

**SALUD**

SECRETARÍA DE SALUD



# INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL, MÉXICO 2017



**STCONAPRA**  
Secretariado Técnico

Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes



# INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL, MÉXICO 2017

**Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017.**

Derechos reservados

2018, Primera edición

Impreso en México

D.R. © Secretaría de Salud

Lieja 7, Col. Juárez, 06600, México, Ciudad de México

Prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio mecánico o electrónico sin autorización escrita de los autores.

Cita sugerida: Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017. Secretaría de Salud/STCONAPRA. México, Ciudad de México, 2018.

# DIRECTORIO

José Narro Robles  
Secretario de Salud

Miguel Robles Bárcena  
Subsecretario de Administración y Finanzas

José Meljem Moctezuma  
Subsecretario de Integración y Desarrollo del Sector Salud

Pablo Antonio Kuri Morales  
Subsecretario de Prevención y Promoción de la Salud

Antonio Chemor Ruiz  
Comisionado Nacional de Protección Social en Salud/Seguro Popular

Julio Sánchez y Tépoz  
Comisionado Federal para la Protección Contra Riesgos Sanitarios

Guillermo Miguel Ruiz Palacios y Santos  
Comisionado Nacional de los Institutos Nacionales de Salud y Hospitales de Alta Especialidad

Ernesto H. Monroy Yurrieta  
Titular de la Unidad Coordinadora de Vinculación y Participación Social

Luis Adrian Ortiz Blas  
Titular de la Unidad de Análisis Económico

Enrique Balp Díaz  
Director General de Comunicación Social

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

Arturo García Cruz  
Secretario Técnico

Rafael Güemes García  
Director para la Prevención de Accidentes

Ricardo Pérez Núñez  
Director de Prevención de Lesiones

Laura Baas Briceño  
Directora de Información y Evidencias



<b>PRESENTACIÓN .....</b>	<b>7</b>
<b>EL ESTADO DE LA SEGURIDAD VIAL EN MÉXICO.....</b>	<b>9</b>
<b>COMPONENTES E INTERVENCIONES Y SU PERTINENCIA CON SALVE VIDAS .....</b>	<b>17</b>
<b>Liderazgo en seguridad vial .....</b>	<b>19</b>
Los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes .....	20
Observatorios Estatales de Lesiones.....	21
Medición de factores de riesgo.....	22
Sensibilización en seguridad vial.....	24
Comunicación social .....	25
<b>Control de velocidad .....</b>	<b>26</b>
<b>Diseño y mejora de las infraestructuras .....</b>	<b>27</b>
Auditorías en seguridad vial .....	27
<b>Normas de seguridad de los vehículos .....</b>	<b>29</b>
<b>Vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito .....</b>	<b>29</b>
Acción estratégica de alcoholimetría .....	32
<b>Supervivencia tras un accidente .....</b>	<b>36</b>
Formadores de primeros respondientes.....	37
Centros Reguladores de Urgencias Médicas.....	39
<b>Conclusiones .....</b>	<b>40</b>
<b>PERFILES DE SEGURIDAD VIAL NACIONAL Y POR ENTIDAD FEDERATIVA .....</b>	<b>43</b>



En abril de 2016, la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante su resolución A/70/L.44 sobre Mejoramiento de la seguridad vial, hizo suya la Declaración de Brasilia, que se desprende de la Segunda Conferencia Global de Alto Nivel en Seguridad Vial: tiempo de resultados y a través de la cual se ratificó el compromiso por avanzar en la consecución de las metas del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

En él destaca que a mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, a pesar de algunas mejoras en muchos países, en particular en los países en desarrollo, las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico siguen siendo un importante problema de salud pública y de desarrollo que tiene amplias consecuencias sociales y económicas.

Por ello, hizo una invitación a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a intensificar la colaboración a nivel nacional e internacional con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Para apoyar los esfuerzos de los decisores y profesionales en la materia, la Organización Mundial de la Salud desarrolló “Salve VIDAS: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial”, en el que se exponen una serie de medidas clave, basadas en evidencia científica, con amplias probabilidades de influir a corto y largo plazo sobre el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.

Cada uno de los componentes de Salve VIDAS (control de la velocidad, diseño y mejora de las infraestructuras, vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito, liderazgo en seguridad vial, normas de seguridad de los vehículos y supervivencia tras un accidente) va asociado a una serie de intervenciones prioritarias que ayudarán lograr avances tangibles y sostenidos a lo largo de los próximos cinco años y más adelante.

Las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) reconocen que existe una sólida base científica para establecer cuáles medidas funcionan mejor en la práctica. En este sentido, el paquete reduce un amplio abanico de intervenciones a un conjunto manejable, proporcionando una serie de intervenciones específicas de eficacia probada.

Al respecto, la Secretaría de Salud Federal, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), de la Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud, ha implementado diversas intervenciones de seguridad



vial, con base en el Plan Mundial para la Prevención de Accidentes, sumando esfuerzos con todos los sectores involucrados en el mejoramiento de la seguridad vial, logrando estabilizar el número de muertos por accidentes de tránsito en nuestro país, sin embargo, aún hay un largo camino por recorrer.

Por lo anterior, el STCONAPRA reafirma su compromiso para promover intervenciones prioritarias dirigidas a intensificar la respuesta normativa en materia de seguridad vial, con miras a alcanzar las metas 3.6 y 11.2 de los ODS, para lo cual, pone a disposición el presente documento, el séptimo de la serie, el cual no solo ofrece un diagnóstico de la situación de la seguridad vial en México y da cuenta de los avances en la materia, como lo ha venido haciendo en publicaciones previas, sino que ofrece una serie de recomendaciones prioritarias adaptadas a las realidades que rodean la ejecución de las políticas de seguridad vial en nuestro país, con base en el paquete de medidas técnicas SALVE vidas.

Sin duda, el esfuerzo conjunto de las autoridades nacionales, estatales y municipales, las organizaciones de la sociedad civil, la industria y la población en general para el establecimiento de las intervenciones contenidas en esta publicación, será fundamental para alcanzar las metas establecidas en los ODS.

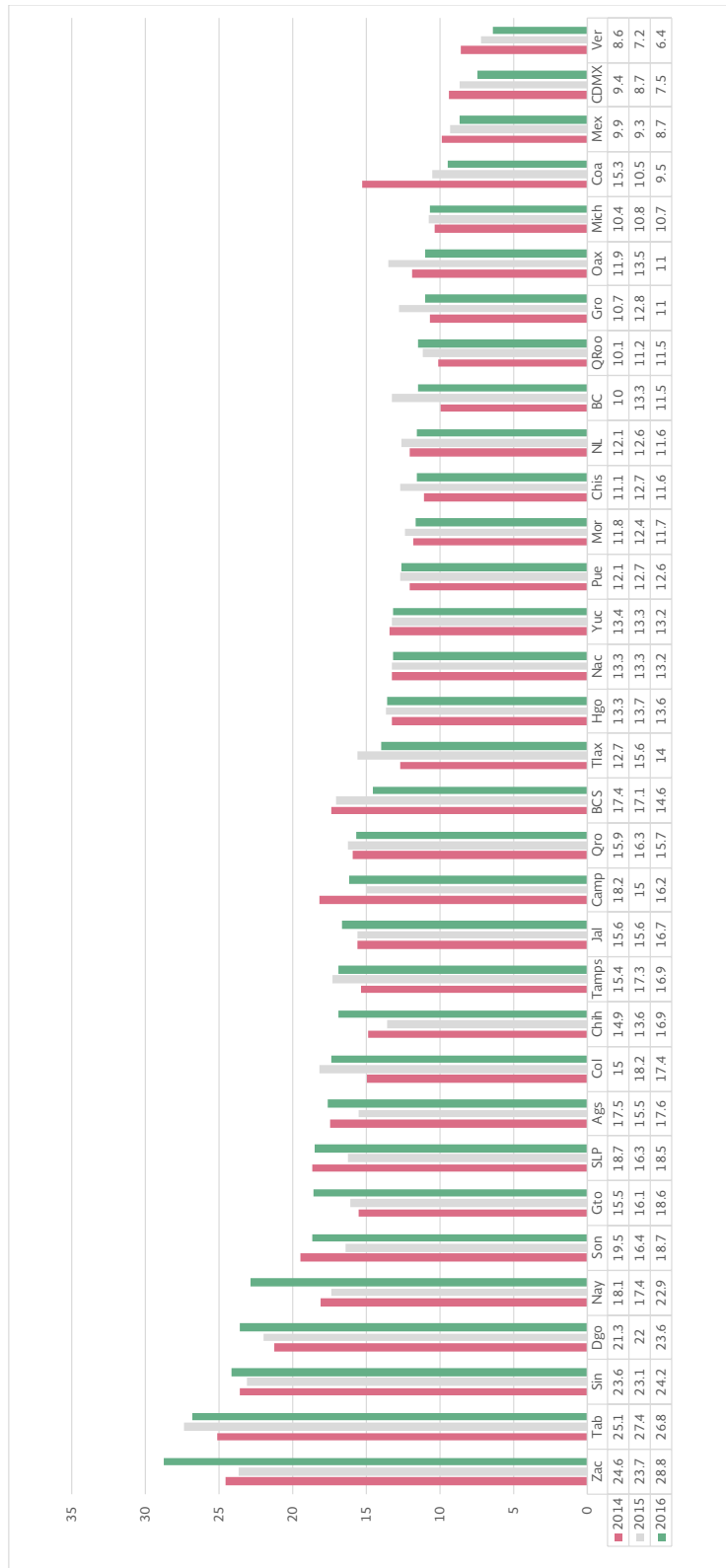
## EL ESTADO DE LA SEGURIDAD VIAL EN MÉXICO

En México, los accidentes de tránsito siguen encontrándose entre las diez principales causas de muerte. En 2016, fallecieron 16 mil 185 personas por esta causa (el 43.2 % del total de lesiones accidentales durante este año). Con ello, se calcula una tasa de 13.2 muertos por cada 100 mil habitantes.

A nivel nacional, las entidades federativas que presentaron el mayor aumento

porcentual de la tasa de mortalidad con respecto al 2015 fueron: Nayarit (+31.9 %), Chihuahua (+23.9 %), Zacatecas (+21.2 %), Guanajuato (+15.7 %) y Sonora (+14.1 %). En contraste, las entidades que más disminuyeron su tasa fueron: Oaxaca (-18.9 %), Baja California Sur (-14.8 %), Guerrero (-14.2 %), Ciudad de México (-14 %) y Baja California (-13.3 %).

**Gráfica 1.** Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, México 2014-2016.



Fuente: Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del INEGI y del CONAPO

2014-2016.

Sin embargo, estos cambios no significan que dichas entidades federativas sean las que tienen las tasas más altas o más bajas. En el 2016, las más altas se registraron en, Zacatecas (28.8), Tabasco (26.8)

Sinaloa (24.2), Durango (23.6) y Nayarit (22.9) y las más bajas en Veracruz de Ignacio de la Llave (6.4), Ciudad de México (7.5), Estado de México (8.7), Coahuila de Zaragoza (9.5) y Michoacán de Ocampo (10.7).

**Figura 1.** Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, México 2016.



**Fuente:** Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del INEGI y del CONAPO, 2016.

Con base en la Figura 1, se identifica que, al igual que en 2015, en la región norte del país son Zacatecas y Durango los estados que presentan las mayores tasas de mortalidad. En la región centro occidente, Sinaloa es la entidad que registra la tasa más alta. Finalmente, en la región sur sureste, Tabasco muestra una mayor problemática en seguridad vial.

Si trazamos una línea desde el 2012 en la gráfica de accidentes, heridos y muertos, podemos observar una tendencia a la baja. Con respecto a ese año, los acciden-

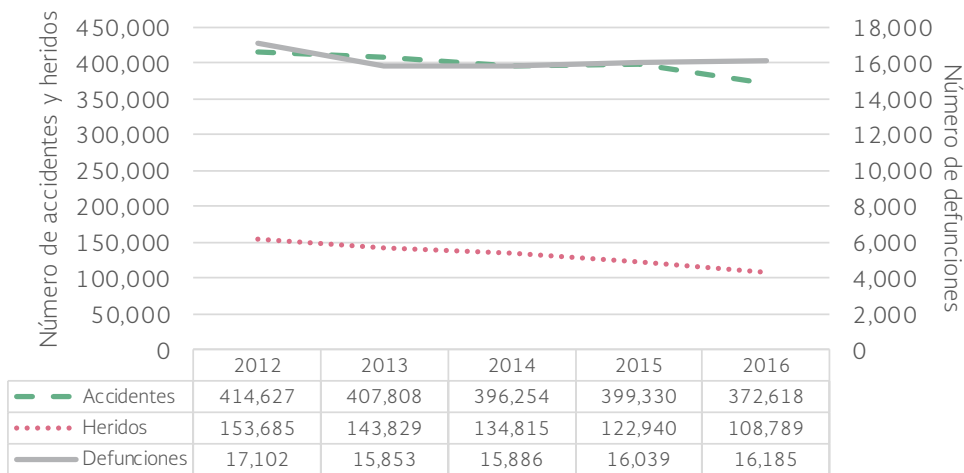
tes han disminuido un 10.1 %, los heridos un 29.2 % y los muertos un 5.3 %.

Sumando los años perdidos por muerte prematura y los años de vida vividos con discapacidad, durante 2015 se registraron un total de 1 millón 98 mil 257 años de vida saludable perdidos<sup>1</sup> (AVISA) en México por accidentes de tránsito, según cifras del Instituto para la Métrica y Evaluación de la Salud (IHME, por sus siglas en inglés).

<sup>1</sup> Años de vida saludable perdidos (AVISA) en México en 2016 por accidentes de tránsito. IHME <https://vizhub.healthdata.org/gbd-compare/>. Consultado el 30 de mayo de 2018.

## Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

**Gráfica 2.** Accidentes, heridos y muertos por hechos de tránsito, México 2012-2016.



**Fuente:** Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del INEGI, Policía Federal y Secretaría de Salud, 2012-2016.

Por tipo de usuario, los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos; en el 2016 se registraron 7,137 atropellamientos fatales (44 %), 5,571 ocupantes de vehículo (34.4 %), 3,162 motociclistas (19.5 %) y 315 ciclistas (1.9 %) muertos<sup>2</sup>.

Si consideramos sólo los usuarios vulnerables de la vía, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas, el porcentaje asciende al 65.4 %. Prácticamente, siete de cada diez muertos en México corresponde a estos usuarios.

De ellos, destacan los conductores y pasajeros de motocicleta entre quienes aumentaron las muertes un 55.3 %, con respecto al 2012, y un 17.1 %, en comparación con el 2015.

Estos datos muestran la necesidad de focalizar y priorizar las intervenciones en seguridad vial para resguardar la vida de los

usuarios vulnerables, en comparación con los ocupantes de automóviles, entre quienes las intervenciones implementadas en los últimos años han tenido un impacto positivo.

La siguiente gráfica expresa claramente que en Sinaloa, Tabasco, Nayarit, Durango, Aguascalientes, Guanajuato, Tamaulipas, Jalisco, Chihuahua, Sonora, San Luis Potosí, Querétaro, Colima, Baja California, Campeche, Morelos, Puebla, Nuevo León y Oaxaca deben implementarse y reforzarse intervenciones de seguridad vial destinadas resguardar la vida de los peatones, debido a que, en estas entidades, se tiene un registro superior a cinco peatones fallecidos por cada 10 muertes por accidente de tránsito (Gráfica 3).

En el caso de los motociclistas, se identifica un serio problema de mortalidad particularmente en Tabasco, Sinaloa, Nayarit,

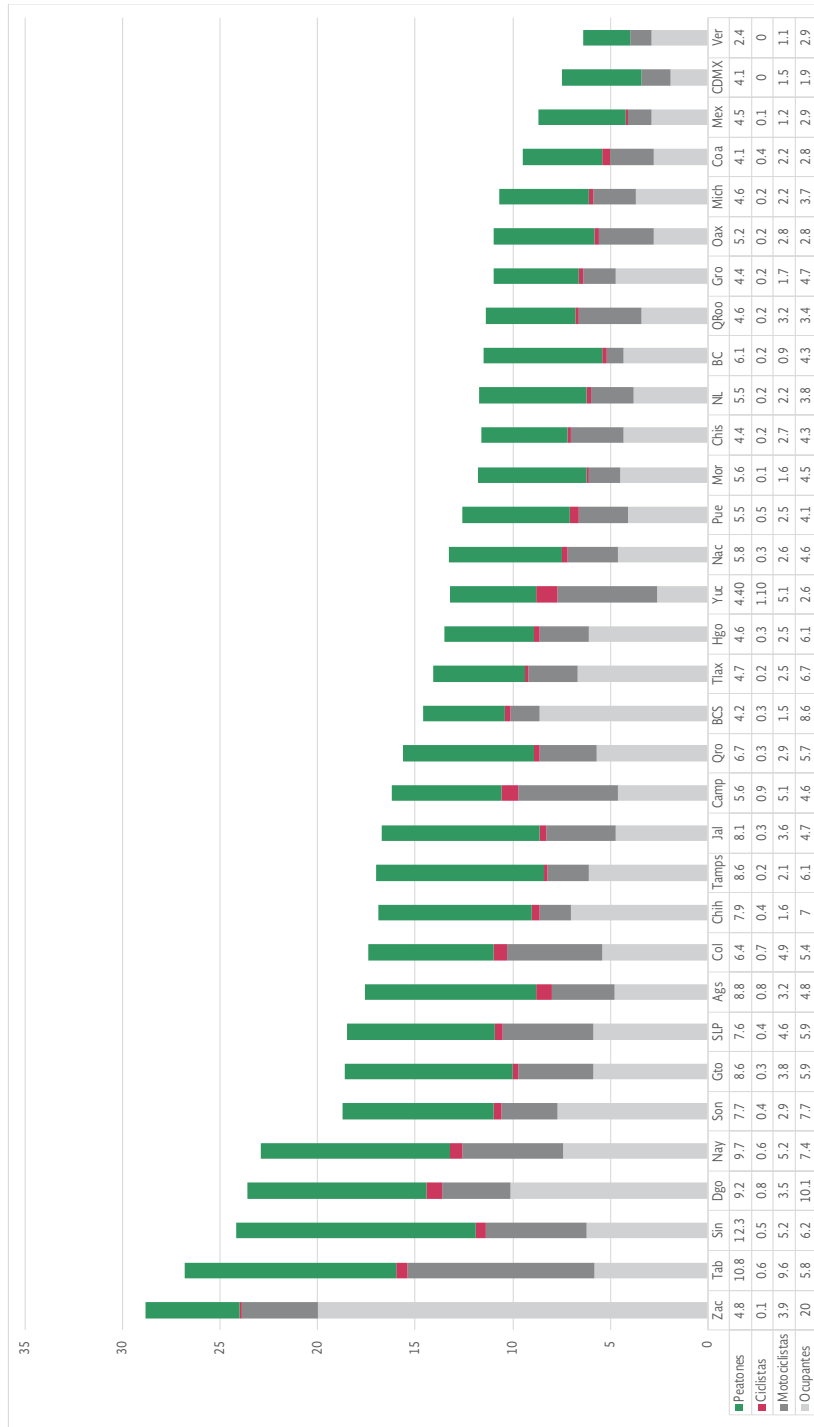
<sup>2</sup> Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (.1-.9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (.3-.9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (.3-.9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (.4-.9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (.0-.03), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.1 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

# Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

Campeche, Yucatán, Colima, San Luis Potosí, Zacatecas, Guanajuato, Jalisco, Durango, Aguascalientes, Quintana Roo, Sonora, Querétaro, Oaxaca, Chiapas, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, Michoacán de Ocampo,

Coahuila de Zaragoza y Tamaulipas debido a que, en estas entidades, se tiene un registro superior a dos fallecidos en este tipo de vehículo por cada 10 muertes por accidente de tránsito.

**Gráfica 3.** Tasa de mortalidad por tipo de usuario, México 2016.



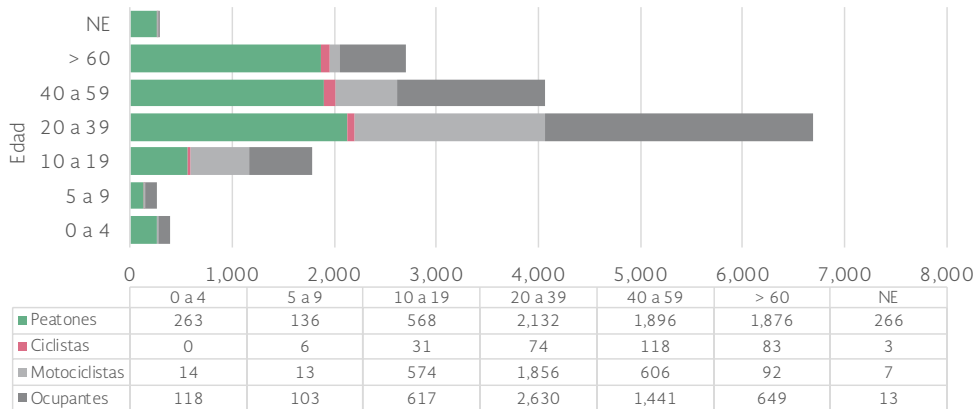
Fuente. Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del INEGI y del CONAPO, 2016.

## Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

En los grupos etarios de 0 a 9 años y de 40 y más, la principal causa de fallecimiento son los atropellamientos, mientras que la mayoría de ellos se concentra en el grupo de 20 a 39 años de edad. Si observamos a cada grupo poblacional, en niñas y niños menores de cinco años y en los adul-

tos mayores de 60 años se observa una tendencia mayor a fallecer a causa de un atropellamiento. En cuanto a las defunciones entre motociclistas, la mayor parte de ellos, se concentra en los jóvenes y adultos entre 20 y 39 años de edad.

**Gráfica 4.** Distribución de las defunciones por tipo de usuario y edad, México 2016.



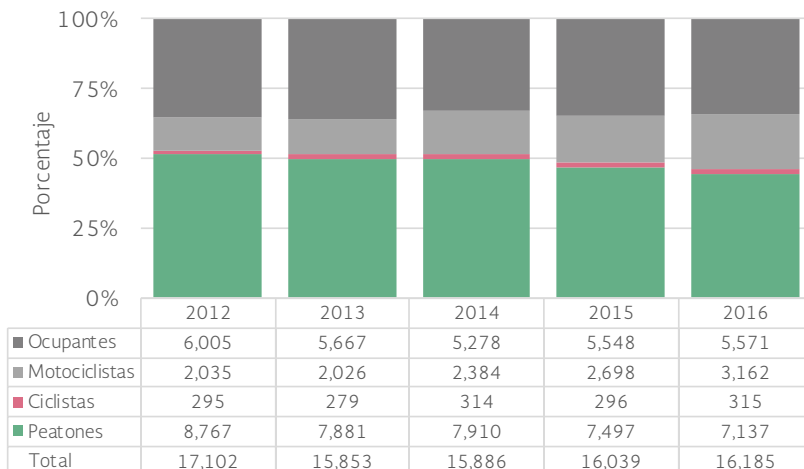
**Fuente.** Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos de Salud, 2016.

En cuanto a las defunciones por tipo de usuario, del 2012 al 2016, se identificó una tendencia a la baja en los ocupantes de vehículos hasta 2015, año en el que se registró un incremento del 6.1 % en comparación con el año previo y que prácticamente se mantiene en comparación con 2016.

Entre los usuarios vulnerables, especialmente los motociclistas, se identifica una tendencia al alza en los últimos cinco años.

Estos datos sugieren la focalización de intervenciones dirigidas a la protección de peatones y motociclistas.

**Gráfica 5.** Defunciones por tipo de usuario, México 2012-2016.



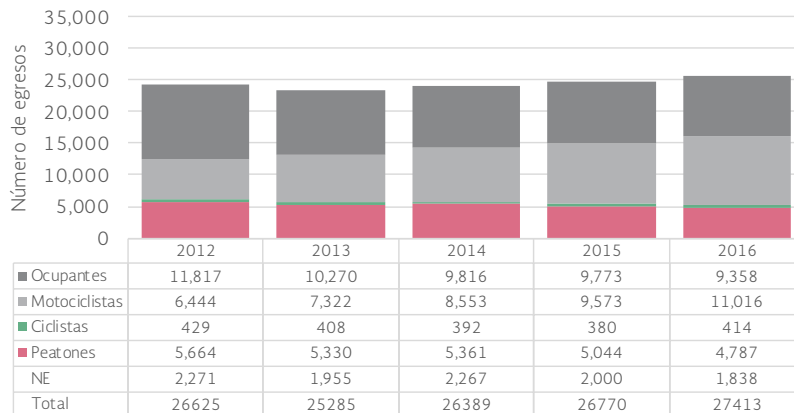
**Fuente.** Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos de Salud, 2012-2016.

## Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

En nuestro país, la mayor parte de los accidentes se registran en pocas entidades federativas, de hecho, prácticamente el 50 % ocurren en cinco, éstas son: Nuevo León (21 %), Chihuahua (9 %), Jalisco (8 %), Guanajuato (6 %) y Coahuila de Zaragoza (4 %).

En el 2016, se registraron 27,413 egresos hospitalarios por accidentes de tránsito, la mayoría de ellos correspondieron a motociclistas (11,016) y a ocupantes de vehículos (9,358). En el caso de los motociclistas presentan un aumento del 70.9 % desde el 2012 (Gráfica 6).

