños</b>     |  Dependencia de adultos, entornos escolares inseguros.                                            |
|  <b>Personas mayores</b> |  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.

A large yellow circle is positioned on the left side of the slide, partially overlapping a light yellow rectangular background. Inside the circle, the Roman numeral 'VI' is written in a bold, black, sans-serif font.

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.



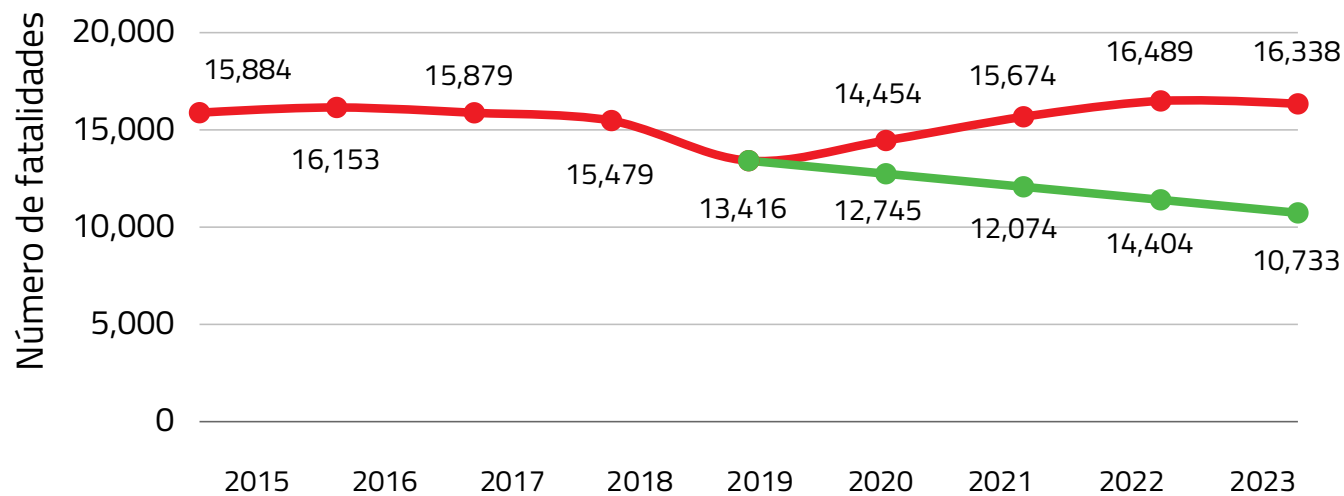
## La meta del Decenio

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.



# 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:

1



### **Incidencia pública**

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

2



### **Iniciativas en seguridad vial**

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

3



### **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



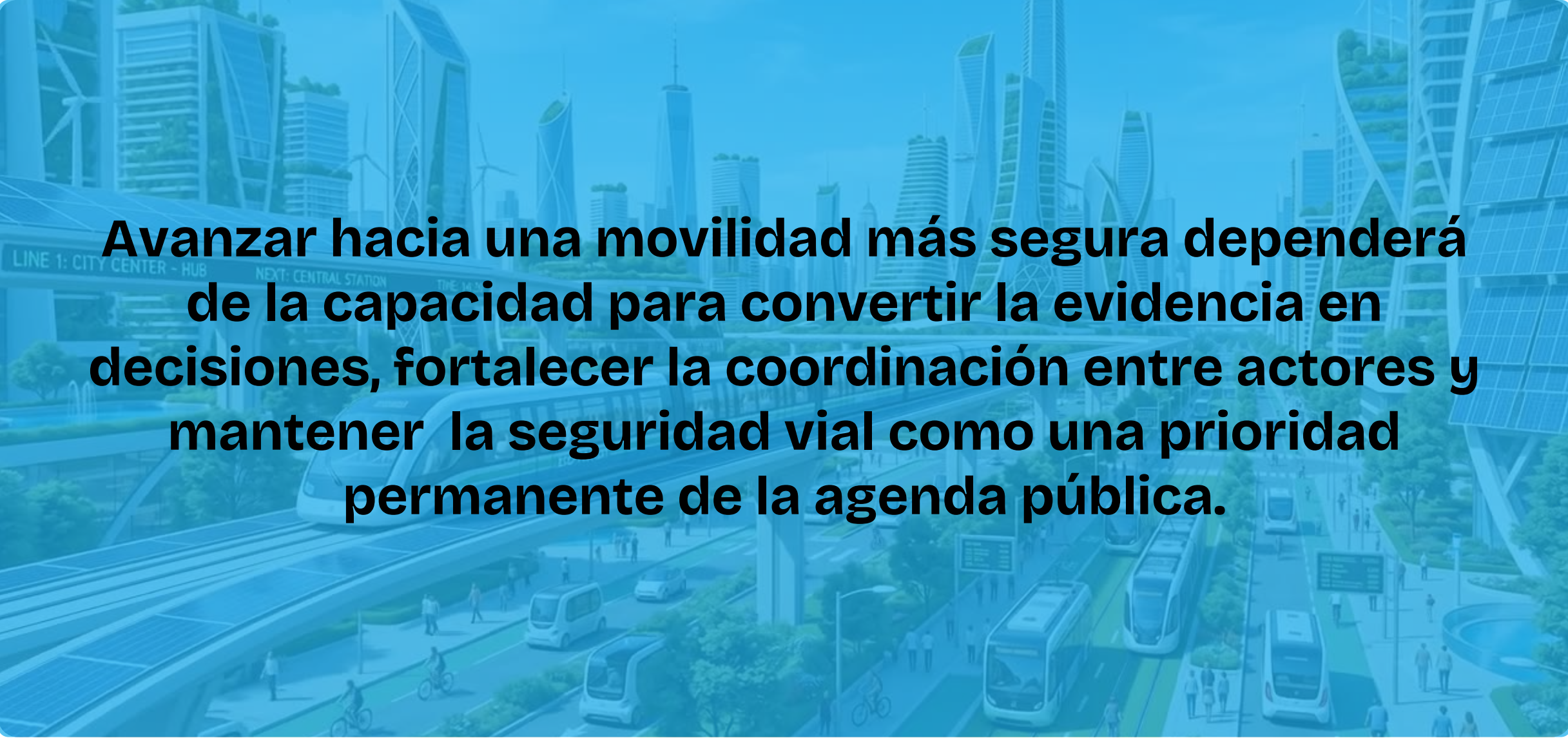
Comunidad  
internacional



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**