**Gráfica 6.** Egresos hospitalarios por accidentes de tránsito, México 2012-2016.

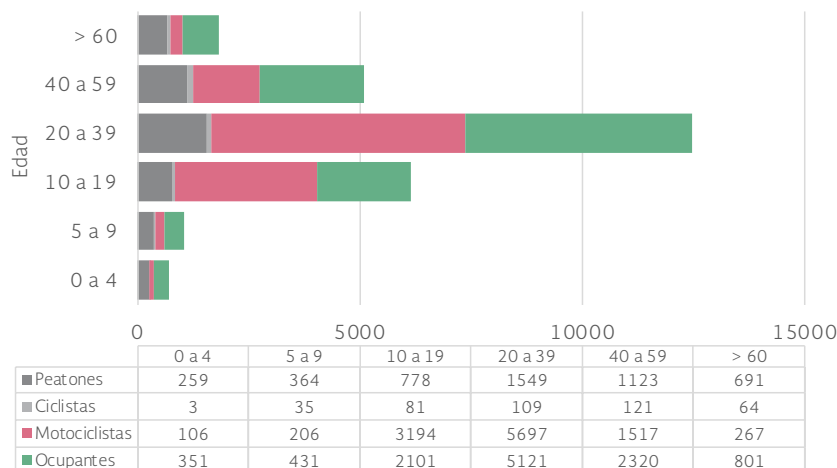


**Fuente.** Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios, SS, 2012-2016.

El grupo de edad con el mayor número de egresos hospitalarios por accidentes de tránsito corresponde a los jóvenes entre los 20 y 39 años de edad y la mayoría de éstos son motociclistas. Llama la atención que, al igual que en el caso de los falle-

cimientos por accidentes de tránsito, se identifica una tendencia en niñas y niños menores de cinco años y personas adultas mayores de 60 años de fallecer a causa de un atropellamiento (Gráfica 7).

**Gráfica 7.** Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016.



**Fuente.** Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios, 2016.



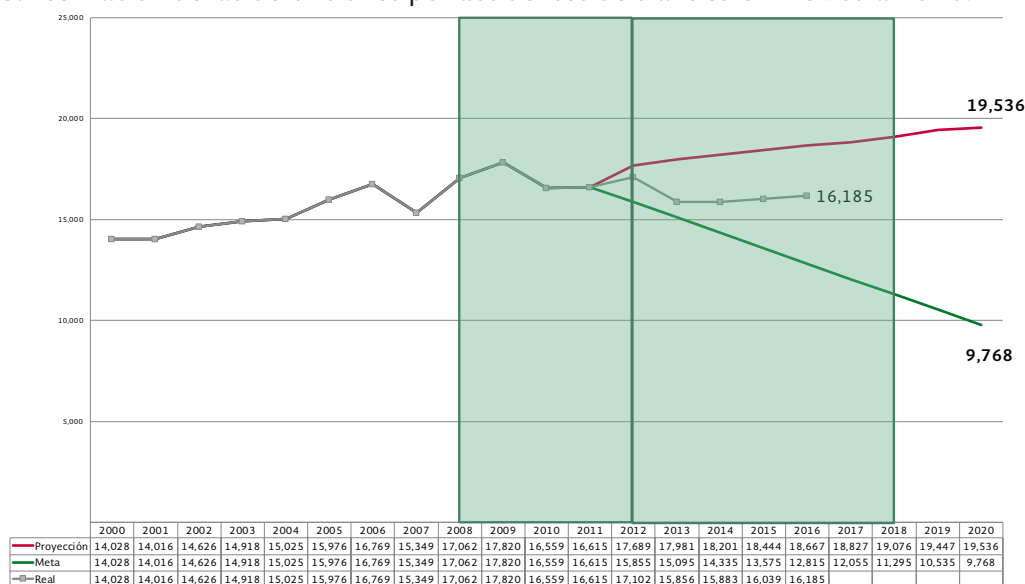
## Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

En términos generales, la situación de la seguridad vial en México ha mejorado en los últimos años ya que se ha logrado estabilizar la tendencia al alza observada antes de la declaración del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (Gráfica 7). Desde el 2008, el entonces Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (Cenapra), ahora STCONAPRA, ha realizado intervenciones, sobre todo

destinadas a resguardar la vida de ocupantes de automóviles.

Sin embargo, la mayoría de las defunciones siguen correspondiendo a peatones y, más recientemente, a usuarios de motocicleta. Por ello, se requiere focalizar intervenciones a nivel municipal dirigidas a proteger la vida de estos usuarios, considerados como vulnerables, en las vialidades.

**Gráfica 8.** Estimación de las defunciones por accidentes de tránsito en México a 2020.



**Fuente:** Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos Salud. Varios años.

Con la implementación de diversas intervenciones de seguridad vial a partir de 2008: la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI), el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2007-2012, el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial en 2011, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020<sup>3</sup> y el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018, la tendencia en México de las defunciones por accidentes de tránsito mostró un pico máximo en 2009

y, a partir de entonces, se ha logrado estabilizar estas defunciones.

A la mitad del Decenio de Acción y de la operación del Programa de Acción Específico 2013-2018 se ha evitado la muerte de alrededor de más 10 mil personas, sin embargo, falta mucho por hacer, sobre todo para incidir en la seguridad de los usuarios vulnerables.

<sup>3</sup> Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. Diario Oficial de la Federación. 6 de junio de 2011. [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011). Consultado el 30 de mayo de 2017.

## COMPONENTES E INTERVENCIONES Y SU PERTINENCIA CON SALVE VIDAS

En 2017, la Organización Mundial de la Salud (OMS) desarrolló el paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial “Salve VIDAS”, en el que se exponen una serie de medidas clave, basadas en evidencia científica, con amplias probabilidades de influir a corto y largo plazo sobre el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.

Este paquete de medidas técnicas está basado en cuatro principios básicos:

- La gente comete errores que pueden tener como resultado siniestros viales;
- El cuerpo humano tiene una capacidad física limitada y conocida de tolerar las fuerzas de impacto antes de sufrir daño;

- Las personas tienen la responsabilidad de actuar con precaución y respetando las leyes de tránsito, pero quienes diseñan, construyen, gestionan y utilizan las vías de tránsito y los vehículos tienen la responsabilidad compartida de evitar accidentes; y
- Para multiplicar los efectos del sistema es preciso fortalecer todas sus partes de manera combinada, y así los usuarios de las vías de tránsito siguen protegidos en caso de que falle una de ellas.

Además, cuenta con seis componentes y 22 intervenciones, según se muestra en la siguiente tabla y de las cuales se informa a continuación la forma en que el STCONAPRA ha abordado cada uno de ellos:

**Tabla 1.** Componentes e intervenciones prioritarios de Salve VIDAS

<b>Componente</b>	<b>Intervenciones</b>
<b>Liderazgo en seguridad vial</b>	Crear un organismo que lidere la seguridad vial
	Elaborar y financiar una estrategia de seguridad vial
	Evaluar el impacto de las estrategias de seguridad vial
	Realizar un seguimiento de la seguridad vial mediante un fortalecimiento de los sistemas de datos
	Incrementar el conocimiento y el apoyo del público a través de programas de educación y campañas
<b>Control de la velocidad</b>	Promulgar y hacer cumplir leyes que establezcan límites de velocidad a escala nacional, local y urbana.
	Construir vías que moderen el tránsito o modificarlas con ese fin, por ejemplo mediante rotondas, embudos, badenes, chicanes y bandas sonoras.
	Exigir a los fabricantes de automóviles que introduzcan nuevas tecnologías, como sistemas de adaptación inteligente de la velocidad, para ayudar a los conductores a respetar los límites de velocidad.
<b>Diseño y mejora de las infraestructuras</b>	Proporcionar infraestructuras seguras para todos los usuarios de las vías de tránsito, por ejemplo aceras, pasos peatonales seguros, refugios, puentes peatonales y pasos subterráneos
	Abrir carriles para bicicletas y motocicletas
	Aumentar la seguridad de los bordes de las vías de tránsito mediante zonas libres de obstáculos, estructuras abatibles o barreras
	Diseñar intersecciones más seguras
	Separar las vías de acceso de las vías de paso
	Dar prioridad a las personas mediante la creación de zonas libres de vehículos
	Restringir el tránsito y la velocidad en zonas residenciales, comerciales y escolares
Crear rutas mejores y más seguras para el transporte público	
<b>Normas de seguridad de los vehículos</b>	Promulgar y hacer cumplir normas de seguridad sobre los vehículos de motor, en relación con: <ul style="list-style-type: none"> <li>- los cinturones de seguridad;</li> <li>- los anclajes de los cinturones de seguridad;</li> <li>- la colisión frontal;</li> <li>- la colisión lateral;</li> <li>- el control electrónico de estabilidad;</li> <li>- la protección de los peatones; y</li> <li>- los sistemas de retención infantil ISOFIX</li> </ul>
	Promulgar y hacer cumplir reglamentos sobre sistemas antibloqueo de la frenada y luces de circulación diurnas para las motocicletas
<b>Vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito</b>	Promulgar y hacer cumplir leyes a escala nacional, local y urbana sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la conducción bajo los efectos del alcohol;</li> <li>- el casco para los motociclistas;</li> <li>- los cinturones de seguridad; y</li> <li>- los sistemas de retención infantil</li> </ul>
<b>Supervivencia tras un accidente</b>	Crear sistemas organizados e integrados de atención de emergencia prehospitalaria y en centros de salud
	Proporcionar formación en atención básica de emergencia a los equipos de respuesta a los accidentes
	Promover la formación de los grupos de respuesta inicial de la comunidad

Fuente: Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial.

### LIDERAZGO EN SEGURIDAD VIAL

Movilizar acciones en torno a una perspectiva es un reto especialmente difícil en el caso de la seguridad vial, dado el carácter multisectorial de la cuestión y la diversidad de agentes implicados (procedentes de ámbitos como la salud, el transporte, las finanzas, la educación, interior y/o la policía)<sup>4</sup>, lo que se suma a la coyuntura nacional respecto a la existencia de una legislación subnacional en el tema, que deja abierta la puerta a cada entidad federativa y municipios para tener sus propias leyes y reglamentos de tránsito, gran parte de los cuales no son adecuados con base en las recomendaciones internacionales.

Por ello, la Organización Mundial de la Salud recomienda la creación de un organismo que lidere la seguridad vial, el cual puede recaer en un único organismo especialmente designado para ello o encontrarse integrado en un ministerio, como es el caso del STCONAPRA, unidad administrativa de la Secretaría de Salud, adscrita a la Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud de la Secretaría de Salud, responsable de dirigir la política nacional en materia de prevención de accidentes.

El STCONAPRA se encarga de conducir la implementación del Programa de Acción Específico de Seguridad Vial, basado en la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, firmada el 12 de mayo de 2011 por los secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes, que a su vez

está alineada a los 5 Pilares de Acción del Plan Mundial por la seguridad vial de Naciones Unidas, para lo cual cuenta con un presupuesto anual, mismo que se destina a la implementación de intervenciones estratégicas en las entidades federativas de nuestro país y que se evalúan a través de los siguientes indicadores:

1. Observatorios Estatales de Lesiones instalados.
2. Observatorios Estatales de Lesiones operando.
3. Municipios prioritarios con propuesta de adecuación integral del marco legal en materia de seguridad vial.
4. Población sensibilizada por los promotores de seguridad vial.
5. Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes conformados.
6. Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes activos.
7. Municipios prioritarios que aplican controles de alcoholimetría.
8. Entidades federativas que cuentan con Centro Regulador de Urgencias Médica en operación.

El STCONAPRA conduce también iniciativas propias de la Secretaría de Salud, en materia de prevención de accidentes, como Caminando a la Excelencia, la cual permite identificar las áreas de oportunidad para mejorar el desempeño de los diferentes Programas de Acción de su competencia, mismos que fueron establecidos para contribuir al logro de mejores con-

<sup>4</sup> Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial [Save LIVES - A road safety policy package]. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2017. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

diciones de salud para la población y así cumplir con las metas del Programa Nacional de Salud, que, en este caso, evalúan el desempeño de las entidades respecto a los siguientes indicadores:

1. Conformación de Observatorios Estatales de Lesiones.
2. Medición de factores de riesgo.
3. Controles de alcoholimetría.
4. Auditorías de seguridad vial.
5. Sensibilización en seguridad vial.
6. Capacitación a primeros respondedientes.

Además del establecimiento del Observatorio Nacional de Lesiones y de los Observatorios Estatales de Lesiones, espacios intersectoriales y multidisciplinarios orientados al análisis de información necesaria, relevante y confiable sobre lesiones causadas por el tránsito, el STCONAPRA promueve la medición de los principales factores de riesgo que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito, en las entidades federativas, que permitan la definición intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en un lugar específico.

Cabe destacar que, el Secretariado Técnico da seguimiento a los acuerdos establecidos en el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, actualmente integrado por diez Secretarías de Estado: la Secretaría de Salud, quien lo preside; la Secretaría de Gobernación; la Secretaría de la Defensa Nacional; la Secretaría de Marina; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; la Secretaría de Economía; la

Secretaría de Comunicaciones y Transportes; la Secretaría de Educación Pública; la Secretaría del Trabajo y Previsión Social; la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; así como la Procuraduría General de la República; el Instituto Mexicano del Seguro Social; el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, y el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia.

### **Los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes**

Para asegurar la coordinación de estrategias destinadas a prevenir accidentes en las entidades federativas, Los accidentes de tránsito son de naturaleza diversa debido a que dependen de varios factores para su ocurrencia y afectan a diferentes tipos de personas y grupos poblacionales, por lo que se requiere de la colaboración y trabajo conjunto entre los diversos sectores, es decir, para que las estrategias nacionales, estatales y municipales tengan posibilidades de resultar exitosas, es fundamental la existencia de una colaboración estrecha entre las instituciones responsables de la seguridad vial desde el nivel local.

Con base en lo establecido en el Programa de Acción Específico: Seguridad Vial 2013-2018, particularmente en lo descrito en el Objetivo 4, sobre impulsar la colaboración multisectorial a nivel nacional para la prevención de lesiones ocasionadas por accidentes viales, se ha identificado la necesidad de implementar estrategias encaminadas a apoyar la instalación y operación de los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes (COEPRAs),

así como apoyar en el desarrollo de intervenciones integrales para la prevención de accidentes de tránsito.

En México, actualmente hay 31 COEPRA instalados y queda pendiente de instalación la Ciudad de México. Sin embargo, no es suficiente la evidencia documental de su instalación formal, a través de acuerdos o convenios intersectoriales, sino que estos Consejos funcionen y que en el seno de sus reuniones periódicas se identifiquen las prioridades y se establezcan las acciones a implementar, focalizando en el tipo de usuario desde el nivel municipal, utilizando información y datos, que permitan asegurar resultados.

Sólo 28 COEPRA están activos, lo que se puede constatar en los documentos que acreditan su funcionamiento (minutas y acuerdos de las reuniones periódicas); con excepción de Colima, Guerrero y Tabasco.

Las instituciones que participan en los COEPRA son diversas y varían entre entidades federativas, sin embargo, comúnmente existe representación de las corporaciones de seguridad pública y tránsito municipal y estatal, Policía Federal, Fiscalías Generales de los Estados, Cruz Roja, Protección Civil, Bomberos, Centros de Control, Comando, Comunicaciones y Cómputo (C4), Educación Pública, Juventud y los Servicios de Salud de los Estados, entre otras instituciones.

Se ha identificado que la principal problemática en las entidades federativas corresponde a la falta de interés político y ausencia del tema en las agendas públicas de las autoridades. Aunado a ello, el

perfil y el nivel de responsabilidad de los encargados del Programa de Seguridad Vial es, en general, insuficiente, lo que les impide establecer una mayor autoridad y convocatoria entre los participantes de los COEPRA, por lo que los acuerdos muchas veces no son llevados a buen término.

Los principales retos para asegurar el adecuado funcionamiento de los COEPRA son fortalecer el nivel en la toma de decisiones y la autoridad de los responsables del programa de prevención de accidentes, la puesta en funcionamiento, la toma de decisiones con base en los acuerdos generados a través de sus reuniones, ordinarias o extraordinarias, además de que estos acuerdos sean vinculantes y se dé un seguimiento metodológico, así como fomentar la colaboración intersectorial y la corresponsabilidad en las acciones.

### **Observatorios Estatales de Lesiones**

Los observatorios de lesiones son un espacio intersectorial y multidisciplinario orientado al análisis de información necesaria, relevante y confiable sobre accidentes de tránsito, que, de manera continua y oportuna, permita la definición de indicadores, políticas públicas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de seguridad vial en un lugar específico.

A través de las reuniones ordinarias de los COEPRA se conforman los Observatorios Estatales de Lesiones (OEL), mediante la firma de un acta de creación en la que los representantes de las instituciones acuerdan las funciones y establecen mecanismos de intercambio de información.

Durante el 2017, se logró completar la instalación de 30 Observatorios Estatales de Lesiones. Queda pendiente la instalación en los estados de Tabasco y Querétaro.

Tal como sucede con los COEPRA, la eficacia de dicha intervención no se observa en la instalación de los OEL, sino en la operación y generación de información desde el nivel local, que les permita utilizar los datos para la identificación de prioridades, diseño y focalización de intervenciones, así como su monitoreo y evaluación. Al cierre de 2017 se cuenta con evidencia de la operación de los Observatorios de Lesiones de 25 entidades federativas. Queda pendiente la operación de los Observatorios de Colima, Chiapas, Guerrero, Estado de México, Oaxaca, Tlaxcala y Yucatán.

La información que se genera a través de los OEL debe estar disponible para su uso por parte de los miembros del Consejo Estatal o similar y también para la población en general. El valor de esta información está en la identificación de las prioridades para la aplicación de intervenciones en seguridad vial a nivel estatal y municipal, al interior de los COEPRA, con base en información completa y oportuna.

Otro de los objetivos que se pretenden alcanzar mediante la obtención y difusión de la información recabada por los OEL es promover la realización de investigaciones científicas por parte de instituciones académicas, con el objetivo de diseñar

nuevas propuestas de intervenciones que ayuden a prevenir accidentes de tránsito en México.

### **Medición de factores de riesgo**

Uno de los principales objetivos del Programa de Acción Específico de Seguridad Vial es generar datos y evidencia científica para la prevención de lesiones ocasionadas por accidentes viales a través del fortalecimiento en la recolección, almacenamiento, análisis, difusión y aplicación de datos, por ello, desde el 2009, el STCONAPRA, ha llevado a cabo año con año al menos una medición relacionada con alguno de los factores de riesgo en distintos municipios de las 32 entidades federativas del país. En estas mediciones se recaba y sistematiza información sobre el comportamiento de los usuarios en las vialidades con el objetivo de diseñar programas e intervenciones para prevenir los daños a la salud provocados por accidentes viales. motocicletas, el 52.6 % eran taxis y 40.7 % era transporte público.

### **Uso de casco en motociclistas**

A continuación se presentan los porcentajes de uso de casco en 86 municipios de las 32 entidades federativas. Es importante mencionar que el método para la recolección de los datos es distinto en el periodo de 2009 a 2013 y de 2014 a 2016. Los resultados del estudio realizado entre septiembre de 2014 y diciembre de 2015 mostraron que el 78.3% de los conductores de motocicleta utilizaban casco.

# Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

Tabla 2. Uso de casco en motociclistas, 2009-2016.\*

Entidad	Municipio	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aguascalientes	Aguascalientes		83%		73%		85%	88%	
Baja California	Ensenada						93%		
	Mexicali						96%	98%	
	Tijuana						96%		
Baja California Sur	La Paz						80%		
	Los Cabos							87%	
	Mulegé			80%					
Campeche	Campeche							99%	
Chiapas	Tuxtla	95%					90%		
Chihuahua	Chihuahua		97%					98%	
	Cuauhtémoc		45%						
Ciudad de México	Álvaro Obregón			91%	87%	82%			
	Cuauhtémoc			87%	85%	84%		71%	
	Gustavo A. Madero			80%	75%	81%		71%	
	Iztapalapa					85%			
	Miguel Hidalgo				84%	73%			
Coahuila	Monclova					68%			
	Satillo					80%		76%	
Colima	Colima				93%		97%	98%	
	Tecoman				78%				
Durango	Apaseo el Grande			46%	39%	61%			
	Durango		84%	70%	68%	72%	66%	51%	
	Gómez Palacio			46%	45%	59%			
Guanajuato	Celaya		56%	70%	65%	60%			
	Guanajuato			64%	74%	78%			
	Irapuato	79%	78%	61%	61%	61%			
	Jaral del Progreso		76%	82%	79%	78%			
	Juventino Rosas					17%			
	León			99%	99%	99%			
	Moroleón							97%	
	Pénjamo		77%	98%	94%	96%			
	Salamanca		76%	69%	69%	79%			
	San Miguel Allende				77%	35%			
Guerrero	Silao		67%	18%	13%				
	Uriangato							99%	
	Valle de Santiago					75%			
	Acapulco				33%				
	Chilpancingo			49%					
Hidalgo	Iguala				33%				
	Pachuca						75%		
Jalisco	Tezontepec de Aldama							3%	
	Guadalajara	56%						79%	
	Lagos de Moreno		96%						
	Tepatitlán		96%						
México	Zapopan	55%						79%	
	Ecatepec							65%	
Michoacán	Toluca		67%						
	Morelia								84%
Morelos	Cuernavaca						93%	98%	
	Juitepec						93%	98%	
Nayarit	Ixtlán del Río					65%			
	Tepic						76%	73%	
Nuevo León	García				71%				
	Guadalupe				76%		64%		
	Monterrey	73%			75%		72%	96%	
	San Pedro Garza	95%			95%				
	Santa Catarina							96%	
Oaxaca	Santiago							96%	
	Oaxaca de Juárez							78%	
	San Jacinto Amilpas							78%	
Puebla	Puebla				72%			81%	
	San Andrés Cholula				73%				
	San Pedro Cholula				73%				
Querétaro	Querétaro			87%			93%	93%	
	San Juan del Río				83%			91%	
Quintana Roo	Cancún							92%	
San Luis Potosí	Río Verde				69%				
	San Luis Potosí		88%	89%				80%	86%
	Soledad de Graciano Sánchez							80%	
Sinaloa	Culiacán				86%		48%	21%	
Sonora	Hermosillo						100%		
	San Luis Río Colorado						96%		
Tabasco	Centa							53%	
	Jalpa de Méndez							7%	
	Tenosique							55%	
Tamaulipas	Ciudad Victoria		75%				49%	64%	
Tlaxcala	Apizaco							75%	
	Calpulalpan							73%	
	Chiautempan						41%		
	Tlaxcala						88%		
Veracruz	Misantla							32%	
	Xalapa								91%
	Kanasín							97%	
Yucatán	Mérida	98%			99%				
	Progreso							97%	
Zacatecas	Guadalupe						71%	70%	
	Zacatecas						77%	70%	

Fuente: Medición de factores de riesgo, STCONAPRA 2018.



## Uso de cinturón de seguridad

A continuación se presentan los porcentajes de uso cinturón de seguridad entre ocupantes de vehículos 69 municipios de 26 entidades federativas. Es importante mencionar que el método para la recolección de los datos es distinto en el periodo de 2009 a 2013 y de 2014 a 2016. Los resultados del estudio realizado en 2016 mostraron que el 75.9% de los ocupantes mayores de 12 años utilizaban cinturón de seguridad.

**Tabla 3.** Uso de cinturón de seguridad entre ocupantes de vehículos, 2009-2016.\*

Entidad	Municipio	2009	2010	2011	2012	2013	2016
Aguascalientes	Aguascalientes		38%		36%		
Baja California Sur	Comondú			28%			
	La Paz			46%			50%
	Mulegé			46%			
Campeche	Campeche						70%
Chiapas	Tuxtla	70%					57%
Chihuahua	Chihuahua		84%				95%
	Cuauhtémoc		85%				
Ciudad de México	Álvaro Obregón			68%	64%	81%	
	Cuauhtémoc		84%	68%	81%	82%	
	Gustavo A. Madero		69%	73%	72%	75%	
	Iztapalapa					84%	
	Miguel Hidalgo				72%	71%	
Coahuila	Monclova					72%	
	Saltillo					95%	60%
Colima	Colima				58%		
	Tecoman				49%		
Durango	Apaseo el Grande			41%	44%	42%	
	Durango		76%	76%	80%	83%	
	Gómez Palacio			95%	95%	94%	
Guanajuato	Celaya		79%	84%	83%	86%	
	Guanajuato			49%	61%	64%	
	Irapuato	27%	35%		33%	42%	
	Jaral del Progreso		64%	77%	65%	74%	
	Juventino Rosas					40%	
	León			43%	72%	76%	96%
	Pénjamo		20%	23%	20%	22%	
	Salamanca		38%	38%	44%	45%	
	San Miguel Allende				31%	40%	
Silao		34%	39%	31%			
Guerrero	Valle de Santiago					53%	
	Acapulco				24%		
Hidalgo	Chilpancingo			58%			90%
	Iguala				23%		
Hidalgo	Pachuca						80.8%
Jalisco	Guadalajara	42%					
	Lagos de Moreno		23%				
	Tepatitlán		50%				
	Zapopan	46%					
México	Toluca		62%				67%
Morelos	Cuernavaca						85%
Nayarit	Ixtlán del Río					29%	
	Tepic						81%
Nuevo León	García				51%		
	Guadalupe				50%		
	Monterrey	46%			45%		88%
	San Pedro Garza	55%			63%		
Puebla	Cholula				56%		
	Puebla				58%		84%
Querétaro	Querétaro			51%			97%
	San Juan del Río				38%		
San Luis Potosí	Río Verde				13%		
	San Luis Potosí		47%	45%			
Sinaloa	Culiacán				51%		
Sonora	Hermosillo						95%
Tamaulipas	Ciudad Victoria		45%				
	Reynosa						100%
Tlaxcala	Tlaxcala						52%
Yucatán	Mérida	18%			91%		
Zacatecas	Zacatecas						72%

Fuente: Medición de factores de riesgo, STCONAPRA 2018.

## Uso de sistemas de retención infantil

A continuación se presentan los porcentajes de uso cinturón de seguridad entre ocupantes de vehículos 69 municipios de 26 entidades federativas. Es importante mencionar que el método para la recolección de los datos es distinto en el periodo de 2009 a 2013 y de 2014 a 2016. Los resultados del estudio realizado en 2016 mostraron que el 16% de los ocupantes menores de 12 años utilizaban sistemas de retención infantil.

**Tabla 4.** Uso de sistemas de retención infantil en ocupantes de vehículos, 2009-2016.\*

Entidad	Municipio	2009	2010	2011	2012	2013	2016
Aguascalientes	Aguascalientes		6%		13%		
Baja California Sur	Comondú			6%			
	La Paz			24%			63%
	Mulegé			7%			
Campeche	Campeche						12%
Chiapas	Tuxtla	8%					2%
Chihuahua	Chihuahua		45%				12%
	Cuauhtémoc		49%				
Ciudad de México	Álvaro Obregón			25%	26%	15%	
	Cuauhtémoc			62%	46%	39%	
	Gustavo A. Madero		1%	22%	27%	48%	
	Iztapalapa					61%	
	Miguel Hidalgo				37%	35%	
Coahuila	Monclova					47%	
	Saltillo					47%	14%
Colima	Colima				49%		
	Tecoman				48%		
Durango	Apaseo el Grande			67%	41%	72%	
	Durango		91%	57%	56%	50%	
	Gómez Palacio			36%	16%	26%	
Guanajuato	Celaya		66%	55%	35%	37%	
	Guanajuato			35%	26%	27%	
	Irapuato	4%	11%		38%	17%	
	Jaral del Progreso		64%	54%	35%	43%	
	Juventino Rosas					33%	
	León				31%	31%	8%
	Pénjamo		78%	18%	46%	43%	
	Salamanca		47%	72%	57%	38%	
	San Miguel Allende				18%	19%	
Silao		76%	40%	31%			
Valle de Santiago						91%	
Guerrero	Acapulco				74%		
	Chilpancingo			35%			41%
	Iguala				66%		
Hidalgo	Pachuca						11%
Jalisco	Guadalajara	17%					
	Lagos de Moreno		69%				
	Tepatitlán		27%				
	Zapopan	27%					
México	Toluca	19%					68%
Morelos	Cuernavaca						8%
Nayarit	Ixtlán del Río					81%	
	Tepic						9%
Nuevo León	García				19%		
	Guadalupe				25%		
	Monterrey	20%			21%		4%
	San Pedro Garza	38%			44%		
Puebla	Cholula				48%		
	Puebla				42%		21%
Querétaro	Querétaro			44%			8%
	San Juan del Río				62%		
San Luis Potosí	Río Verde				5%		
	San Luis Potosí		24%	16%			
Sinaloa	Culiacán				6%		
Sonora	Hermosillo						16%
Tamaulipas	Ciudad Victoria		5%				
Tlaxcala	Tlaxcala						4%
Yucatán	Mérida	27%			2%		
Zacatecas	Zacatecas						3%

Fuente: Medición de factores de riesgo, STCONAPRA 2018.

## Uso de distractores

A continuación se presentan los porcentajes de uso de distractores durante la conducción en municipios de 56 entidades las 32 federativas. Es importante mencionar que el método para la recolección de los datos fue distinto para los años 2016 y 2017, ya que la medición realizada en 2016 fue un registro observacional a los conductores de vehículos ligeros (automóviles, camionetas familiares y camionetas pick-up de carga ligera), mientras que en 2017 se aplicó una encuesta a conductores de éstos mismos tipos de vehículos. Los resultados del estudio realizado en 2016 mostraron que el 55.6% de los conductores de 42 municipios de 26 entidades federativas manejaban distraídos. Los resultados de 2017 en los que fue aplicada la encuesta en 49 municipios de 30 entidades federativas mostraron que el 29% de los conductores reportaron haber utilizado un distractor en al menos uno de sus últimos tres viajes o trayectos en los que condujeron un vehículo y el 12% de ellos dijo haber tenido un accidente de tránsito por manejar mientras utilizaba algún distractor.

**Tabla 5.** Uso de sistemas de retención infantil en ocupantes de vehículos, 2009-2016.

Entidad	Municipio	2016	2017	
		Estudio observacional	En alguno de sus últimos 3 viajes o trayectos en los que condujo un vehículo, ¿utilizó algún distractor mientras manejaba?	Encuesta ¿Alguna vez usted ha tenido un accidente de tránsito por manejar distraído?
Agascalientes	Agascalientes	83%	22%	10%
Baja California	Mexicali	80%	34%	9%
Baja California Sur	La Paz	-	18%	2%
Campeche	Campeche	70%	17%	9%
Chiapas	Tuxtla	68%	26%	10%
Chihuahua	Chihuahua	64%	44%	27%
Ciudad de México	Benito Juárez	62%	-	-
	Coyoacan			
	Cuauhtémoc			
	Gustavo A. Madero			
	Iztapalapa			
Miguel Hidalgo				
Coahuila	Ramos Arizpe	60%	-	-
	Saltillo	-	18%	7%
Colima	Colima	-	11%	9%
	Villa de Alvarez	-	22%	17%
Durango	Durango	-	25%	9%
Guanajuato	Acámbaro	59%	-	-
	Celaya		11%	23%
	Dolores Hidalgo		-	-
	Salamanca		-	-
	San Luis de la Paz		-	-
	San Miguel Allende		-	-
Silao	16%	11%		
Guerrero	Chilpancingo	56%	-	-
Hidalgo	Pachuca	55%	15%	7%
Jalisco	Guadalajara	55%	25%	7%
México	Toluca	55%	90%	13%
Michoacán	Morelia	54%	30%	10%
Morelos	Cuernavaca	53%	23%	11%
Nayarit	Tepic	52%	8%	7%
Nuevo León	Monterrey	50%	74%	15%
Oaxaca	Oaxaca de Juárez	49%	31%	7%
Puebla	Puebla	47%	32%	11%
Querétaro	Querétaro	43%	28%	10%
Quntana Roo	Benito Juárez/Cancún	-	26%	27%
San Luis Potosí	San Luis Potosí	42%	17%	7%
	Soledad de Graciano Sánchez	-	18%	10%
Sinaloa	Culiacán	-	59%	16%
Sonora	Hermosillo	40%	53%	16%

# Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

Entidad	Municipio	2016	2017	
		Estudio observacional	Encuesta	
			En alguno de sus últimos 3 viajes o trayectos en los que condujo un vehículo, ¿utilizó algún distractor mientras manejaba?	¿Alguna vez usted ha tenido un accidente de tránsito por manejar distraído?
Tabasco	Cárdenas	39%	-	-
	Centro		20%	12%
	Comalcalco		-	-
Tamaulipas	Ciudad Victoria	38%	17%	21%
Tlaxcala	Acumánala	-	33%	3%
	Apizaco	26%	78%	37%
	Calpulalpan	-	79%	19%
	Huamantla	-	80%	68%
	Muñoz de Domingo Arenas	-	14%	3%
	Panotla	-	50%	18%
	San Pablo Apetatlitan	-	26%	4%
	Tlaxcala	26%	59%	14%
Veracruz	Xalapa	26%	32%	10%
Yucatán	Mérida	-	24%	23%
Zacatecas	Guadalupe	23.1%	31%	10%
	Zacatecas		-	-

Fuente: Medición de factores de riesgo, STCONAPRA 2018.

\*Las mediciones realizadas de 2009 a 2013 fueron realizadas de acuerdo a los lineamientos propuestos por IMESEVI en la Metodología para la medición de cuatro Factores de Riesgo en seguridad vial, mientras que las mediciones realizadas de 2014 a 2016 se realizaron de acuerdo a los lineamientos propuestos en STCONAPRA en la Guía para la medición de los principales factores protectores en usuarios de motocicletas y en la Guía para la medición de uso de cinturón de seguridad y Sistemas de Retención Infantil.

## Sensibilización en seguridad vial

Por último, con el propósito de *Incrementar el conocimiento y el apoyo del público a través de programas de educación y campañas*, intervención propuesta por la OMS dentro del componente de *Liderazgo en seguridad vial*, el STCONAPRA lo aborda a través de dos acciones estratégicas: pláticas de sensibilización a usuarios de las vías y la difusión de campañas de comunicación en medios masivos.

La capacitación de promotores de seguridad vial, del sector salud y otros sectores de los tres niveles de gobierno, tiene como objetivo final dar a conocer a la población en general, de acuerdo a su perfil social, geográfico, étnico, etc., cuáles son los factores de riesgo que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito y los factores protectores que pueden evitarlos

o atenuar su daño, a través de impartirles técnicas didácticas y contenidos pedagógicos para el diseño instruccional.

Los factores de riesgo que actualmente se hacen del conocimiento de la población para que sean transformadores de hábitos de prevención son:

- No uso de sistemas de retención (cinturón de seguridad y sillas portainfante).
- Conducción bajo efectos de alcohol y estupefacientes.
- Velocidad inadecuada.
- Uso de distractores al conducir.
- No uso de casco e implementos de seguridad en motociclistas.

Además, considera lecciones específicas sobre prevención de accidentes en usuarios vulnerables (peatones y ciclistas).

Del 2010, año en que comienza la capacitación de formadores y promotores en seguridad vial, a 2017, se han capacitado 33,206 promotores y se han impartido pláticas de sensibilización a 4,452,282 personas en nuestro país.

A partir de 2018 comenzará la impartición de capacitaciones en línea por parte del STCONAPRA, a través del Campus Virtual de la Organización Panamericana de la Salud, con el objetivo de lograr una mayor penetración entre la población en general, así como hacer más eficientes los recursos disponibles.

### **Comunicación social**

Dentro de las acciones de prevención y promoción de la salud, el STCONAPRA estableció como uno de sus objetivos la implementación de campañas de comunicación sobre seguridad vial, con un abordaje de salud pública.

La importancia de la comunicación en la salud pública para impulsar la seguridad vial radica en que la efectiva emisión de mensajes de prevención contribuye a mejorar la calidad de vida de la población a la que están dirigidos, involucrando a la

sociedad en la corresponsabilidad para la eliminación de los factores de riesgo que intervienen en su ocurrencia.

La Campaña Evita Comportamientos Riesgosos, consta de cinco spots de televisión, dirigidos a hombres y mujeres adolescentes, jóvenes y adultos jóvenes que transitan por las vías, y que buscan incidir en el comportamiento de los usuarios de las vías, a través de comparaciones, sobre la forma correcta en que los peatones deben cruzar las calles, el uso del casco en motociclistas, el uso de los sistemas de retención infantil, el respeto de los límites de velocidad y el no uso de distractores durante la conducción.

Durante 2017, 27 entidades difundieron la Campaña Evita Comportamientos Riesgosos, con el apoyo de los COEPRA, durante las tres temporadas vacacionales más importantes del año Semana Santa, Verano e Invierno, en coordinación con el Gabinete Turístico, del que este Secretariado Técnico forma parte, principalmente a través de redes sociales y sitios web.

Queda pendiente la difusión en los estados de Campeche, Chiapas, Durango, Estado de México y Tamaulipas.

### CONTROL DE VELOCIDAD

A pesar de que el control de la velocidad es un componente que se puede abordar mediante intervenciones pertenecientes a los componentes de *Diseño y mejora de las infraestructuras*, *Normas de seguridad de los vehículos* y *Vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito*, la OMS ha identificado al exceso de velocidad como el núcleo del problema de los accidentes de tránsito, ya que es un factor que contribuye a incrementar ampliamente el riesgo de que se produzca una colisión y a que las lesiones sean muy graves o fatales en caso de que esta colisión suceda.

Para ejemplificar este problema, un estudio realizado en países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), demostró que normalmente, entre un 40% y un 50% y hasta un 80% de los conductores conducían excediendo los límites de velocidad indicados. Por ello, la OMS estableció el control de velocidad como un componente prioritario.

Al respecto, el STCONAPRA publicó el documento *Lineamientos para el Impulso de Iniciativas Normativas Integrales en Materia de Prevención de Accidentes y seguridad Vial*<sup>5</sup>, entregado a los Responsables del Programa de Prevención de Accidentes y a Secretarios Técnicos de los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes de las 32 entidades federativas, y en el que se promueve el establecimiento de límites de velocidad por tipo de camino como se muestra a continuación:

- Vías rápidas (autopistas): máximo 110 km/h.
- Vías primarias en poblaciones y zonas urbanas: máximo 50 km/h.
- Vías secundarias en poblaciones y zonas urbanas: máximo 30 km/h.
- En puntos específicos de alto riesgo (hospitales, escuelas, plazas públicas y otros): máximo 20 km/h.

Además, establece la posibilidad de utilizar mecanismos tecnológicos para detectar infractores (radares de velocidad o foto-infracción), sanciones para infractores (multas, suspensión de licencia, retiro de vehículo, delito), normas de diseño de las carreteras, requisitos de auditoría de carreteras y mecanismos de control para su vigilancia.

Por último, en este tema, el STCONAPRA trabaja en la conformación de un documento técnico, específicamente destinado a promover intervenciones en materia de control del exceso de velocidad, y que se publicará durante 2018.

<sup>5</sup> Lineamientos para el impulso de iniciativas normativas integrales en materia de prevención de accidentes y seguridad vial. Secretaría de

### DISEÑO Y MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

El STCONAPRA ha impartido talleres presenciales y virtuales de capacitación en Auditorías de Seguridad Vial en las 32 entidades federativas y, desde hace tres años, se incorporó el indicador de Auditorías de Seguridad Vial implementadas.

En 2016, el STCONAPRA financió y publicó el documento *Más ciclistas, más seguros. Guía de intervenciones para la prevención de lesiones en ciclistas urbanos*<sup>6</sup>, realizado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) México, con el objetivo de anticipar el aumento de muertes, lesiones y discapacidades entre estos usuarios de las vías, a través de una estrategia de seguridad vial ciclista integral, que combina los ejes de diseño y aplicación de la ley, diseño de las calles y cultura de la movilidad.

Asimismo, participó en la conformación del *Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas*<sup>7</sup>, elaborado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el cual tiene por objetivo mejorar la calidad de los proyectos viales, y pasar de un diseño enfocado en el tránsito de automóviles a un diseño que prioriza la eficiencia para transportar personas y mercancías.

Por último, en este componente, el STCONAPRA trabaja de la mano con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) México en la conformación de una Guía de intervenciones de bajo costo y alto impacto para ciudades mexicanas, destinado a promover la incorporación de intervenciones encaminadas a resguardar la vida de los usuarios de las vías, principalmente de los más vulnerables.

### Auditorías en seguridad vial

Las auditorías de seguridad vial son evaluaciones formales y sistemáticas, basadas en una metodología aceptada internacionalmente y validada para el contexto mexicano, que tienen por objeto identificar los elementos relacionados con puntos inseguros en la infraestructura vial, asociados con la ocurrencia y/o severidad de las lesiones resultantes de accidentes de tránsito.

La experiencia de varios países en relación con las auditorías de seguridad vial es muy positiva (Elvik, et al, 2013). A nivel mundial, las auditorías de seguridad vial son uno de los instrumentos más recurridos en la implementación de políticas públicas de seguridad vial.

Una de las principales estrategias para lograr mejoras en la infraestructura de las

Salud/STCONAPRA. México, Ciudad de México. 2016. <https://drive.google.com/file/d/0BwfeReMqNBvNa3RvY1BQVFF4bHc/view> Consultado el 11 de mayo de 2018.

<sup>7</sup> Más ciclistas, más seguros. Guía de intervenciones para la prevención de lesiones en ciclistas urbanos. Secretaría de Salud/STCONAPRA. México, Ciudad de México. 2016. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/83621/M\\_s\\_ciclistas\\_ITDP\\_final\\_carta\\_electr\\_nico\\_.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/83621/M_s_ciclistas_ITDP_final_carta_electr_nico_.pdf) Consultado el 11 de mayo de 2018

<sup>8</sup> Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas. SEDATU/BID. México, 2018. <http://manualdecalle.mx/PDF/MDC-EN-LINEA.pdf> Consultado el 11 de mayo de 2018.

vías es la gestión de la aplicación de las auditorías de seguridad vial con las autoridades estatales y locales, mediante la coordinación de los COEPRA en conjunto con el STCONAPRA y otros organismos. El STCONAPRA acompaña a las autoridades estatales y municipales en la realización de las auditorías de seguridad vial, con base en la información recabada por el Observatorio Nacional de Lesiones.

En 2017 se capacitó a autoridades de Guanajuato, Sonora, Jalisco, Colima y Baja California, de forma presencial, y a Zacatecas, mediante una capacitación virtual, en auditorías de seguridad vial. También

en 2017, se recibieron 68 auditorías de seguridad vial y se logró la implementación de 45 de ellas, principalmente encaminadas a resguardar la vida de los usuarios vulnerables.

Durante 2018, el STCONAPRA continuará promoviendo la realización de auditorías de seguridad vial destinadas a favorecer la seguridad de los usuarios más vulnerables de las vialidades (peatones y ciclistas), con el objetivo de disminuir el número de atropellamientos y accidentes en los cuales se ven involucrados, beneficiando indirectamente a todos los actores de la vía.



### NORMAS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

El STCONAPRA atendió la convocatoria de la Secretaría de Economía para la conformación de la NORMA Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015<sup>8</sup>, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos-Especificaciones de seguridad, a través de la cual se estipula que a partir de 2019 los fabricantes de vehículos deberán incorporar en sus vehículos bolsas de aire, frenos ABS, un testigo visual de colocación de cinturón de seguridad, entre otras medidas, además de certificar pruebas de impacto frontal y lateral, e hizo un llamamiento para la incorporación de algunos otros elementos de seguridad como el Control Electrónico de Estabilidad y los sistemas de anclaje Isofix para la colocación de sistemas de retención infantil, mismos que han demostrado ser los más efectivos en la reducción de las lesiones causadas a infantes ocupantes de un vehículo.

### VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES DE TRÁNSITO

Para procurar acciones precisas en materia de prevención de accidentes y la seguridad vial se requiere contar con un marco legal adecuado como fundamento para que puedan ser aplicadas las disposiciones y políticas públicas de forma efectiva y eficiente por la autoridad competente y, sobre todo, trasciendan en el tiempo. Un marco legal adecuado requiere de un fundamento evidente, una claridad tanto para quien lo aplica como para quienes lo obedecen que no dé lugar a dudas a interpretaciones erróneas, y que en su ejecución demuestre ser efectivo para el propósito por el que se hizo.

Para que una legislación sea integral debe existir, ser adecuada y aplicarse rigurosamente. En su *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*<sup>9</sup>, la Organización Mundial de la Salud recomendó a los países mejorar su legislación sobre seguridad vial, en especial las leyes relativas a los cinco factores de riesgo más importantes que afectan a la seguridad vial: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, el uso de distractores al conducir, el no uso del casco cuando se circula en motocicleta, el no uso del cinturón de seguridad y el no uso de sistemas de retención infantil.

La generación de normas jurídicas en áreas estratégicas que faciliten la actuación de la autoridad como ente rector del

<sup>8</sup> NORMA Oficial Mexicana NOM-194-SCFI-2015, Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos-Especificaciones de seguridad. [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5436325&fecha=09/05/2016](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5436325&fecha=09/05/2016) Consultada el 11 de mayo de 2018.

<sup>9</sup> Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015. Secretaría de Salud/STCONAPRA. México 2017. <https://drive.google.com/file/d/1VFwPRfgGiiBh1LGewyfsNliJHPkX9rkm/view> Consultado el 11 de mayo de 2016.

orden y la seguridad de las personas, y que instrumenten las buenas prácticas para su ejecución, es de suma importancia, ya que la seguridad vial, así como la prevención de accidentes constituye una extensión del derecho humano de la protección a la vida y a la salud.

Algunas de las recomendaciones generales para mejorar el marco normativo sobre cada uno de estos factores de riesgo, mismas que se pueden consultar en el documento *Lineamientos para el impulso de iniciativas normativas integrales en materia de prevención de accidentes y seguridad vial*, son las siguientes:

**Reducción de la velocidad:** El establecimiento de límites nacionales de velocidad es una medida importante para conseguir que se reduzca la velocidad. Los límites máximos de velocidad en vías urbanas primarias deberían ser inferiores o iguales a 50 km/h, en vías secundarias de 30 km/h y en puntos específicos de alto riesgo (cerca de hospitales, escuelas, plazas públicas y otros) de 20 km/h .

**Reducción de la conducción bajo los efectos del alcohol:** Las leyes que establecen límites de concentración de alcohol igual a 0.25 mg/l de aire espirado para conductores en general contribuyen a reducir considerablemente los accidentes relacionados con este factor de riesgo. En conductores inexpertos o menores de 21 años, así como conductores de transporte público, vehículos pesados o con carga peligrosa debe ser de 0.1 mg/l de aire espirado.

**Mejorar el uso y la calidad de los cascos de motocicleta:** Las leyes relativas al uso del casco deben aplicarse a todos los motociclistas (incluidos los niños) y han de prever normas que regulen la calidad de los cascos. En México, recientemente se publicó la *Norma Oficial Mexicana NOM-206-SCFI/SSA2-2018, Cascos de seguridad para la prevención y atención inmediata de lesiones en la cabeza de motociclistas-Acciones de promoción de la salud-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, información comercial y etiquetado*<sup>10</sup>, en el Diario Oficial de la Federación, con fecha del 29 de mayo de 2018 y que entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes al día de su publicación.

**Aumento del uso del cinturón de seguridad:** Las leyes relativas al uso del cinturón deben aplicarse a todos ocupantes de 12 años y más en un vehículo automotor, asimismo esta legislación debe ir acompañada de una firme aplicación de la ley para lograr un alto grado de cumplimiento de la legislación.

**Mejorar los sistemas de retención infantil:** Las leyes en materia de sistemas de retención infantil pueden estar basadas en la edad (menores de 12 años), la altura (que midan menos de 1.50) o el peso del menor (menos de 45 kg), y deben exigir el cumplimiento de una serie de requisitos en cuanto a edad o peso para que el niño pueda viajar en el asiento delantero.

<sup>10</sup> PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-206-SCFI/SSA2-2016, Cascos de seguridad para la prevención y atención inmediata de lesiones en la cabeza de motociclistas-Acciones de promoción de la salud-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, información comercial y etiquetado. [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5479920&fecha=17/04/2017](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5479920&fecha=17/04/2017) Consultado el 11 de mayo de 2016.

Estos factores de riesgo fueron formalmente reconocidos en México como tales desde 2003 en el “ACUERDO por el que se establecen diversas medidas de protección tendientes a disminuir la ocurrencia y el impacto de los accidentes de tránsito” publicado en el Diario Oficial de la Federación por el Consejo de Salubridad General. En este documento se establece que “la Secretaría de Salud, en su carácter de coordinadora del Sistema Nacional de Salud promoverá y asesorará a los gobiernos de las entidades federativas, a través del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, en la implementación de las medidas de política sanitaria” para abordar estos factores de riesgo.

Adicionalmente, el STCONAPRA recomienda el establecimiento de leyes y reglamentos destinados a resguardar la vida de los usuarios más vulnerables de las vías (peatones y ciclistas):

### Peatones:

- Derechos de los peatones, como preferencia de paso antes que cualquier vehículo, prioridad en el uso del arroyo vehicular en caso de no existir acotamiento, la prioridad de uso en calles peatonales.
- Medidas de protección relacionadas con las sanciones a los conductores y las condiciones de la infraestructura vial para el tránsito seguro del peatón.
- La autoridad debe priorizar los desplazamientos peatonales en la planeación de las vías: (Infraestructura peatonal a nivel de piso,

infraestructura peatonal con las características dictadas por una norma).

- Mecanismos de vigilancia.

### Ciclistas:

- Contemplar los desplazamientos de ciclistas en la planeación de infraestructura a través de la comunicación, la infraestructura y la educación vial.
- Derechos del ciclista, la bicicleta debe ser reconocida como vehículo y tiene derecho a circular en el carril completo sobre la vía.
- Requerir el respeto al ciclista y límites a ciclistas con respecto a peatones.
- Medidas de protección como: tener permitido circular en vías primarias, establecer la obligación de dejar al menos un metro y medio de separación lateral al rebasar a los ciclistas.
- Integración de ciclovías para el desplazamiento seguro de los ciclistas en los diferentes tipos de vialidades (primaria y secundaria).
- Establecer reglas de circulación para ciclistas y requerirles medidas de visibilidad y uso de casco (sin sancionar su no uso).

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 115, Fracción III, Inciso H, que los municipios tendrán a su cargo la regulación del tránsito municipal. Esto abre la posibilidad para que las autoridades municipales

pueden avanzar en materia de legislación para garantizar la seguridad vial y prevenir los daños a la salud y a la economía de sus habitantes. Como una forma de homologar los criterios empleados en sus municipios, las autoridades federales y las de las 32 entidades federativas del país pueden definir estándares de seguridad a través de sus leyes y reglamentos, mismas que deben ser tomadas como referencia por los municipios.

En materia del tránsito y seguridad vial, no se cuenta con ordenamiento alguno de observancia general para todo el territorio nacional. Sin embargo, existen entidades federativas que han logrado avances notables en materia de regulación del tránsito, de allí que las mediciones realizadas por la OMS en sus informes globales no permiten entender de manera adecuada la realidad de países como México, aunque representan un excelente abordaje metodológico para países con un gobierno central<sup>11</sup>.

El análisis por entidad federativa de la legislación en seguridad vial en el país muestra que poco menos del 10 % del total de entidades analizadas tiene normatividad específica para los seis factores analizados; sin embargo, ninguna de ellas tiene todos los factores de forma adecuada

La formulación de iniciativas dirigidas a regular de mejor manera la prevención de accidentes y la seguridad vial constituyen una acción estratégica por

parte del Estado Mexicano, por ello el componente de análisis legislativo y promoción de legislaciones integrales, a cargo del STCONAPRA, brindó asesoría a 20 entidades federativas en 2017 sobre legislaciones integrales en seguridad vial, beneficiando a 103 municipios prioritarios, con base en los *Lineamientos para el impulso de iniciativas normativas integrales en materia de prevención de accidentes y seguridad vial*<sup>12</sup>, con el objetivo de promover legislaciones en materia de seguridad vial apegadas a las mejores prácticas en el tema.

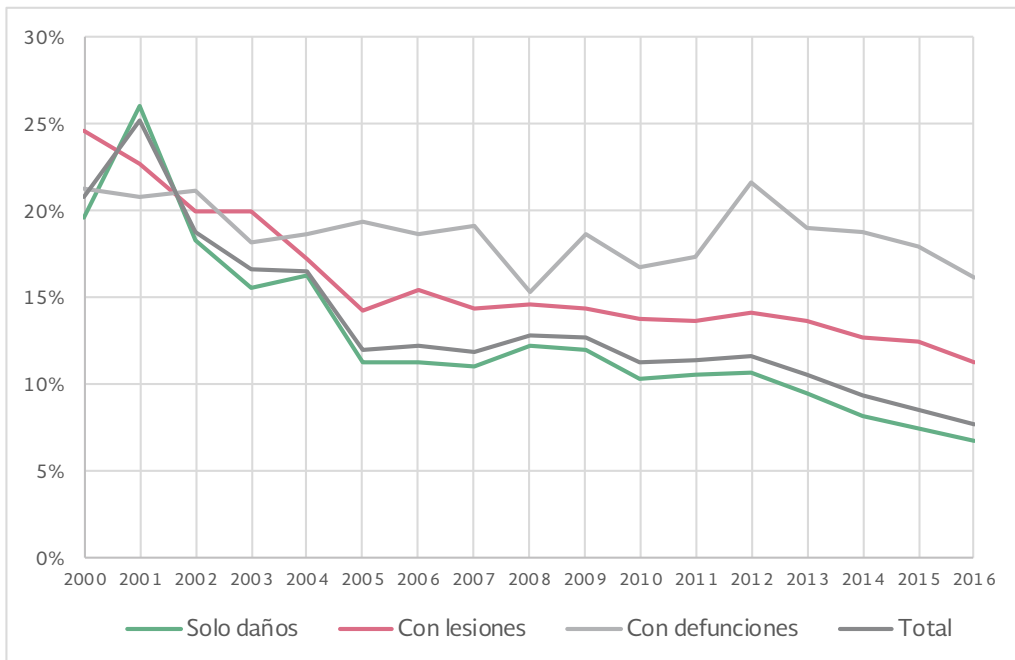
### Acción estratégica de alcoholimetría

El alcohol está comúnmente presente en los accidentes de tránsito. Durante el 2016 se reportó que en el 7.7 % de todos accidentes de tránsito el conductor responsable tenía aliento alcohólico (Gráfica 8); en el 2016, el 10.9 % de las 1,831 autopsias realizadas a personas fallecidas en el tránsito dieron positivo a alcohol (Gráfica 9); el 17.86 % de los usuarios de urgencias por accidentes de tránsito durante el mismo año fueron reportados como que consumieron alcohol durante las seis horas previas (Gráfica 10).

<sup>11</sup> Pérez-Núñez R, Ruelas-Valdés D, Hajar M. Legislación sobre seguridad vial en México: un análisis subnacional. Rev Panam Salud Publica. 2017;41:e82.

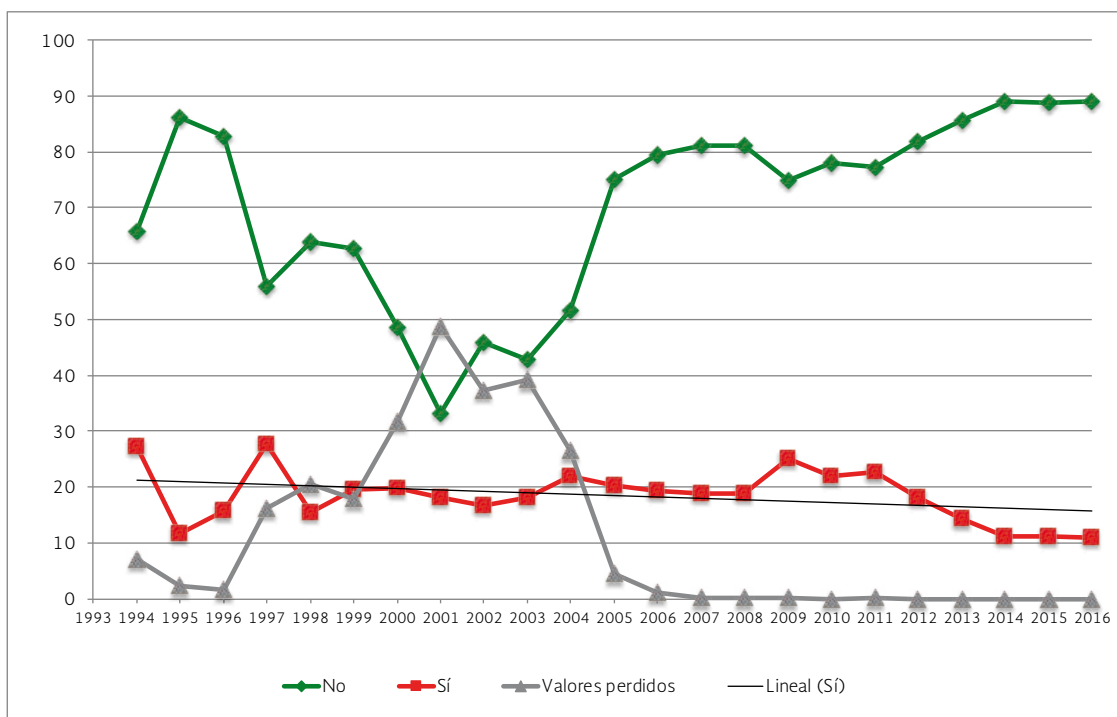
<sup>12</sup> Lineamientos para el impulso de iniciativas normativas integrales en materia de prevención de accidentes y seguridad vial. Secretaría de Salud/STCONAPRA. México, Ciudad de México. 2016. <https://drive.google.com/file/d/0BwfeReMqNBvNa3RvY1BQVFF4bHc/view> Consultado el 30 de mayo de 2017.

**Gráfica 9.** Porcentaje de accidentes de tránsito reportados con aliento alcohólico, según severidad. 2000-2016.



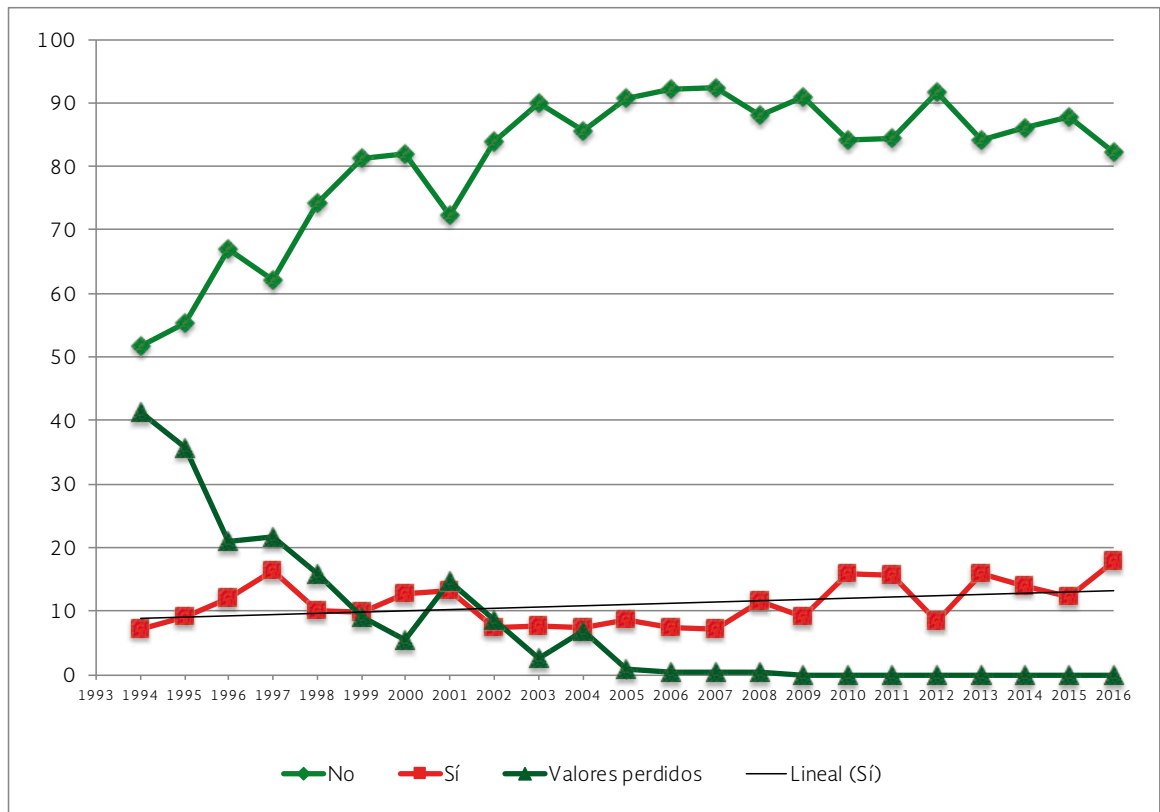
Fuente. STCONAPRA a partir de la base de datos de ATUS de INEGI 2000-2016

**Gráfica 10.** Porcentaje de autopsias reportadas con alcohol durante 1994-2016



Fuente. STCONAPRA a partir de la base de datos del Sistema de Vigilancia Epidemiológica de las Adicciones, componente forense 1993-2016.

**Gráfica 11.** Porcentaje de usuarios de salas de urgencias que fueron reportados como que consumieron alcohol durante las 6 horas previas durante 1994-2016



**Fuente.** Estimación propia realizada a partir de la base de datos del Sistema de Vigilancia Epidemiológica de las Adicciones, componente urgencias 1993-2016.

Esta información resalta la importancia de asegurar el efectivo cumplimiento de la legislación por parte de los usuarios de las vías mediante la aplicación de puntos de control de alcoholimetría, con el objetivo de contribuir a la disminución de la ocurrencia y gravedad de accidentes de tránsito, como consecuencia de la conducción bajo los efectos del alcohol. De ahí que esta intervención, con evidencia científica de su alta efectividad, fuera incorporada en la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 y en el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018.

Desde el 2009, el STCONAPRA ha impulsado y fortalecido la Acción Estratégica de Alcoholimetría en los estados y municipios. Durante 2017 se implementaron puntos de control de alcoholimetría en 175 municipios prioritarios y 22 no prioritarios de la República Mexicana<sup>13</sup>.

Con esto se tienen registros de que durante el 2017 se realizaron al menos 30,289 operativos, aplicando un total de 1,312,571 alcoholimetrías (11.93 % de ellas positivas). Lo anterior, además de dar continuidad al incremento observado en años previos, permite constatar el

<sup>13</sup> Los municipios prioritarios son aquellos que tienen altas tasas de mortalidad por accidentes de tránsito o donde el alcohol es un factor de riesgo altamente presente.

## Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

avance en el proceso de consolidación de esta acción estratégica en el país (Tabla 6).

Asimismo, se cuenta con evidencia de la implementación de puntos de control de alcoholimetría en coordinación con la

Comisión Nacional de Seguridad (CNS), a través de la Policía Federal, en 16 entidades federativas, acción estratégica que se reforzará durante 2018, con el objetivo de extender la aplicación de puntos de control a las carreteras federales a las 32 entidades federativas.

**Tabla 6.** Información recibida por las entidades federativas sobre la Acción Estratégica de Alcoholimetría, 2009-2017.

Año	Número de Operativos	Número de Alcoholimetrías realizadas	Número de Alcoholimetrías positivas	% de alcoholimetrías positivas
2009	ND	1,210	334	27.60
2010	ND	18,191	740	4.07
2011	5,717	168,077	34,774	20.69
2012	9,571	428,386	60,660	14.16
2013	8,626	676,011	47,546	7.03
2014	14,830	891,228	86,746	9.73
2015	27,828	1,154,978	145,045	12.56
2016	23,150	1,185,413	138,313	11.67
2017	30,289	1,312,571	156,639	11.93

**Fuente.** Información tomada de los informes trimestrales de los responsables de programa en los estados.

ND: No disponible

### SUPERVIVENCIA TRÁS UN ACCIDENTE

La intervención oportuna y adecuada de personas capacitadas para atenuar el daño en caso de un accidente de tránsito, al dar inicio a la cadena de supervivencia con la activación del sistema de emergencias, la aplicación de procedimientos básicos de soporte vital y el manejo inicial de lesiones, es de suma importancia, ya que logra reducir el tiempo en el tratamiento médico inicial, logrando una mayor posibilidad de sobrevivida de las víctimas.

En los últimos años, el STCONAPRA ha dado pasos firmes en la integración del Modelo de Atención Médica Prehospitalaria mediante el desarrollo de diversas estrategias, mismas que se enumeran a continuación:

1. Actualización de la Norma Oficial Mexicana “NOM 034-SSA3-2013.- Regulación de los Servicios de Salud. Atención Médica Prehospitalaria”, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 15 de septiembre del 2014, cuyo eje rector es el Centro Regulador de Urgencias Médicas (CRUM).
2. Coordinación con la Dirección General de Planeación y Desarrollo en Salud (DGPLADES), con la finalidad de incluir la atención médica prehospitalaria dentro del Modelo de Atención Integral de Salud y asegurar la accesibilidad con calidad y equidad de toda la población a los servicios de salud.
3. Coordinación con la Comisión Federal para la Protección Contra Riesgos Sanitarios para el establecimiento de la cédula para el censo y verificación de unidades móviles tipo ambulancia conforme a su categoría y su aplicación.
4. Elaboración conjunta de Guías Prácticas y Protocolos de Manejo, así como Guías para el equipamiento de las ambulancias, con el Centro Nacional de Excelencia Tecnológica, dirigidas al personal que brinda servicios de atención prehospitalaria.
5. Continuar con el proceso para la profesionalización del personal que brinda servicios de atención médica prehospitalaria a bordo de unidades móviles tipo ambulancia, que no cuenta con estudios formales, a través del ACUERDO número 286 por el que se establecen los lineamientos y procedimientos para la acreditación de conocimientos correspondientes a niveles educativos o grados escolares adquiridos en forma autodidacta, a través de la experiencia laboral o con base en el régimen de certificación referido a la formación para el trabajo, expedido por la Secretaría de Educación Pública (DOF 2000)
6. Promoción y asesoramiento técnico para la instalación de CRUM en las entidades federativas, logrando la instalación de 21 centros en total en el país al cierre de 2017, todos ellos con distintos niveles de organización, infraestructura, recursos humanos y tiempos de operación.



### Formadores de primeros respondientes

Los primeros respondientes son ciudadanos comunes que pueden presenciar un accidente de tránsito y que cuentan con el conocimiento para aplicar los procedimientos, habilidades y destrezas que les permiten salvar una vida; actualmente, esta figura está incluida en la NOM-034-SSA3-2013 y se define de la siguiente manera:

”... Primer respondiente, al personal auxiliar de la salud, capacitado en los temas señalados en el Apéndice B Informativo, que ha sido autorizado por la autoridad sanitaria correspondiente,... para coadyuvar en la prestación de servicios de atención médica prehospitalaria; para proporcionar los primeros auxilios a la persona que presenta una alteración en su estado de salud o en su integridad física, mediante soporte básico de vida...” (DOF, 2014)

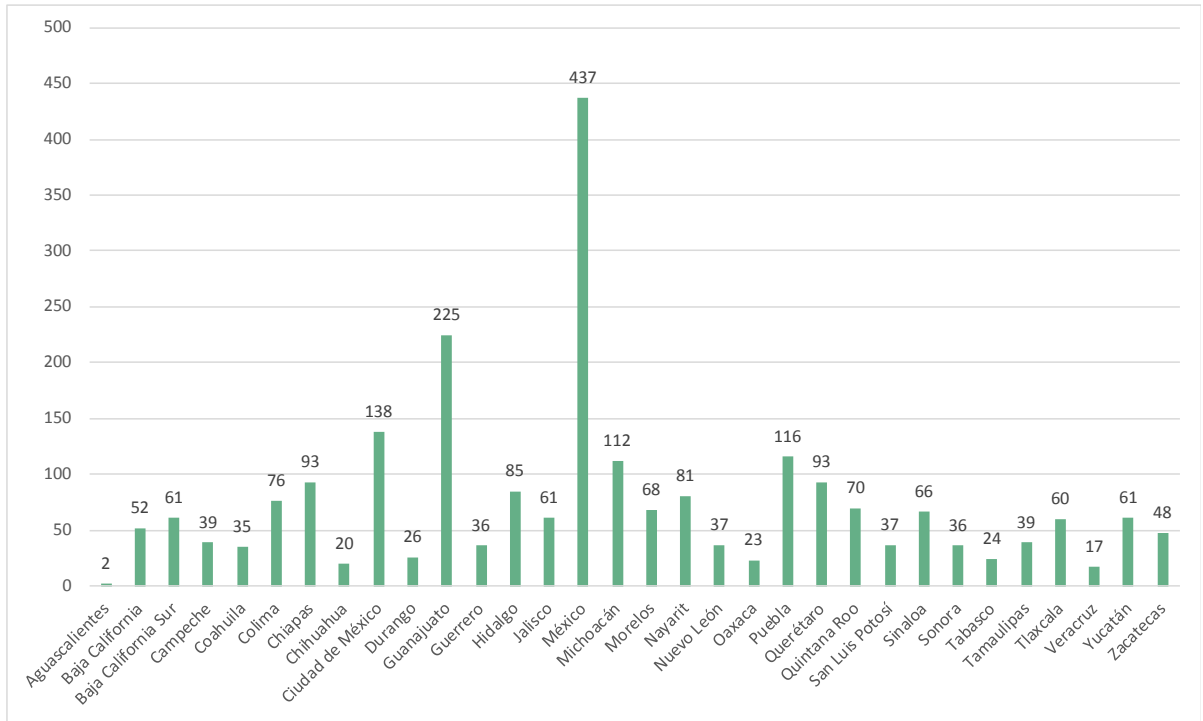
Con base en lo anterior, el STCONAPRA promueve la formación de primeros respondientes como una acción estratégica mediante el diseño de un modelo educativo basado en competencias, con el que se garantiza que los participantes adquieran las habilidades y destrezas necesarias para salvar una vida.

En 2016, como parte de la acción estratégica para la formación de primeros respondientes, los Consejos Estatales incluyeron en su programación de cursos al personal de salud comunitario, vacunadoras, Policía Municipal y Estatal, personal de Protección Civil y Bomberos, Policía Federal, conductores del servicio público federal, profesores, grupos de apoyo a adolescentes, entre otros actores que tienen una presencia continua en zonas de alta marginalidad y en donde su capacitación como primeros respondientes puede ser vital en la atención de una urgencia.

El componente tiene dos vertientes: la primera consiste en formar instructores acreditados, mediante el desarrollo de habilidades didácticas, estableciendo estándares de calidad y homologando los contenidos que se imparten en los cursos; la segunda radica en que estos instructores deben hacer uso de estas herramientas para capacitar a la población en general.

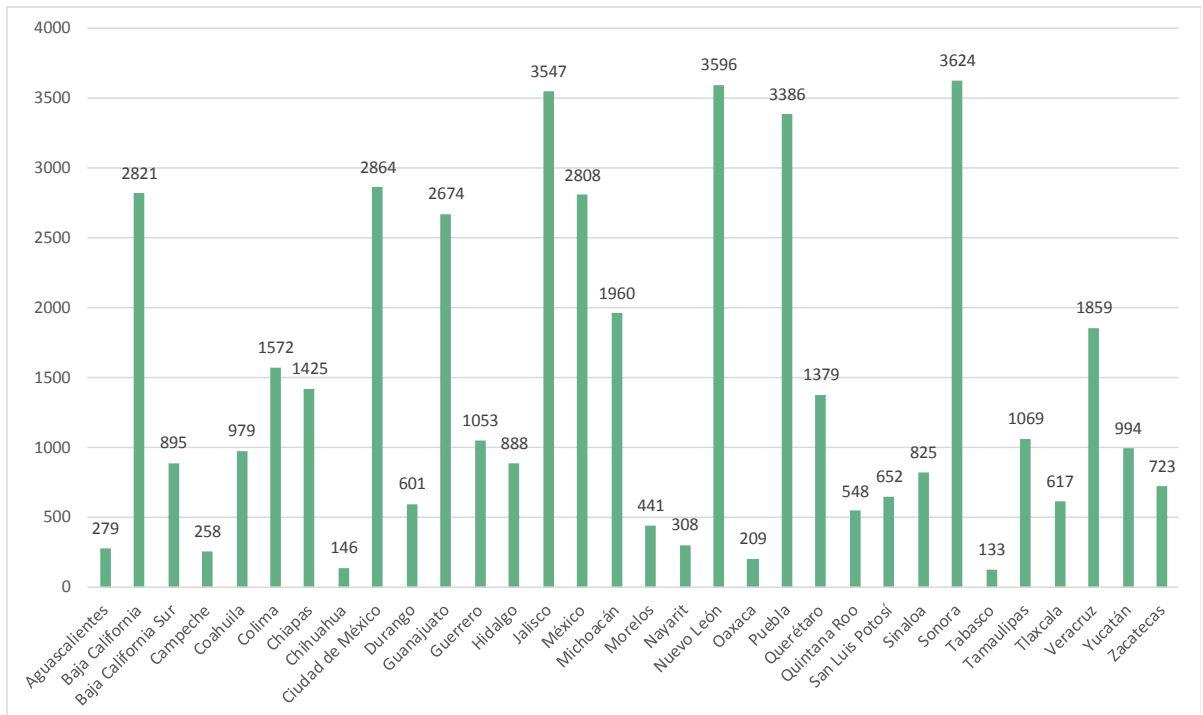
En 2017 se acreditó la formación de 251 instructores, alcanzando un total de 2 mil 403 instructores formados a nivel nacional; ese mismo año se capacitó a 45 mil 1333 primeros respondientes en la atención inmediata de urgencias médicas.

**Gráfica 12.** Instructores de primeros respondientes formados 2008-2018



Fuente: STCONAPRA, 2018.

**Gráfica 13.** Primeros respondientes formados en 2017.



Fuente: STCONAPRA, 2018.

## Centros Reguladores de Urgencias Médicas

El papel fundamental del Centro Regulador de Urgencias Médicas consiste en proporcionar una respuesta médica adecuada a las urgencias que se presenten en la entidad, como parte del Sistema de Atención Médica de Urgencias, por lo que es necesario que cada uno de los estados en los que inició el programa de atención telefónica de auxilio 911, cuente con un CRUM, y elevar así la calidad de la atención médica brindada en casos de urgencia.

A través del 911 es posible el enlace y georreferenciación de las llamadas de emergencia, ya que se conoce la ubicación

exacta de donde se encuentra el accidente, quién activa el sistema de emergencias y dónde se encuentra el teléfono desde el que se hace la llamada de emergencia, lo que permite una reducción de los tiempos de respuesta, con el propósito de cumplir con el principio de la hora dorada en trauma.

Al cierre del 2017 el número único 911 funciona en todo el país y se coordina con el CRUM en las entidades en donde este se encuentra implementado.

En las entidades que no cuentan con CRUM, se tiene una coordinación de las urgencias por los números telefónicos de emergencias tradicionales.

## CONCLUSIONES

El análisis de la situación de la seguridad vial en México hace evidente la necesidad de reorientar los esfuerzos a lo que la información epidemiológica marca como prioritario. Es de resaltar que, en conjunto, los peatones, motociclistas y ciclistas representan el 65.4 % de las defunciones por accidentes de tránsito, por lo que queda claro que más acciones deben impulsarse para prevenir el alto número de usuarios vulnerables que se lesiona, se discapacita y muere en su tránsito por la vía pública<sup>14</sup>.

No hay que perder de vista que el actor vial más afectado es el peatón, ya que a nivel nacional el 44 % de los muertos a causa de un accidente de tránsito fueron peatones. Sin embargo, el documento identifica entidades federativas en donde su peso relativo es incluso mayor y en donde urge reforzar e impulsar acciones que impacten sobre la seguridad vial de este usuario vulnerable. Finalmente, estas acciones beneficiarán a toda la población, pues todos, en algún momento de la vida, somos peatones.

También los motociclistas son un grupo vulnerable sobre el que es necesario enfocar los esfuerzos. Si bien durante el 2016 constituyeron el 19.5 % de las defunciones, el número de fallecimientos registrados en ese usuario vial registró un incremento del 55.3 %, con respecto al 2012, y un 17.1 %, en comparación con el 2015.

Finalmente, se encuentran los ciclistas, que aunque actualmente representan el 1.9 % de las personas que fallecen, esto representa un incremento de 6.7 %, con respecto al 2012. Es de destacar que, de acuerdo con la OMS, en 92 países se han aplicado políticas de promoción de los desplazamientos a pie y en bicicleta en los últimos años, sin embargo, estas políticas no van acompañadas de otras medidas, como un control eficaz de la velocidad y la creación de infraestructuras seguras para los peatones y los ciclistas, con lo que se generan riesgos que tienen como resultado traumatismos causados por el tránsito.

Como se presentó a lo largo del documento, hay avances en la implementación de las acciones contempladas en el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018, así como en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 y, actualmente, el Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial Salve VIDAS.

Además de esto, el STCONAPRA siguió trabajando en el fortalecimiento del rol que tienen los COEPRA en el ámbito local para generar los acuerdos necesarios e impulsar acciones que fomenten la colaboración y corresponsabilidad intersectorial y multidisciplinaria. Esto parte del reconocimiento de que un abordaje eficaz e integral para la prevención y el control de los accidentes de tránsito, al igual que otros temas de salud pública, supone la integración de una agenda intersectorial y multidisciplinaria.

<sup>14</sup> Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (.1-.9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (.3-.9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (.3-.9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (.4-.9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (.0-.03), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.1 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados.

Es innegable la interrelación que existe en el trabajo que se realiza desde diferentes sectores y cómo el progreso en un área depende de los progresos en muchas otras. De ahí que se deben buscar los acuerdos institucionales necesarios para financiar y poder hacer frente a las principales causas de los accidentes de tránsito mediante la definición de objetivos múltiples y centrados en la persona.

Siendo este un problema multifactorial, será solo a través de la conjunción de esfuerzos de las distintas instituciones y organismos de la sociedad civil, de los diferentes sectores involucrados, que se logrará ser cada vez más exitoso en la prevención y control de los accidentes de tránsito para lograr realmente un México con seguridad vial.

No queda duda de que los avances en el trabajo de los tres niveles de gobierno y la contribución de organismos no gubernamentales en el tema de la seguridad vial son parte clave para que la tasa de mortalidad causada por el tránsito se haya logrado estabilizar y reducir en los últimos años. Este debería ser un incentivo para que todos los actores involucrados en el tema de la seguridad vial demos continuidad a las acciones efectivas y fortalezcamos el trabajo intersectorial y multidisciplinario, como la línea prioritaria de trabajo que nos permita avanzar en el tema de la seguridad vial en México y en la consecución de las ambiciosas metas que nos hemos propuesto como país.

## PERFILES DE SEGURIDAD VIAL NACIONAL Y POR ENTIDAD FEDERATIVA

### Metodología

La metodología utilizada para la generación de este reporte está basada en la consulta de la información y datos reportados por las fuentes oficiales en el país para el periodo 2012 a 2016 (año con los datos más recientes disponibles). La información obtenida se integró en forma de cuadros, gráficas y tablas a nivel nacional así como por entidad federativa.

En la Tabla 7 se muestran las fuentes de información que se utilizaron y una breve descripción de los datos que proveen. En algunos casos, se muestra cómo se codificó la información que se presenta en el informe.

**Tabla 7.** Fuentes de información.

Fuente	Información obtenida	Observaciones
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Registros administrativos.	Vehículos de motor registrados en circulación	Las estadísticas que se derivan de esta información se refieren al análisis del registro referente al parque vehicular matriculado en el país y contribuyen a la elaboración de políticas de desarrollo del sector transporte. Se obtienen de los registros de la Secretaría de Transporte y Vialidad (ahora SEMOVI) en la Ciudad de México y de las Secretarías de finanzas y organismos reguladores del transporte en los estados. La información más reciente corresponde a 2016.
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Registros administrativos.	Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas	En la actualidad, los registros administrativos con los que se integra ésta información provienen de agencias del Ministerio Público de la Ciudad de México, Direcciones Generales de Tránsito Estatal y/o las Delegaciones de Tránsito Municipal. La obtención de la información es anual y a nivel nacional, estatal y municipal desde 1997. Los datos más recientes corresponden a 2016. Se excluyen los incidentes viales que ocurren en las carreteras federales del país.

# Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

Consejo Nacional de Población (CONAPO).	Proyecciones de la población por entidad y municipio 2010 a 2050	Las proyecciones de población son un ejercicio de carácter demográfico que proporciona información acerca del número esperado de nacimientos, defunciones, inmigrantes y emigrantes por cada entidad federativa con base en el más reciente censo de población a nivel nacional, estatal y municipal.
Comisión Nacional de Seguridad (CNS). Policía Federal.	Indicadores seleccionados de siniestralidad en carreteras federales	La CNS a través de la Policía Federal registra los datos en el reporte de hecho de tránsito sobre los incidentes viales que ocurren en las carreteras federales del país. La información más reciente corresponde a 2016.
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y Subsistema Epidemiológico y Estadístico de Defunciones (SEED) de la Dirección General de Información en Salud (DGIS).	Mortalidad	<p>Se utilizan los certificados de defunción como dato primario. El INEGI y el SEED reúnen información de todas las defunciones que se registraron anualmente. Para el análisis de ésta información se codifica la causa de muerte conforme la Clasificación Internacional de las Enfermedades versión 10 (CIE-10).</p> <p>Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (.1-.9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (.3-.9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (.3-.9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (.4-.9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (.0-.03)]. Los códigos V87.0-8 al V89.2 y V89.9 se redistribuyeron mediante el método de imputación múltiple. Para ello se utilizaron las siguientes variables: edad, sexo, aseguramiento médico, ocupación, escolaridad, estado civil, si recibió atención médica antes de fallecer y sitio donde ocurrió la muerte, tomando como referencia el trabajo realizado por Pérez-Núñez y cols. en el artículo titulado Subestimación de la mortalidad causada por el tránsito en México: análisis subnacional, publicado en la Revista Salud Pública de México vol. 58, núm. 4 del año 2016.</p>
Sistema Automatizado de Egresos Hospitalarios (SAEH) de la Dirección General de Información en Salud (DGIS).	Egresos hospitalarios	Los registros hospitalarios están integrados en las estadísticas vitales recolectadas en la Secretaría de Salud, éstos recaban las afecciones, servicios y procedimientos médicos realizados a pacientes cuya atención se llevó a cabo dentro de las unidades hospitalarias del Sistema Nacional de Salud. Para identificar a las víctimas de accidentes de tránsito de vehículo de motor se utilizaron los mismos códigos CIE-10 que para identificar a los usuario de la vía pública que habían sido lesionados y a diferencia de los análisis de

# Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017

---

Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica (SUAVE) de la Dirección General de Epidemiología.

Notificación de nuevos casos

La Secretaría de Salud recaba los registros del formato de Notificación Semanal de Casos Nuevos de Enfermedades, que conjuntan la información sobre el número de casos que se registran en hospitales y de las lesiones a causa de accidentes de tránsito. Tiene la ventaja de mostrar las variaciones por semana del número de casos y compararla con años anteriores.

---

**Fuente:** STCONAPRA 2018.





# PERFIL NACIONAL

## MÉXICO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Las cinco entidades con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Las cinco entidades con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito México

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

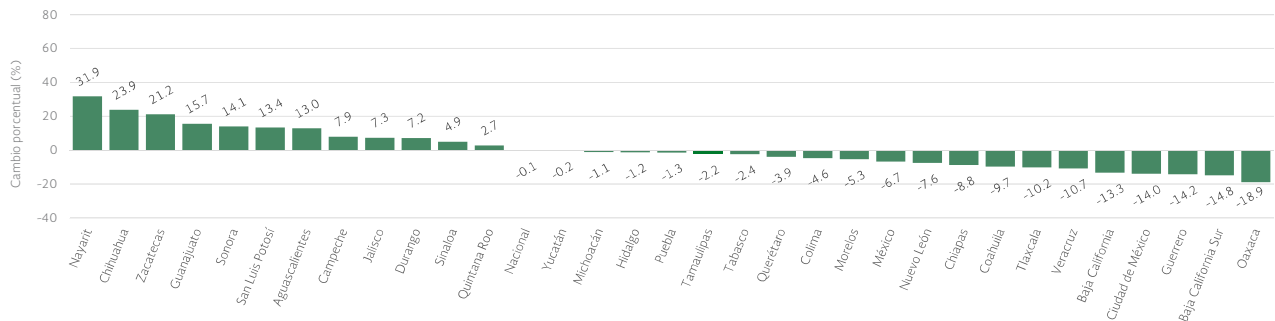
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>
<b>Accidentes viales</b>	372,618	
Carreteras federales	12,567	
Zonas urbanas y suburbanas	360,051	
<b>Heridos</b>	108,789	
<b>Egresos hospitalarios</b>	27,413	
<b>Defunciones</b>	16,185	
Peatones	4,364	7,137
Ciclistas	184	315
Motociclistas	1,825	3,162
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	2,906	5,018
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	278	495
Otros	29	58
NE	6,599	
<b>Población</b>	122,273,473	
<b>Parque vehicular</b>	42,932,567	
<b>Tasa de mortalidad</b>		13.2 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>		8.7 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>		4.3 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>		351.1 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2016 fue de 13.2 defunciones por cada 100 mil habitantes, 1% menor que la de 2015. En 2016, Yucatán registró la misma tasa de mortalidad que la media nacional y trece entidades se ubicaron por debajo de esta media.

Las cinco entidades con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
México	1488	764	13	212	499
Jalisco	1342	651	25	289	377
Guanajuato	1090	504	15	225	346
Puebla	785	341	29	159	256
Sinaloa	728	369	14	157	188

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Las cinco entidades con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

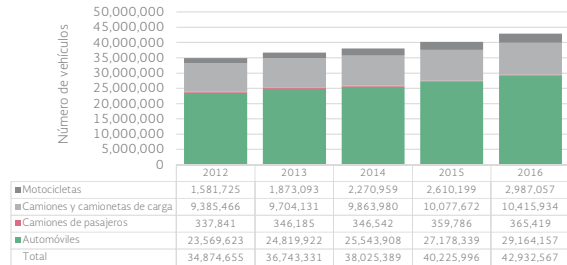
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Guanajuato	3038	575	71	1350	899	143
Chiapas	2128	280	25	966	689	168
Veracruz	2036	333	19	910	616	158
Jalisco	1750	256	34	874	428	158
Michoacán	1511	169	10	721	535	76

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito México

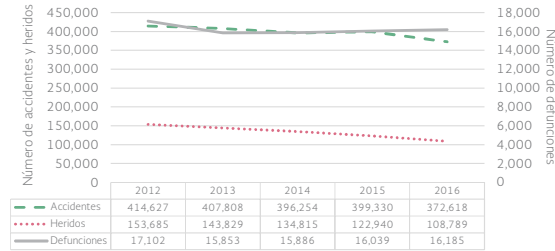
Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016



Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.  
\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 6.7% y un 23.1% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Todos los tipos de vehículos registraron un incremento en comparación con 2015, las motocicletas aumentaron un 14.4%, los automóviles un 7.3%, los camiones y camionetas de carga un 3.4% y los camiones de pasajeros un 1.6%.

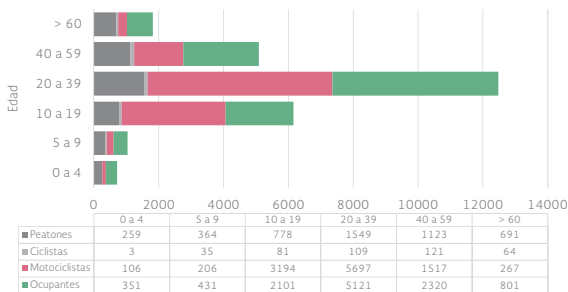
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 6.7% los accidentes, un 11.5% los heridos, mientras que las defunciones aumentaron un .9% las defunciones.

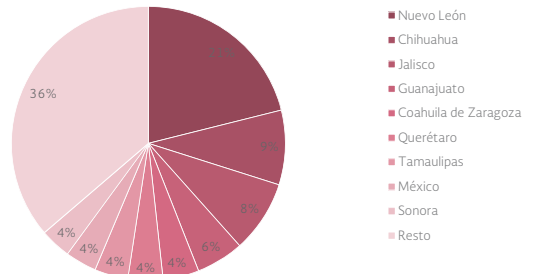
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGHS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

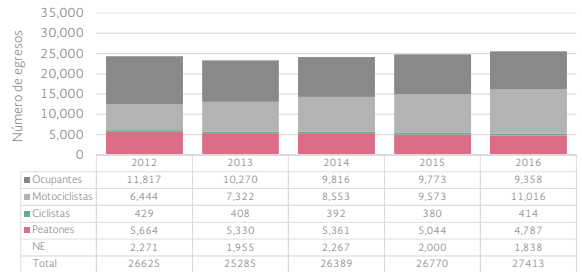
El 45.7% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años y 40 años en adelante predominan los egresos de ocupantes, mientras que en los grupos de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas.

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. El 30% de los accidentes se concentra en dos entidades federativas: Nuevo León y Chihuahua.

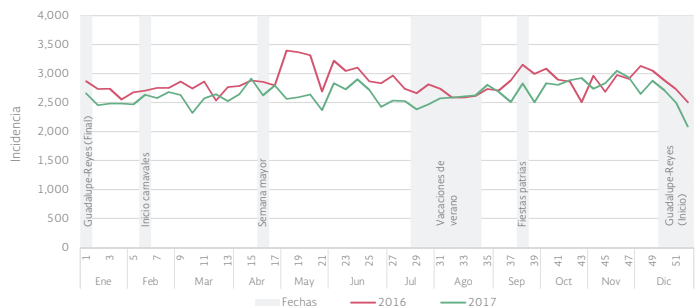
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGHS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 se registró un aumento de 3% y de 2.4% en los egresos hospitalarios en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. El 40.2% del total de los egresos corresponde a ocupantes de vehículos mientras que el 34.1% corresponde a motociclistas. Respecto a 2015, el número de egresos que registró un mayor incremento fue el de

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



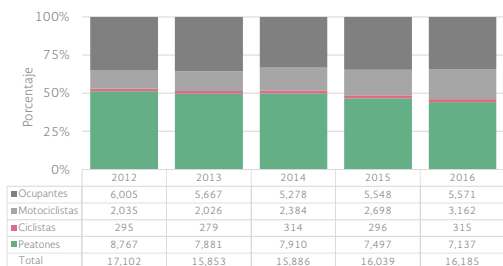
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 cada semana se registraron en promedio 2,642 pacientes con lesiones causadas por un evento de tránsito, 206 casos menos que en 2016. En las semanas 15, 24, 43, 46 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### México

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

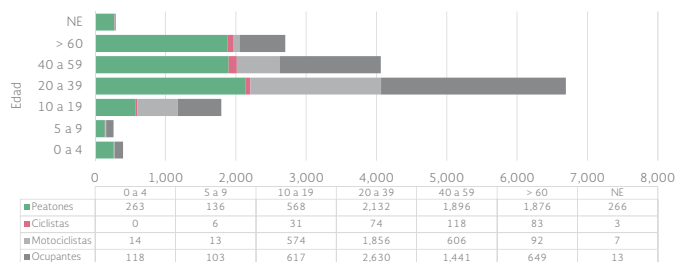


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró un incremento de .9% en las defunciones en comparación con 2015 y una disminución de 5.4% en comparación con 2012. El 44.1% del total de las defunciones corresponde a peatones, 34.4% a ocupantes, 19.5% a motociclistas y 1.9% a ciclistas. Respecto a 2015, las defunciones de ciclistas aumentaron un 6.4%, las de motociclistas un 17.2% y las de ocupantes un .4%.

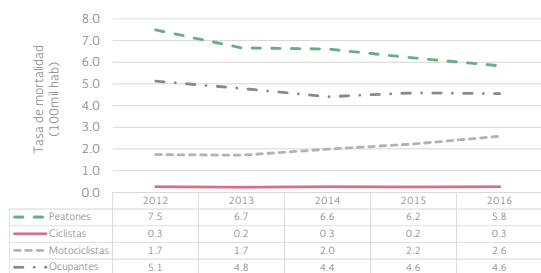
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

El 41.3% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años de edad. En los grupos de menores de 10 años y de más de 40 años, predominan las defunciones de peatones, mientras que en los grupos de 10 a 39 años predominan las defunciones de ocupantes.

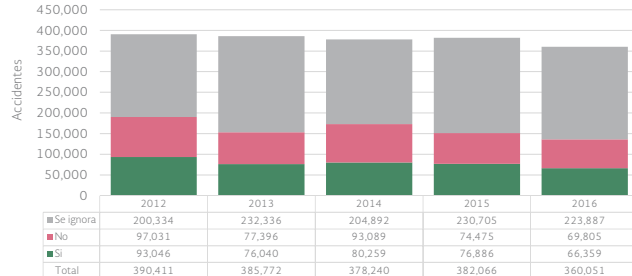
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2016 disminuyó un 9.4% con respecto a 2012. En comparación con 2015, las tasas de defunciones de ciclistas aumentaron 5.3% y las de motociclistas un 16%.

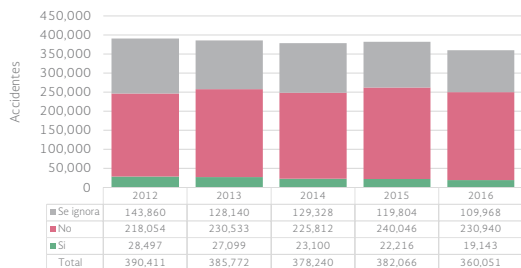
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016 en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 51.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 28.7% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

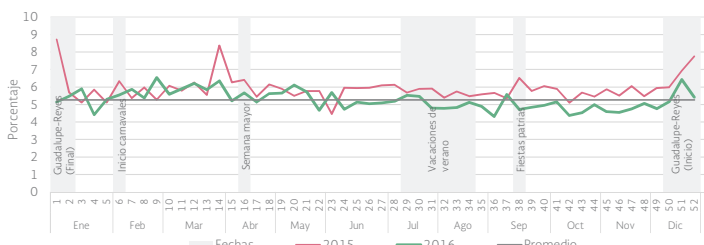


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016 en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 7.7% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 32.8% de conductores que presentaban esta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 7.7% estuvieron relacionados con el alcohol. Las semanas 9, 14 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## AGUASCALIENTES 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Aguascalientes

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	4,116
Carreteras federales	172
Zonas urbanas y suburbanas	3,944
<b>Heridos</b>	1,779
<b>Egresos hospitalarios</b>	307

Cifras redistribuidas<sup>1</sup>

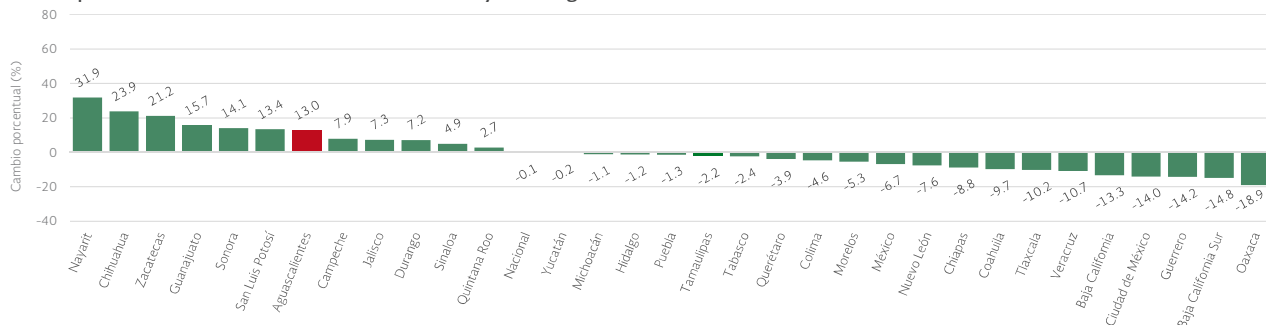
Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>
<b>Defunciones</b>	229	
Peatones	81	115
Ciclistas	10	10
Motociclistas	32	42
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	38	58
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	1	4
Otros	0	0
NE	67	

<b>Población</b>	1,304,744
<b>Parque vehicular</b>	543,800
<b>Tasa de mortalidad</b>	17.6 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	7.6 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	5.6 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	416.8 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 17.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 13.5% más que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Aguascalientes	152	80	8	32	32
Rincón de Romos	18	5	0	1	12
Jesús María	13	8	1	1	3
Calvillo	12	5	0	3	4
Asientos	10	4	0	3	3

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

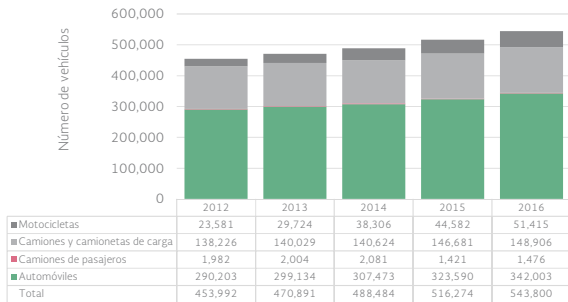
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Aguascalientes	206	50	8	91	48	9
Asientos	20	4	0	12	3	1
Calvillo	17	1	0	5	11	0
Jesús María	17	2	2	5	8	0
Pabellón de Arteaga	13	3	0	1	7	2

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Aguascalientes

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

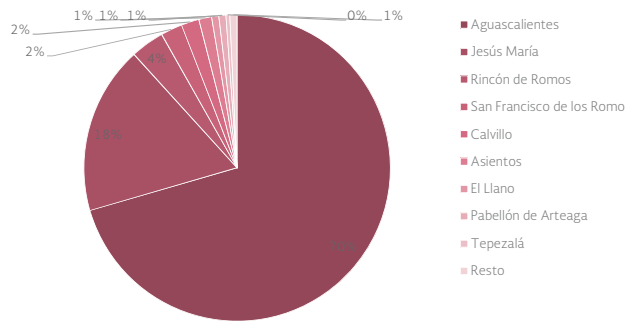


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016 el parque vehicular aumentó un 1.7% y un 13% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento mayor fueron las motocicletas con un 15.3% en comparación con 2015.

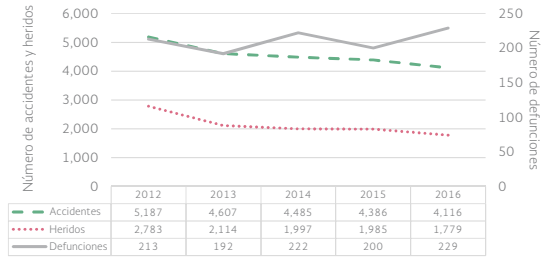
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 88% de los accidentes se concentran en dos municipios: Aguascalientes y Jesús María.

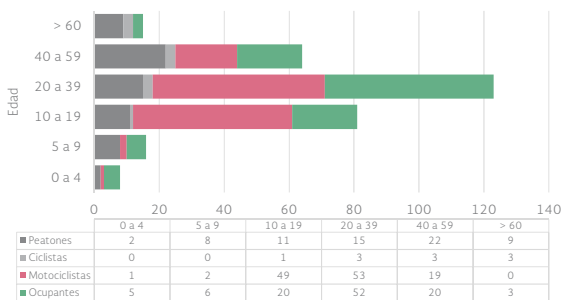
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2012, los accidentes disminuyeron un 20.6%, los heridos un 36.1% y las defunciones aumentaron un 7.5%. En comparación con 2015 hubo un aumento del 14.5% en el número de defunciones.

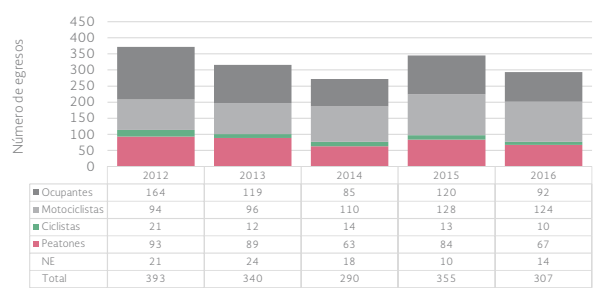
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 40.1% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas, mientras que en el grupo de más de 60 años predominan los egresos de peatones.

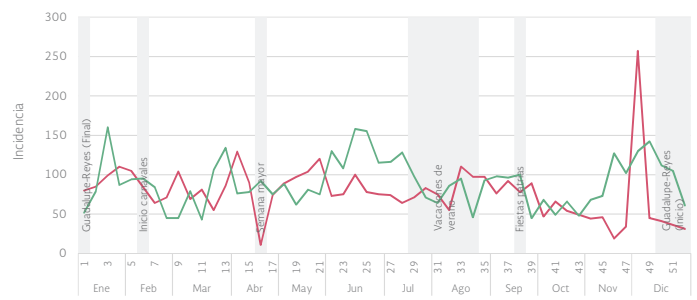
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 disminuyeron un 13.5% los egresos en comparación con 2015. El 40.4% del total de los egresos corresponde a motociclistas, mientras que el 30% corresponde a ocupantes. Respecto a 2012, los egresos de motociclistas registraron un aumento del 31.9%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

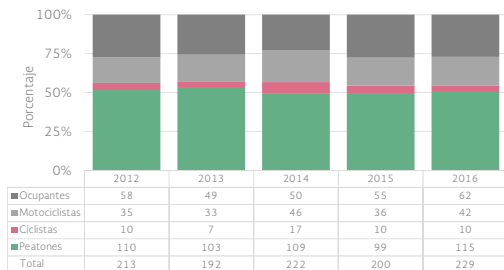
En 2017 cada semana en promedio se registraron 90 pacientes con lesiones en hospitales, 12 casos más que en 2016. Las semanas 3, 13, 24 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Aguascalientes

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

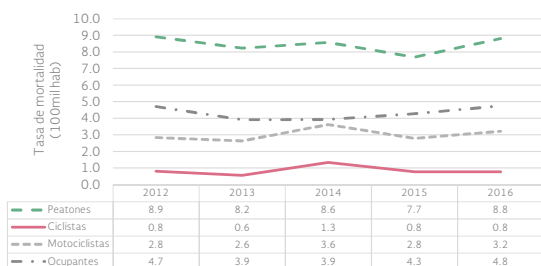


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró un aumento de 14.5% en las defunciones en comparación con 2015. El 50.2% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2012, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 20%.

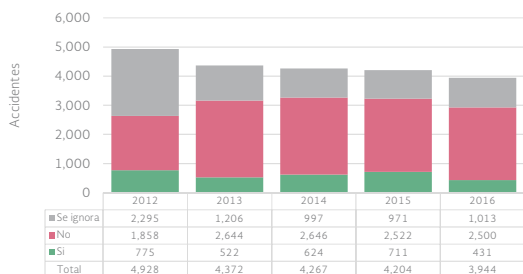
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró un aumento del 1.7% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas que registraron un mayor incremento en comparación con 2015 fueron la motociclistas y peatones con un 15.1% y un 14.6%, respectivamente.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

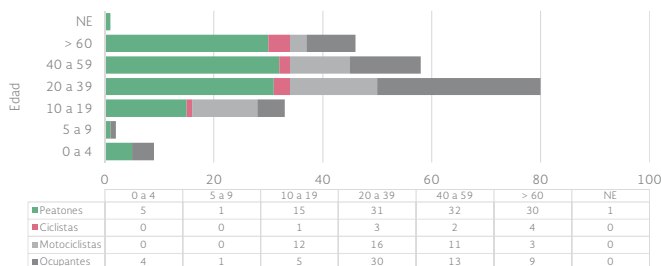


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 14.7% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 44.4% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

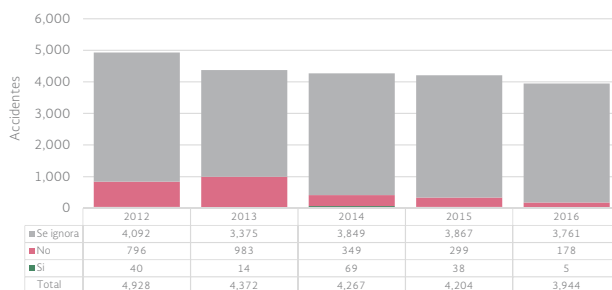
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 34.9% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de peatones.

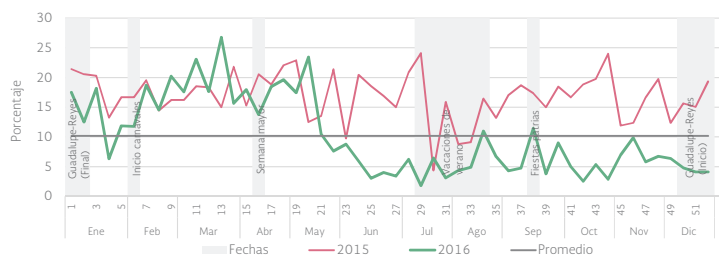
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 97.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 87.5% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de accidentes que ocurrieron un 14.7% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 10, 13 y 20 se registraron más casos de accidentes en los que un conductor tenía aliento alcohólico.

# PERFIL ESTATAL

## BAJA CALIFORNIA 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Baja California

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

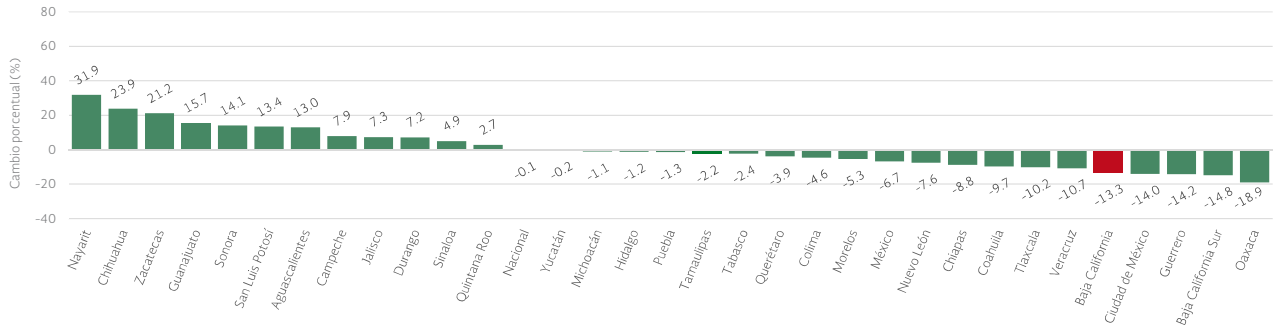
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>
<b>Accidentes viales</b>	11,479	
Carreteras federales	419	
Zonas urbanas y suburbanas	11,060	
<b>Heridos</b>	3,484	
<b>Egresos hospitalarios</b>	458	
<b>Defunciones</b>	408	
Peatones	162	217
Ciclistas	3	7
Motociclistas	15	32
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	110	140
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	6	11
Otros	0	1
NE	112	
<b>Población</b>	3,534,688	
<b>Parque vehicular</b>	1,169,911	
<b>Tasa de mortalidad</b>	11.5 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	9.8 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	3.6 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	331.0 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
La tasa de mortalidad en 2016 fue de 11.5 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 13.3% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tijuana	207	122	3	15	67
Ensenada	105	53	0	7	45
Mexicali	51	21	3	5	22
Tecate	25	6	1	3	15
Playas de Rosarito	19	14	0	2	3

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

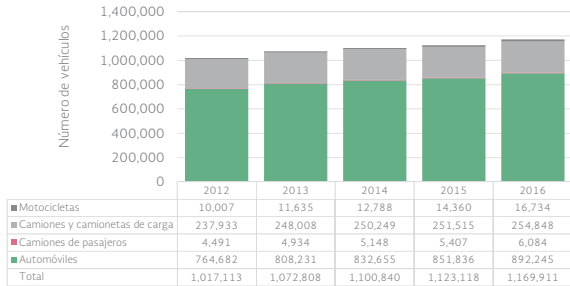
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Mexicali	247	71	14	55	105	2
Tijuana	126	47	1	20	55	3
Ensenada	53	16	2	12	20	3
Playas de Rosarito	28	13	1	6	5	3
Tecate	4	1	0	0	3	0

Fuente: SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Baja California

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

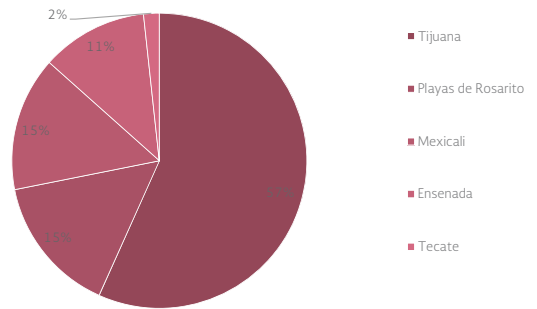


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016 el parque vehicular aumentó un 15% y un 4.2% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento mayor fueron las motocicletas con un 16.5% en comparación con 2015.

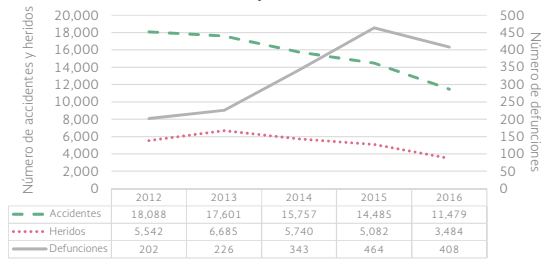
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 98% de los accidentes se concentran en cuatro municipios: Tijuana, Playas de Rosarito, Mexicali y Ensenada.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

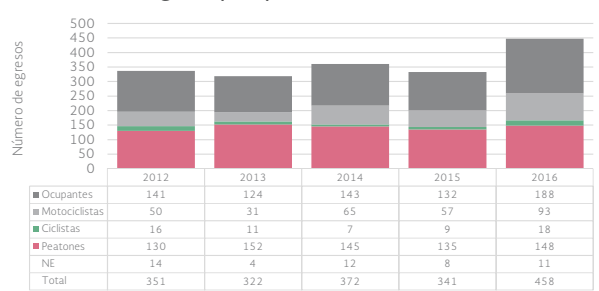


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2012, los accidentes disminuyeron un 36.5% y los heridos un 37.1%; las defunciones se incrementaron en un 102%. En comparación con 2015 las defunciones disminuyeron en un 12.1%.

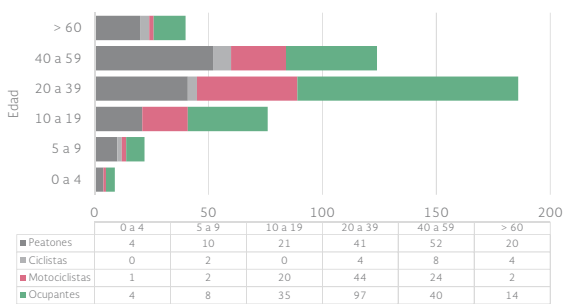
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 aumentaron un 30.5% los egresos en comparación con 2012. El 41% del total de los egresos corresponde a ocupantes de vehículos, mientras que el 20.3% corresponde a motociclistas. Respecto a 2015, los egresos de ciclistas aumentaron un 100% y un 63.2% los de motociclistas.

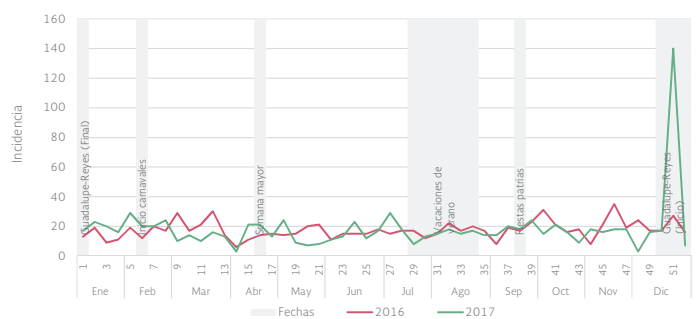
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 40.7% de los egresos se concentró en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años y de 40 años y más predominan los egresos de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



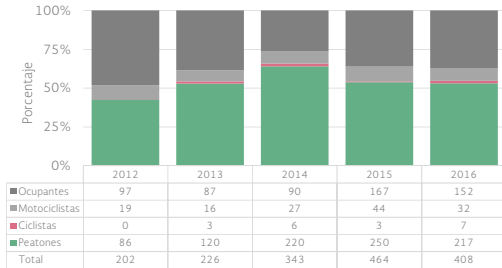
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 cada semana se registraron en promedio 18 pacientes con lesiones en hospitales, el mismo número de casos que en 2016. Las semanas 5, 27 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Baja California

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

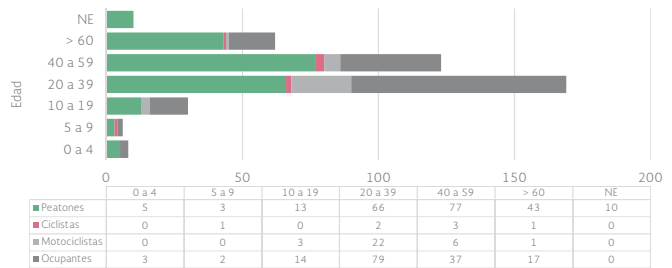


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró un incremento del 102% en las defunciones en comparación con 2012. El 53.2% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2015, las defunciones disminuyeron 12.1%.

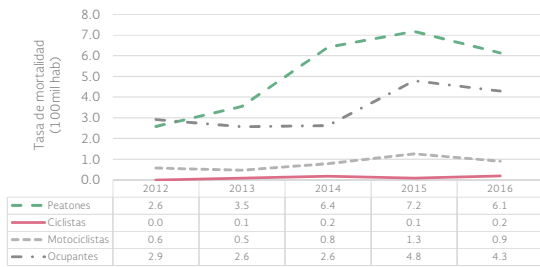
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 41.4% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años y de 40 años y más predominan las defunciones de peatones, mientras que en el grupo de 20 a 39 predominan las defunciones de ocupantes.

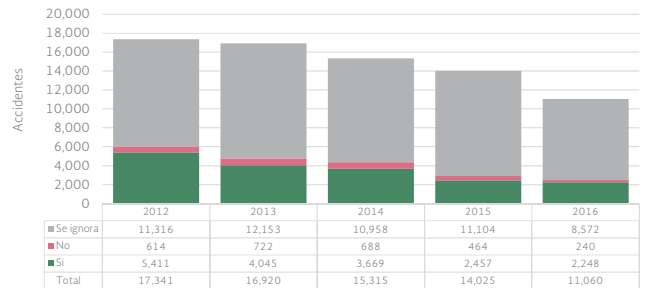
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró un aumento de 90.2% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento considerable fue la de motociclistas con un 58.6% en comparación con ese mismo año.

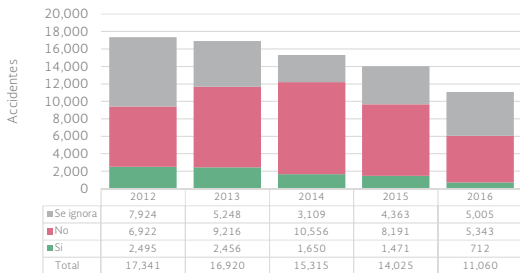
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 9.6% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 58.5% de conductores que llevan puesto el cinturón en comparación con 2012.

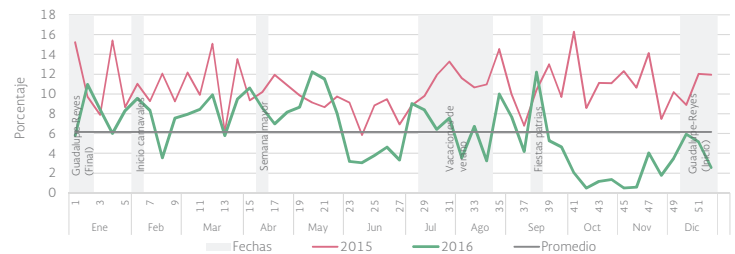
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 11.8% de ellos si lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 71.5% de conductores que presentaban ésta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2015, un 15.2% de los accidentes de tránsito estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 19, 29 y 44 se registraron más casos que en el resto del año. En las semanas 1, 4, 12, 35 y 41 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## BAJA CALIFORNIA SUR

### 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Baja California Sur

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

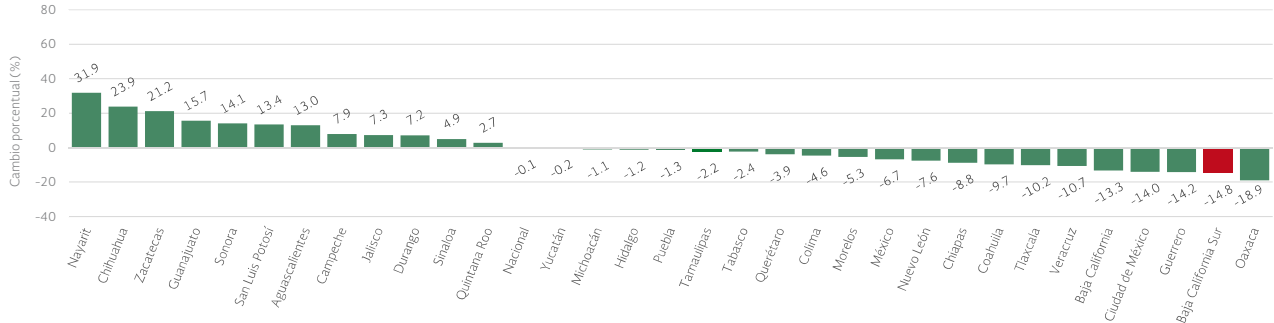
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	3,676
Carreteras federales	204
Zonas urbanas y suburbanas	3,472
<b>Heridos</b>	1,264
<b>Egresos hospitalarios</b>	278
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>	
<b>Defunciones</b>	115
Peatones	32
Ciclistas	2
Motociclistas	12
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	66
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	2
Otros	0
NE	1
<b>Población</b>	786,864
<b>Parque vehicular</b>	457,900
<b>Tasa de mortalidad</b>	14.6 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	8.0 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	3.1 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	581.9 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2016 fue de 14.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 14.8% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
La Paz	52	18	2	8	24
Los Cabos	35	13	0	3	19
Mulegé	16	0	0	1	15
Comondú	10	2	0	0	8
Loreto	2	0	0	0	2

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

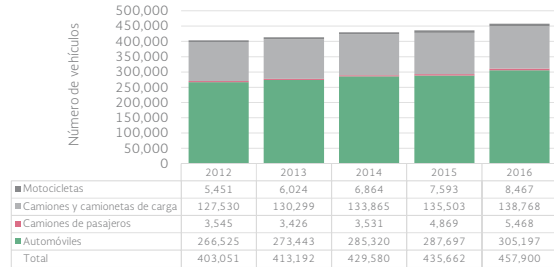
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
La Paz	169	32	0	57	79	1
Los Cabos	53	16	0	15	16	6
Mulegé	26	1	0	1	21	3
Comondú	22	4	2	6	8	2
Loreto	8	2	0	1	4	1

Fuente: SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Baja California Sur

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

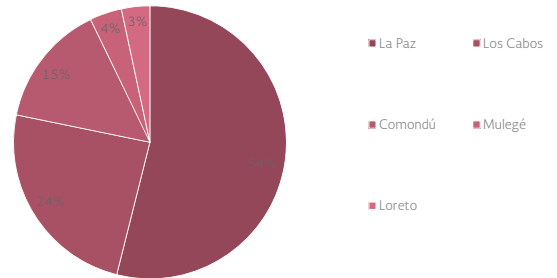


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar.

El parque vehicular aumentó un 13.6% y 5.1% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un aumento considerable fueron los camiones de pasajeros con un 12.3% y las motocicletas con un 11.5% en comparación con 2015.

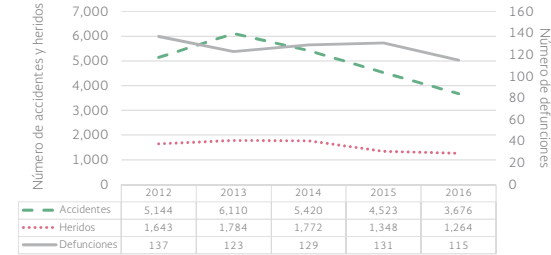
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 93% de los accidentes se concentran en tres municipios: La Paz, Los Cabos y Comondú.

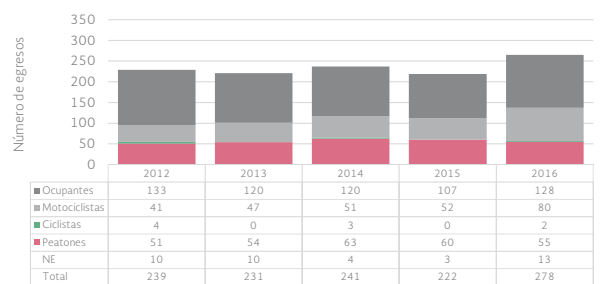
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016.

En relación con 2012, los accidentes disminuyeron un 28.5%, los heridos un 23.1% y las defunciones un 16.1%. En comparación con 2015 las defunciones se disminuyeron en un 12.2%.

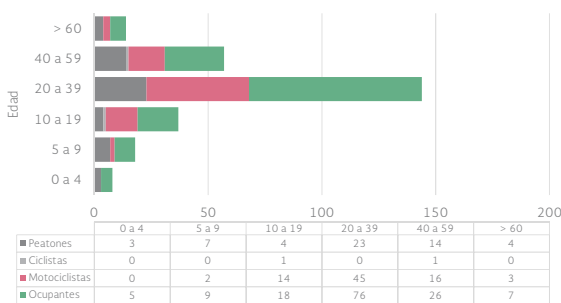
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 aumentaron un 16.3% los egresos en comparación con 2012. El 46% del total de los egresos corresponde a ocupantes, mientras que el 28.8% corresponde a motociclistas. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas aumentaron un 53.8% y un 19.6% los de ocupantes.

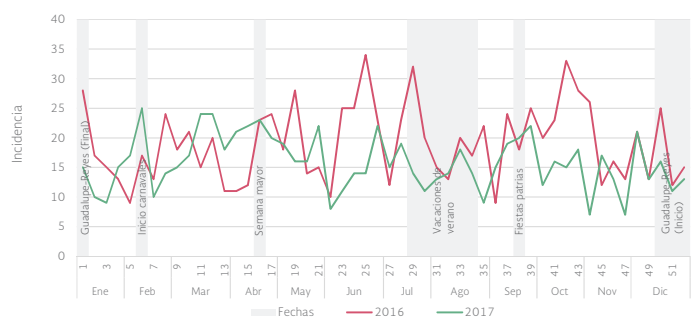
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 51.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



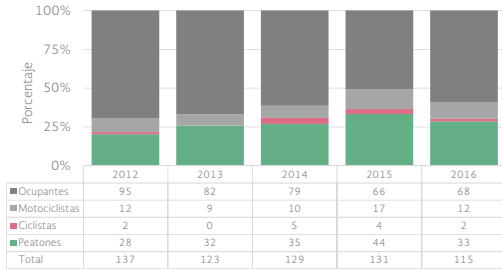
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 cada semana se registraron en promedio 16 pacientes con lesiones en hospitales, 3 casos menos que en 2016. Las semanas 6, 11 y 13 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Baja California Sur

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

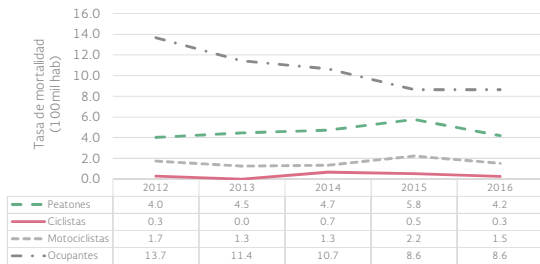


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

El 59.1% del total de las defunciones corresponde a ocupantes y el 28.7% a peatones. Las defunciones de ocupantes registraron un aumento significativo de 3%.

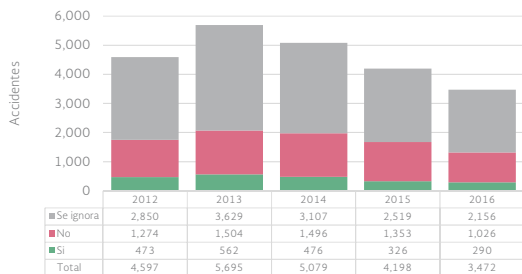
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una reducción del 25.8% en comparación con 2012.

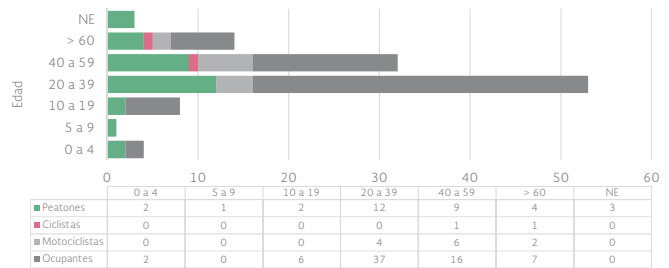
### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 22% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 38.7% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

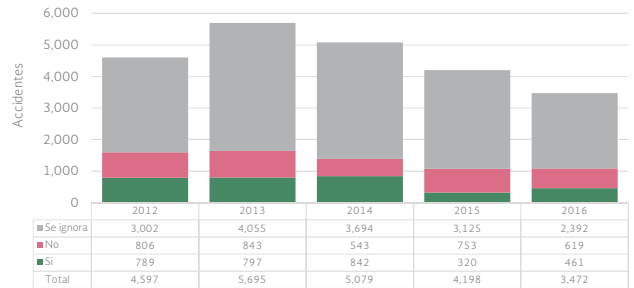
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 23.1% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos mayores de 10 años predominan las defunciones de ocupantes.

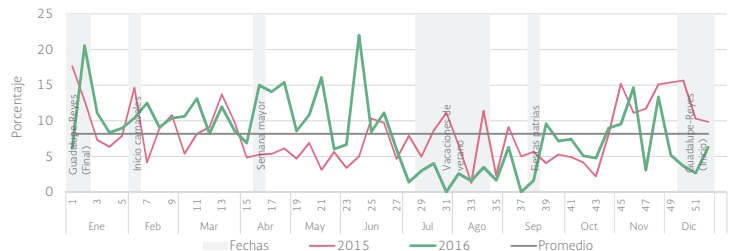
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 57.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 41.6% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 22% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 2, 16, 18, 21 y 24 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## CAMPECHE 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Campeche

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
Accidentes viales	3,695
Carreteras federales	193
Zonas urbanas y suburbanas	3,502
Heridos	1,230
Egresos hospitalarios	273

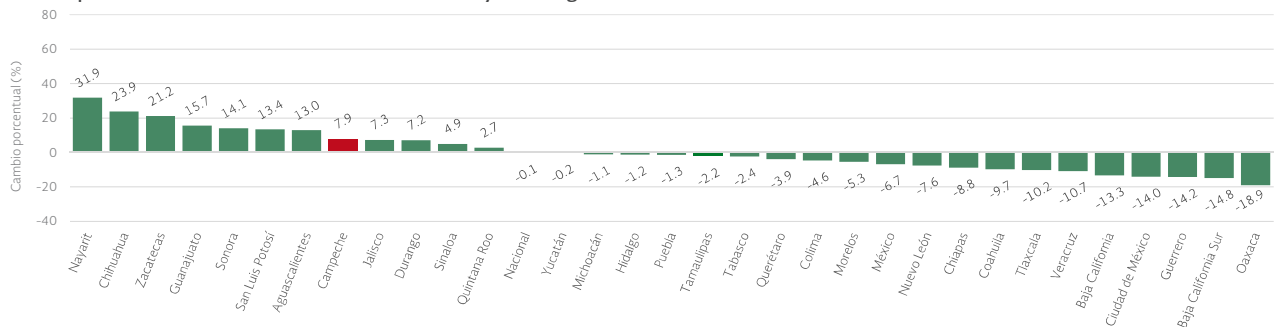
Defunciones	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>	
	Total	Campeche
Peatones	149	52
Ciclistas	3	8
Motociclistas	33	47
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	8	31
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	5	10
Otros	0	1
NE	87	

Población	921,517
Parque vehicular	284,605
Tasa de mortalidad	16.2 x 100 mil hab.
Tasa de accidentalidad	13.0 x 1,000 vehículos
Tasa de letalidad	4.0 x 100 accidentes
Tasa de motorización	308.8 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2016 fue de 16.2 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 41.5% y un 7.9% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Campeche	44	20	1	14	9
Carmen	32	12	0	5	15
Escárcega	20	6	1	8	5
Chamotón	12	2	2	6	2
Candelaria	10	0	1	4	5

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

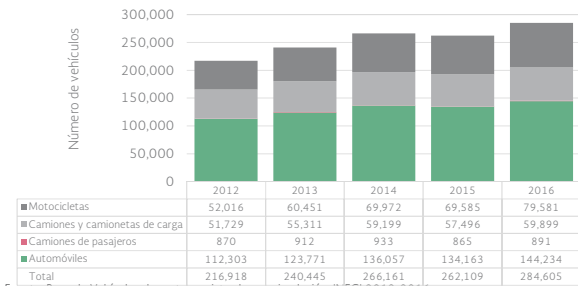
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Campeche	69	3	2	47	14	3
Carmen	50	4	1	26	15	4
Escárcega	49	0	0	33	15	1
Chamotón	43	4	0	29	10	0
Candelaria	38	9	0	18	11	0

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Campeche

### Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

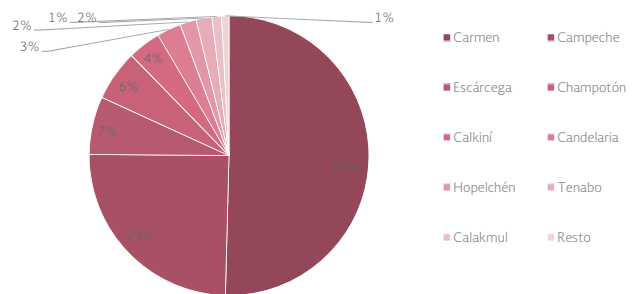


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 31.2% y un 8.6% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 14.4%.

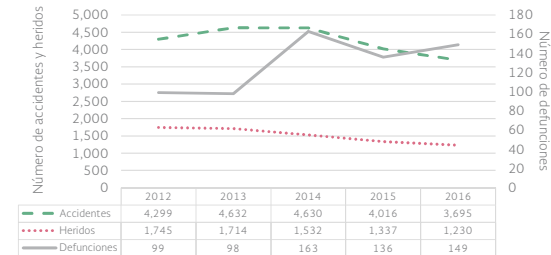
### Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 74% de los accidentes se concentran en dos municipios: Carmen y Campeche.

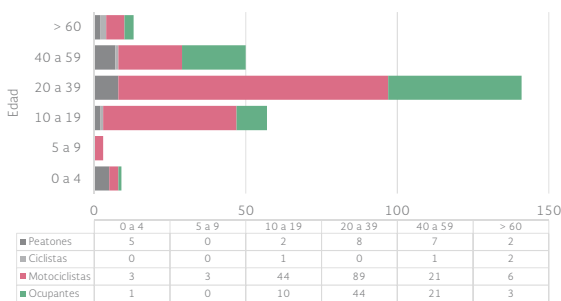
### Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, los accidentes y los heridos disminuyeron un 8%, mientras que las defunciones aumentaron un 9.6%. En comparación con 2012 las defunciones aumentaron en un 50%.

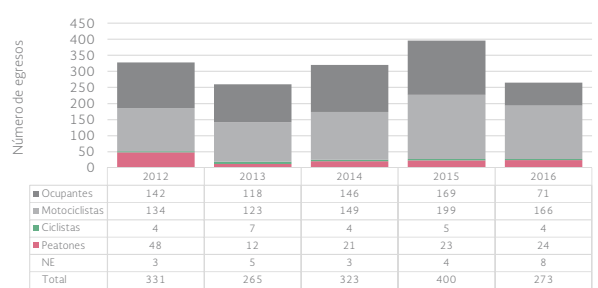
### Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 51.6% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad el mayor número de egresos corresponde a motociclistas, excepto en el grupo de 40 a 59 años en el que fue mismo número de ocupantes y motociclistas.

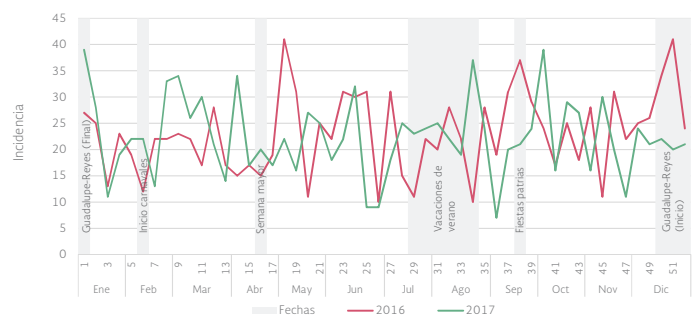
### Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 disminuyeron un 31.8% los egresos hospitalarios en comparación con 2015, los egresos de ocupantes disminuyeron un 58%. El 60.8% de los egresos corresponde a motociclistas, mientras que el 26% corresponde a ocupantes.

### Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

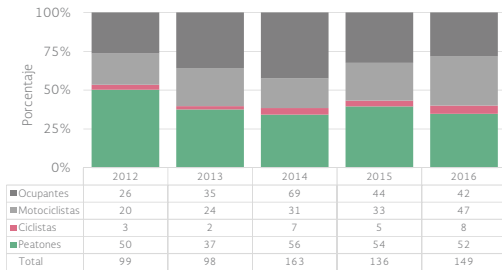


Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 cada semana se registraron en promedio 22 pacientes con lesiones en hospitales, 1 caso menos que en 2016. Las semanas 9, 14, 34 y 40 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Campeche

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

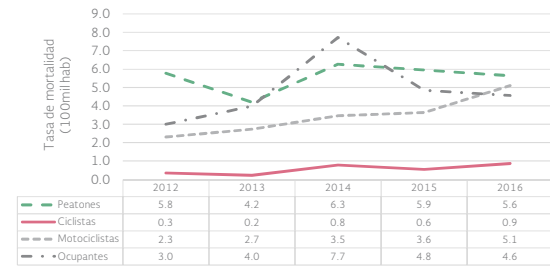


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró un aumento del 9.6% en el número de defunciones, en comparación con 2015. El 34.9% del total de las defunciones corresponde a peatones y el 31.5% a motociclistas. Respecto a 2012, las defunciones de motociclistas registraron un aumento del 42%.

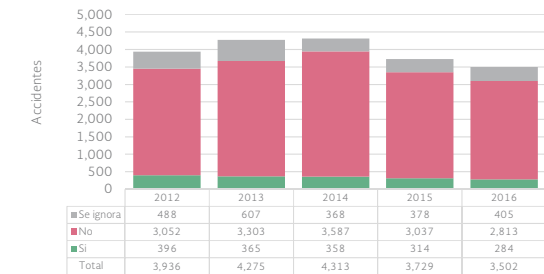
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró un incremento del 41.5% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento considerable respecto a las de 2015 fueron las de ciclistas y motociclistas con un aumento de 57.6% y un 40.3%.

### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

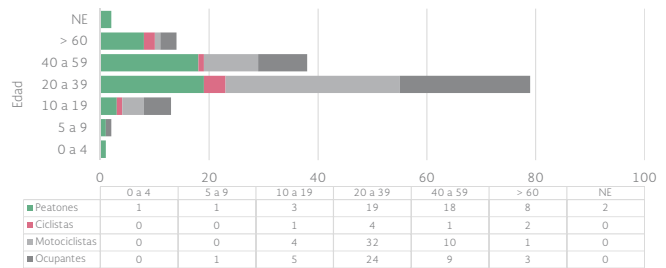


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 9.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 28.3% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)]. Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

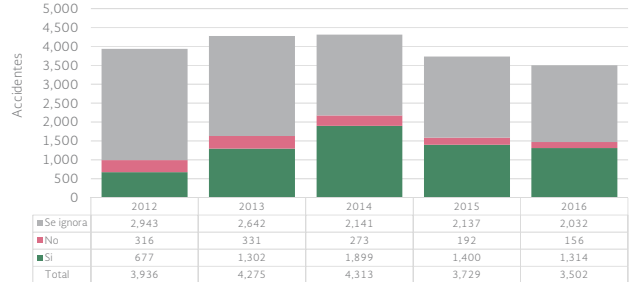
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 53% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años, en este mismo grupo predominan las defunciones de motociclistas. En los grupos menores de 10 años y mayores de 40 años predominan las defunciones de peatones.

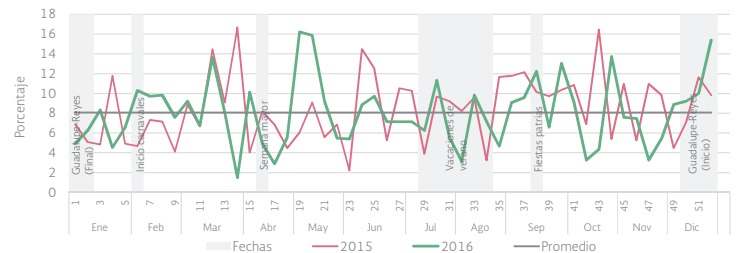
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 10.6% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 94.1% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 9.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 12, 19, 20 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## COAHUILA DE ZARAGOZA

### 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Coahuila de Zaragoza

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	15,538
Carreteras federales	208
Zonas urbanas y suburbanas	15,330
<b>Heridos</b>	4,477
<b>Egresos hospitalarios</b>	237
<b>Defunciones</b>	285
Peatones	84
Ciclistas	10
Motociclistas	46
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	40
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	3
Otros	0
NE	102

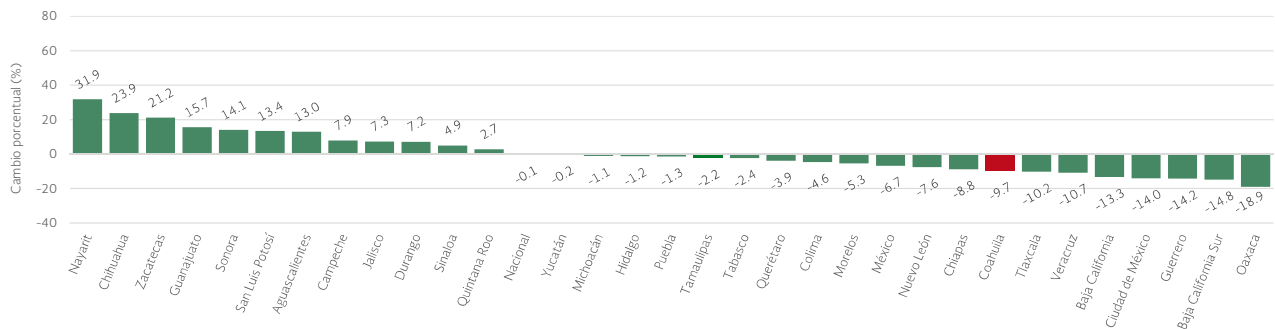
Cifras redistribuidas<sup>1</sup>

Peatones	84	122
Ciclistas	10	13
Motociclistas	46	67
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	40	80
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	3	3
Otros	0	0
NE	102	
<b>Población</b>	2,995,374	
<b>Parque vehicular</b>	800,196	
<b>Tasa de mortalidad</b>	9.5 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	19.4 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	1.8 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	267.1 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 9.5 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 9.7% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Torreón	89	42	5	29	13
Saltillo	34	14	0	2	18
Sabinas	20	7	3	2	8
Matamoros	19	10	1	1	7
Piedras Negras	16	9	0	3	4

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

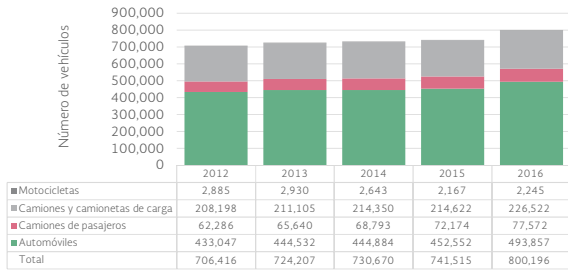
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Piedras Negras	54	20	0	9	20	5
Acuña	31	14	0	1	15	1
Monclova	27	9	0	0	8	10
Parras	26	6	0	8	6	6
Saltillo	26	9	0	3	11	3

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Coahuila de Zaragoza

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

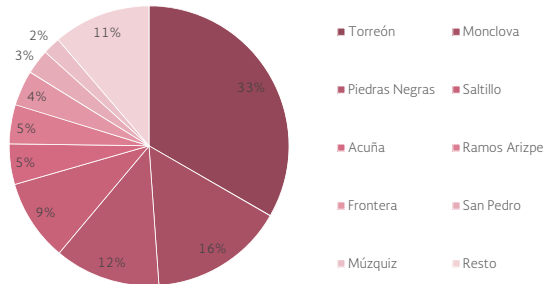


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 13.3% y un 7.9% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un mayor incremento en comparación con 2015 fueron los automóviles con un aumento de 9.1%.

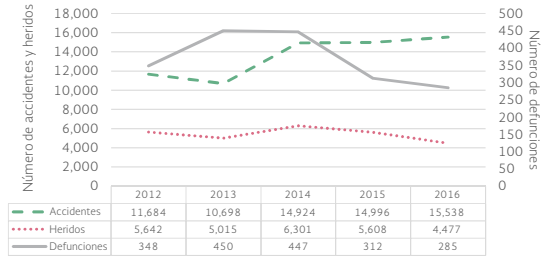
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 61% de los accidentes se concentra en tres municipios: Torreón, Monclova y Piedras Negras.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

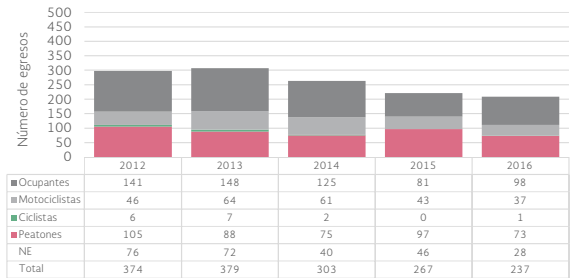


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de simiestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, aumentaron un 3.6% los accidentes, mientras que el número de heridos y defunciones disminuyeron un 20.2% y 8.7%, respectivamente. En comparación con 2012, los accidentes han aumentado un 33%.

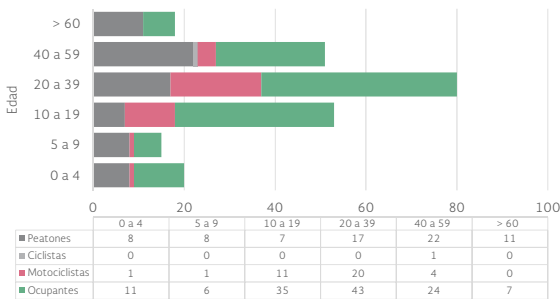
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 se registró una reducción del 11.2% en egresos en comparación con 2015. El 41.4% del total de los egresos corresponde a ocupantes, mientras que el 30.8% corresponde a peatones.

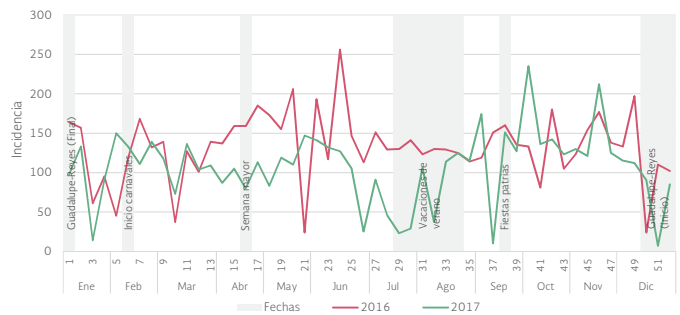
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 33.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos menores de 10 años y de 10 a 59 años predominan los egresos de ocupantes, mientras que en los grupos de 5 a 9 años y mayores de 60 años predominan las defunciones de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



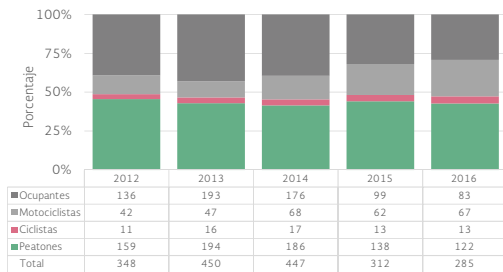
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 107 casos por semana, 26 casos menos que en 2016. Las semanas 36, 40 y 46 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Coahuila de Zaragoza

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

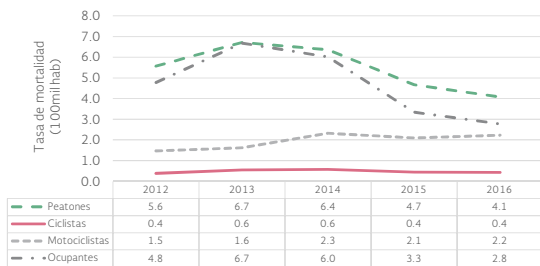


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró una reducción del 8.7% en las defunciones en comparación con 2015. El 42.8% del total de las defunciones corresponde a peatones. Por tipo de usuario, el único grupo en el que aumentaron las defunciones fueron las correspondientes a motociclistas con un incremento de 8.1%.

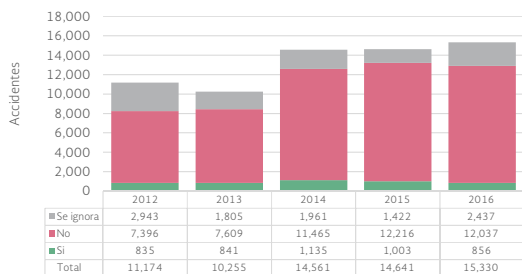
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución de 22% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la única tasa que registró un incremento fue la de los motociclistas con un incremento de 6.8%.

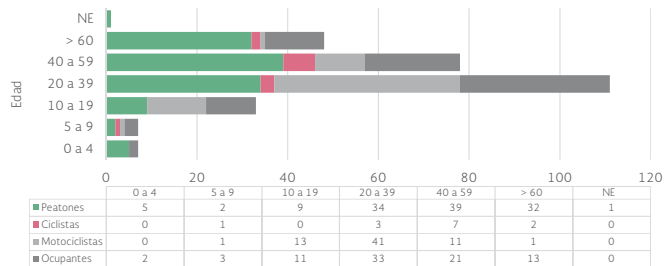
### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 6.6% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo un aumento de 2.5% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

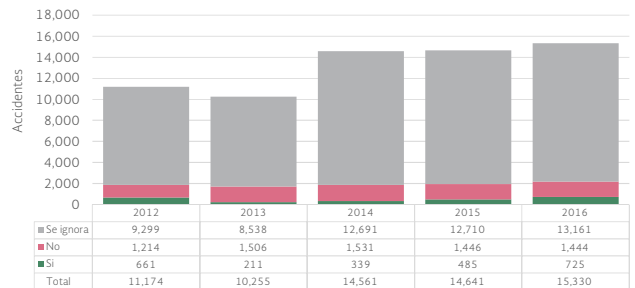
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 38.9% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de cinco años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en los grupos de 10 a 39 años predominan las defunciones de motociclistas.

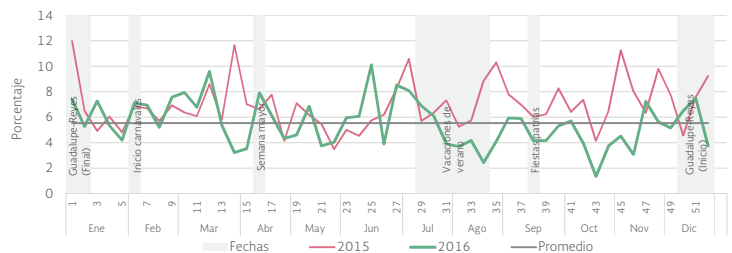
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 66.6% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 18.9% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 6.6% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 12, 25 y 27 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## COLIMA 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Colima

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

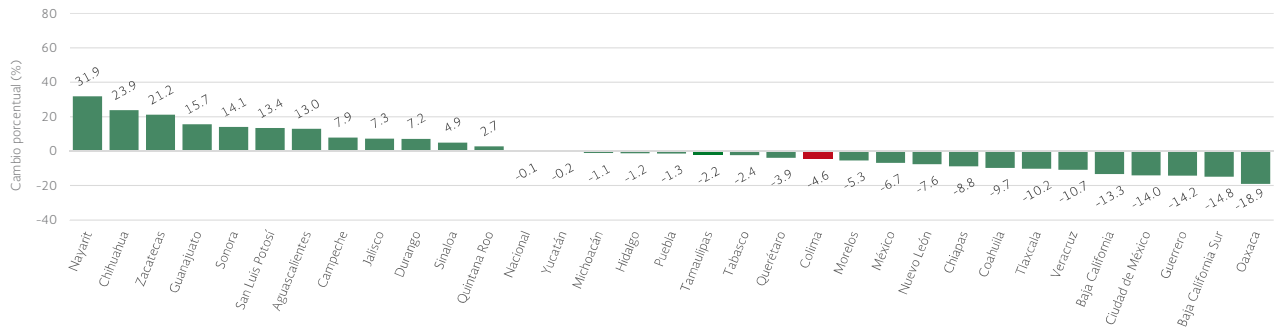
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	6,580
Carreteras federales	178
Zonas urbanas y suburbanas	6,402
<b>Heridos</b>	2,415
<b>Egresos hospitalarios</b>	188
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>	
<b>Defunciones</b>	128
Peatones	38
Ciclistas	5
Motociclistas	30
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	31
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	0
Otros	0
NE	24
<b>Población</b>	735,724
<b>Parque vehicular</b>	312,913
<b>Tasa de mortalidad</b>	17.4 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	21.0 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	1.9 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	425.3 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 17.4 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 4.6% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Colima	38	11	3	11	13
Manzanillo	38	16	0	14	8
Tecomán	29	15	2	5	7
Armería	7	2	0	1	4
Cuahtémoc	5	1	0	0	4

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Colima	174	20	0	71	79	4
Armería	3	0	0	1	2	0
Manzanillo	3	1	0	0	1	1
Villa de Álvarez	3	0	0	1	1	1
Tecomán	2	0	0	0	2	0

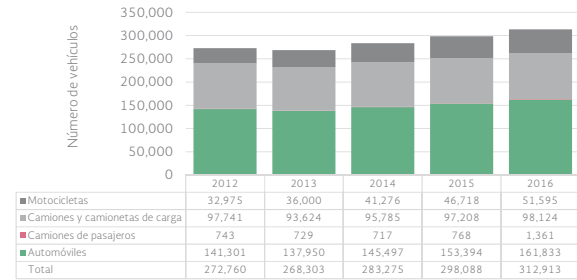
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Colima

**Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016**

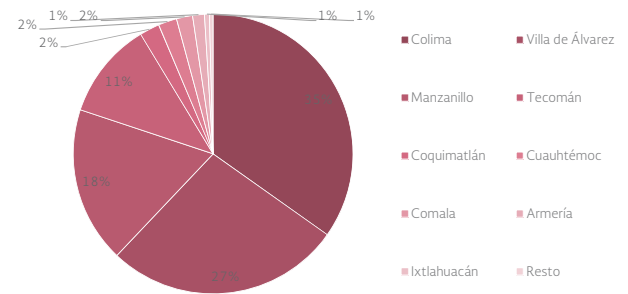


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 14.7% y un 5% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron los camiones de pasajeros con un aumento de 77.2%.

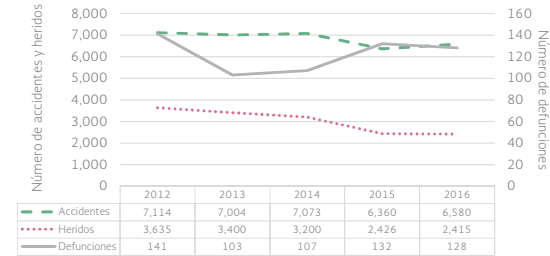
**Distribución de los accidentes por municipio, 2016**



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 91% de los accidentes se concentra en cuatro municipios: Colima, Villa de Álvarez, Manzanillo y Tecomán.

**Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016**

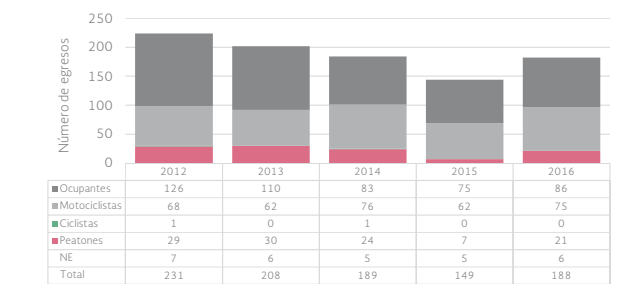


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, aumentaron un 3.5% los accidentes, mientras que el número de heridos y defunciones disminuyeron un .5% y un 3%, respectivamente.

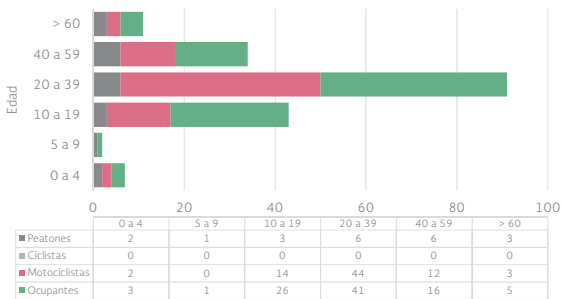
**Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016**



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 se registró un aumento del 26.2% en egresos en comparación con 2015. El 45.7% del total de los egresos corresponde a ocupantes y el 39.9% corresponde a motociclistas. El tipo de usuario que tuvo un mayor aumento de número de egresos fueron los motociclistas con 21% más en comparación con el año previo.

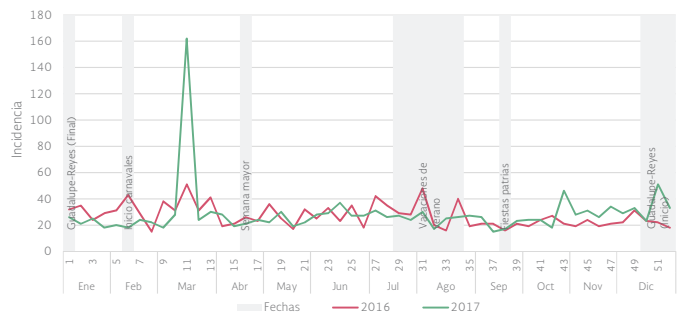
**Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016**



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 48.4% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de ocupantes, a excepción del grupo de 10 a 19 años, en el que predominan los egresos de motociclistas. En el grupo de menores de 5 años, de 10 a 19 años y de más de 40 años predominan las defunciones en ocupantes.

**Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017**



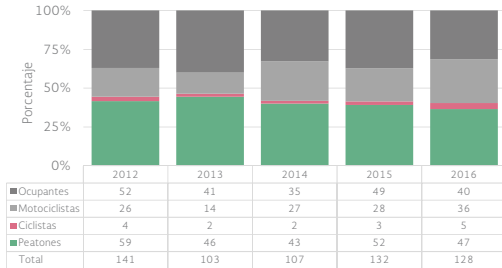
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 29 casos, 2 casos menos que en 2016. Las semanas 11, 43 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Colima

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

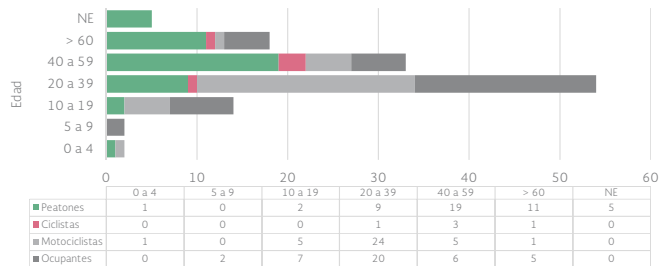


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró una reducción de 9.2% y de 3% en las defunciones en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. El 36.7% del total de las defunciones corresponde a peatones.

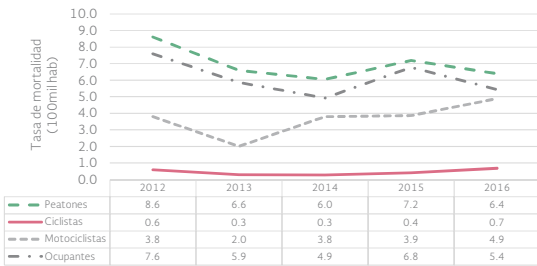
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 42.2% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de mayores de 40 años predominan las defunciones de peatones.

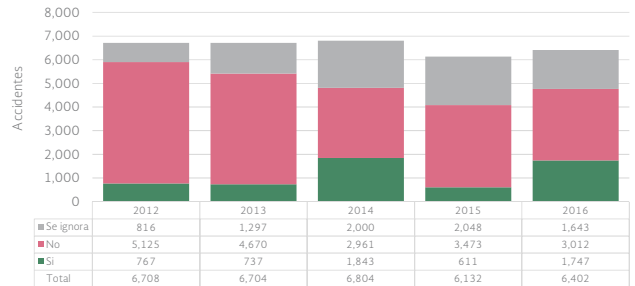
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución del 15.4% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas que registraron un mayor incremento fueron las que corresponden a ciclistas y motociclistas con un aumento de 63.9% y 26.4% en comparación con el mismo periodo.

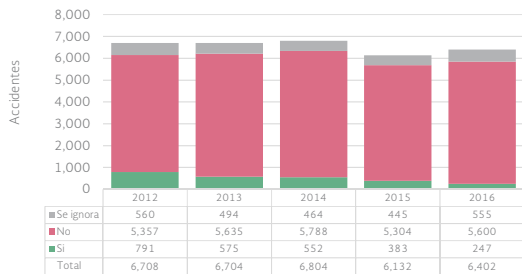
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 63.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque.

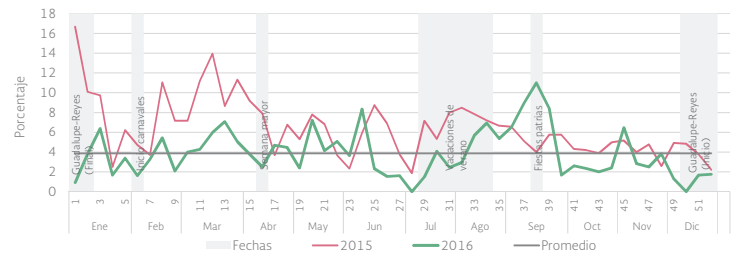
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 4.2% de ellos sí lo presentaban. En comparación con 2012, hubo una disminución de 68.8% de conductores que presentaban ésta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 4.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 13, 8, 24 y 38 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## CHIAPAS 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Chiapas

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

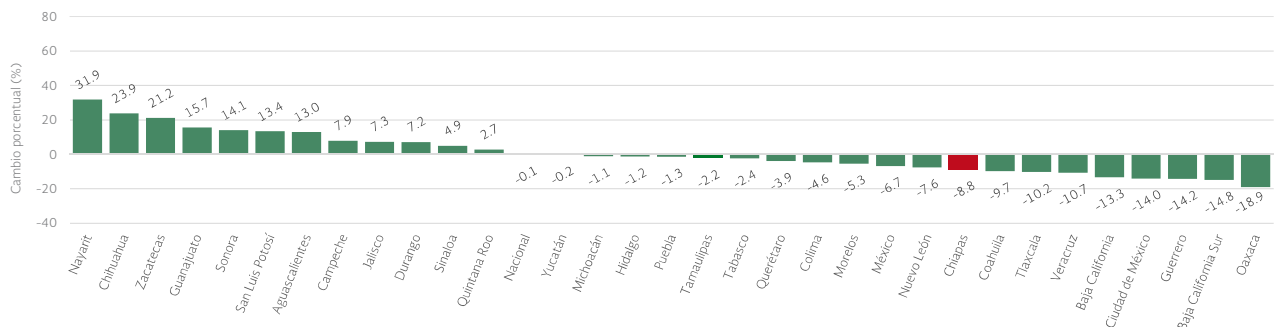
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	3,143	
Carreteras federales	715	
Zonas urbanas y suburbanas	2,428	
<b>Heridos</b>	1,434	
<b>Egresos hospitalarios</b>	2,128	
		<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>
<b>Defunciones</b>	617	
Peatones	212	236
Ciclistas	11	12
Motociclistas	131	141
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	177	193
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	32	34
Otros	1	1
NE	53	
<b>Población</b>	5,317,960	
<b>Parque vehicular</b>	809,822	
<b>Tasa de mortalidad</b>		11.6 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>		3.9 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>		19.6 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>		152.3 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
La tasa de mortalidad en 2016 fue de 11.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 8.8% menos en comparación con 2015.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tuxtla Gutiérrez	88	45	1	12	30
Tapachula	72	37	2	17	16
Comitán de Domínguez	43	19	0	9	15
Ocozacoautla de Espinosa	26	4	2	1	19
San Cristóbal de las Casas	24	9	2	7	6

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

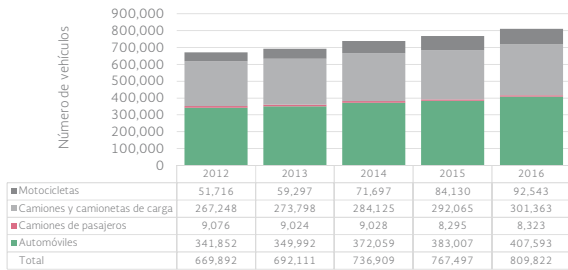
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Tapachula	274	59	4	108	89	14
Villaflores	149	19	2	88	34	6
Palenque	122	13	0	57	45	7
Tuxtla Gutiérrez	122	20	0	27	38	37
Comitán de Domínguez	118	18	2	41	39	18

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Chiapas

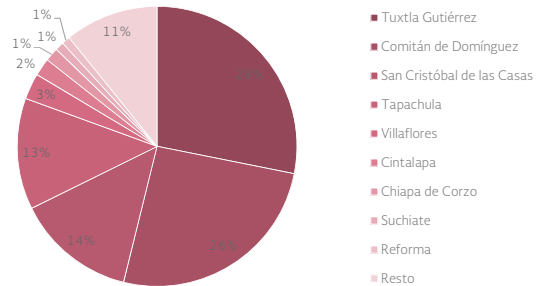
Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016



Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.  
\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

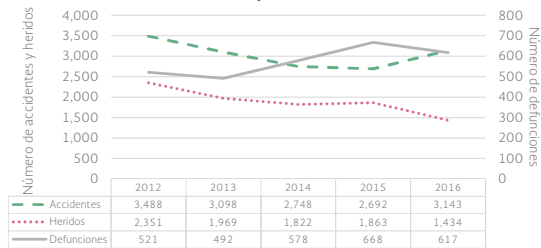
En 2016 el parque vehicular aumentó un 20.9% y un 5.5% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento mayor fueron las motocicletas con un aumento de 10% en comparación con 2015.

Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.  
El 81% de los accidentes se concentra en tres municipios: Tuxtla Gutiérrez, Comitán de Domínguez, San Cristóbal de las Casas y Tapachula.

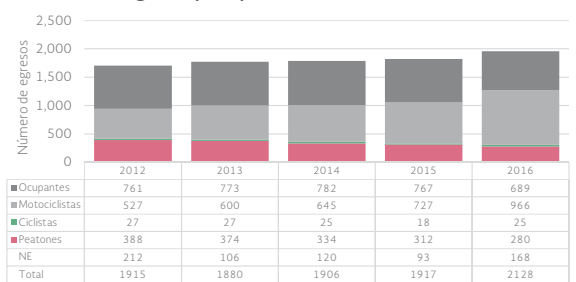
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.  
Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

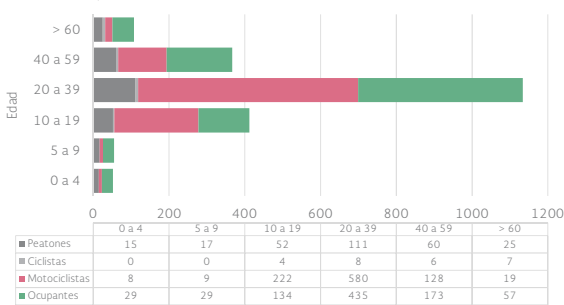
En relación con 2015, los accidentes aumentaron un 16.8%, mientras que los heridos y defunciones aumentaron un 23% y 7.6%, respectivamente.

Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



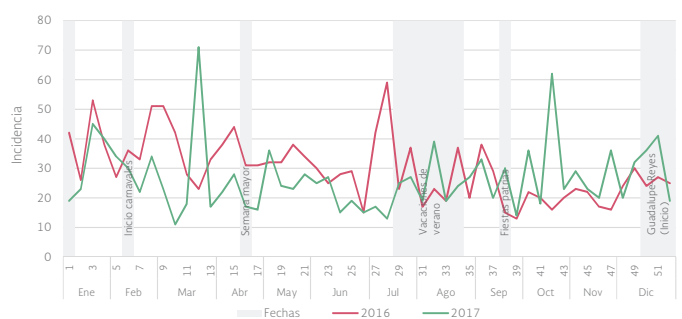
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.  
En 2016 se registró un 11% más egresos en comparación con 2015. El 45.4% del total de los egresos corresponde a motociclistas, mientras que el 32.4% corresponde a ocupantes. Respecto a 2012, los egresos de motociclistas registraron un aumento del 83.3%.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
El 53.3% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años, entre quienes predominan los egresos de motociclistas. En los grupos de menores de 10 años y mayores de 40 años predominan las defunciones de ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



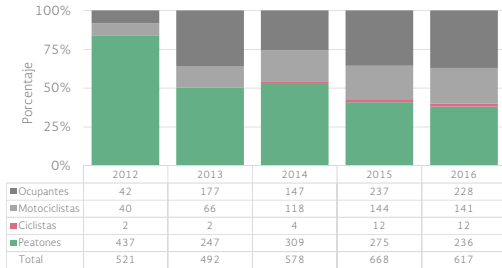
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.  
En 2017 cada semana se registraron en promedio 27 pacientes con lesiones en hospitales, 3 casos menos que en 2016. Las semanas 12, 40 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Chiapas

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró una disminución del 7.6% en las defunciones en comparación con 2015. El 38.2% del total de las defunciones corresponde a peatones y el 37% a ocupantes. En comparación con 2012, las defunciones de ocupantes aumentaron un 442%.

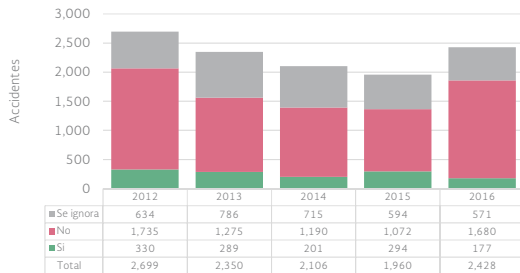
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa que registró una disminución considerable fue la de peatones con un 15.2% menos, en comparación con 2015.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

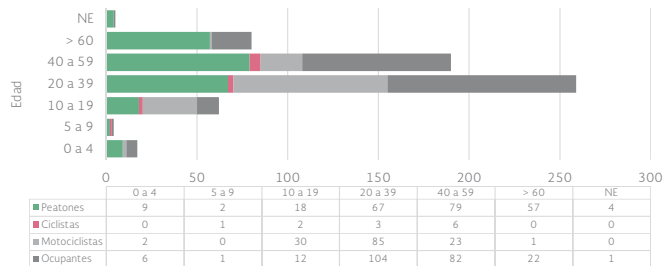


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 9.5% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 46.4% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)]. Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

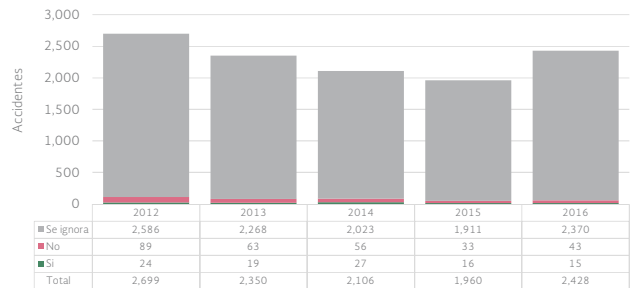
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 42% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años, entre quienes predominan las defunciones de ocupantes. En el grupo de 10 a 19 años predominan las defunciones de motociclistas.

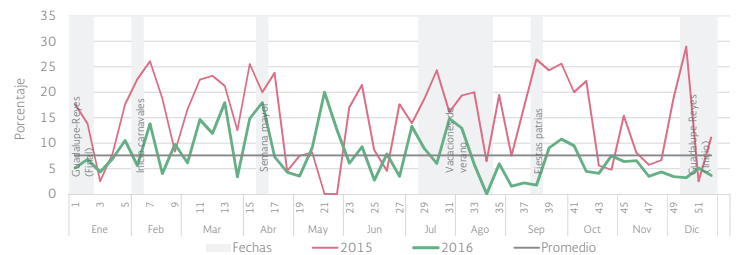
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 74.1% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 37.5% de conductores que sí llevan puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, el % de los accidentes estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas que se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## CHIHUAHUA 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Chihuahua

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	32,073
Carreteras federales	407
Zonas urbanas y suburbanas	31,666
<b>Heridos</b>	10,325
<b>Egresos hospitalarios</b>	636
<b>Defunciones</b>	633
Peatones	133
Ciclistas	5
Motociclistas	19
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	157
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	14
Otros	3
NE	302

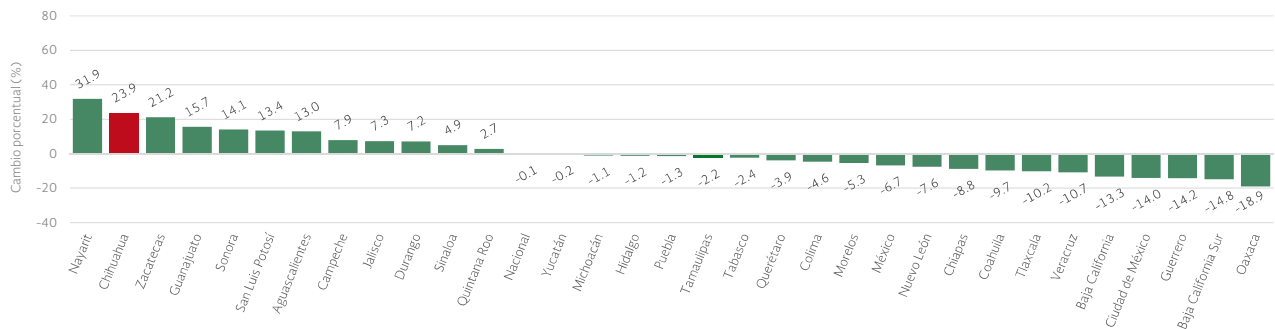
Cifras redistribuidas<sup>1</sup>

Peatones	295
Ciclistas	15
Motociclistas	59
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	231
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	26
Otros	7
NE	302
<b>Población</b>	3,746,281
<b>Parque vehicular</b>	1,634,548
<b>Tasa de mortalidad</b>	16.9 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	19.6 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	2.0 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	436.3 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 16.9 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 23.9% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Chihuahua	118	58	3	15	42
Juárez	100	64	3	6	27
Cuauhtémoc	77	44	0	10	23
Hidalgo del Parral	32	15	0	3	14
Jiménez	32	14	0	1	17

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

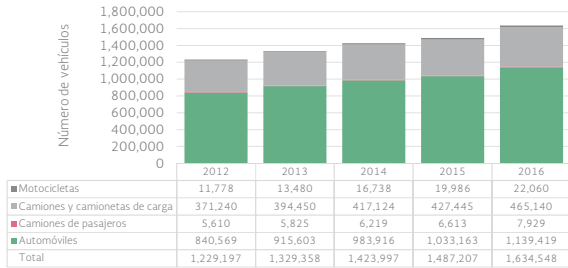
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Juárez	138	51	0	10	66	11
Chihuahua	90	21	0	9	56	4
Hidalgo del Parral	72	8	0	14	43	7
Camargo	64	9	0	0	54	1
Guadalupe y Calvo	54	7	0	12	31	4

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Chihuahua

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

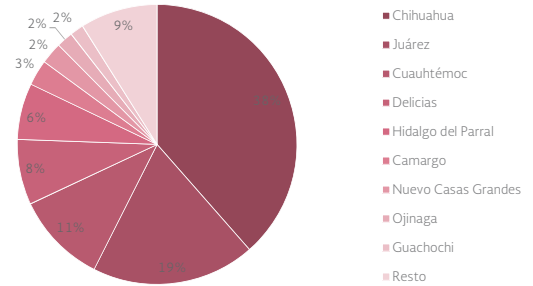


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar.

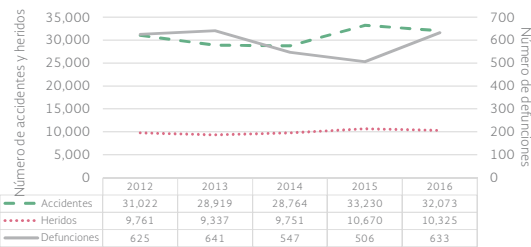
En 2016, el parque vehicular incrementó un 33% y un 9.9% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron los camiones de pasajeros con un aumento de 19.9%.

Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. El 68% de los accidentes se concentra en tres municipios: Chihuahua, Juárez y Cuauhtémoc.

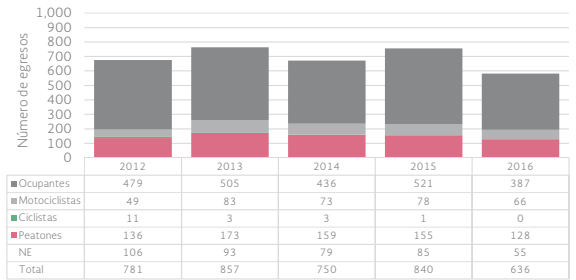
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, los accidentes disminuyeron un 3.5% y los heridos un 3.2%, mientras que las defunciones aumentaron un 25.1%.

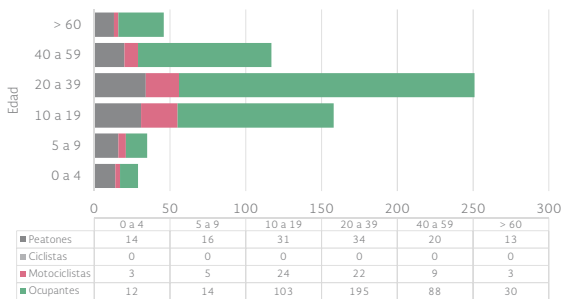
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 se registró una reducción del 24.3% en egresos en comparación con 2015. El 60.8% del total de los egresos corresponde a ocupantes, mientras que el 20.1% corresponde a peatones. Respecto a 2012, los egresos se redujeron 18.6%.

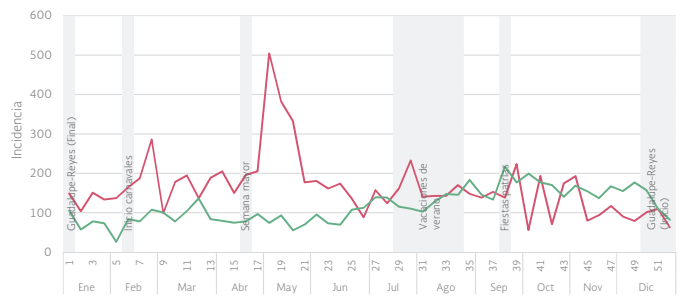
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 39.5% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años, en los que predominan los egresos de ocupantes. En los grupos de más de diez años se observa que predominan los egresos de este mismo tipo de usuario.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



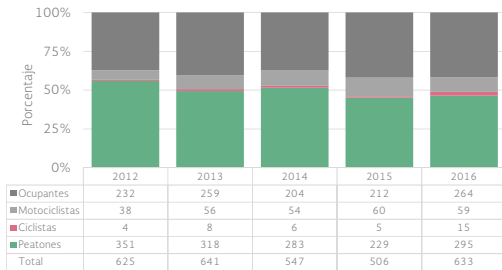
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 se registraron en promedio 116 casos en promedio por semana, 47 casos menos que el promedio de 2016. Las semanas 35, 38 y 40 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Chihuahua

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

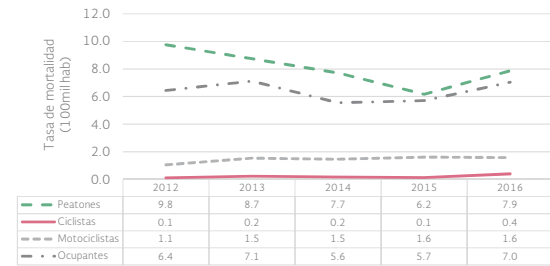


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró una reducción del 25.1% en las defunciones en comparación con 2015. El 46.6% del total de las defunciones corresponde a peatones y el 41.7% a ocupantes.

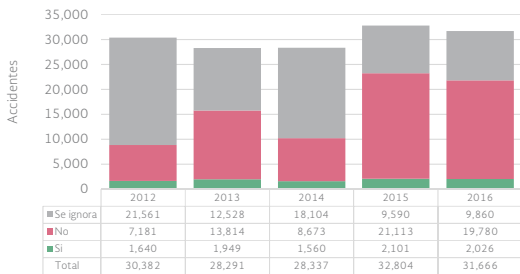
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución de 2.7% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas que registraron un aumento considerable fueron las correspondientes a peatones y ocupantes con un incremento de 27.6% y 23.3%, respectivamente.

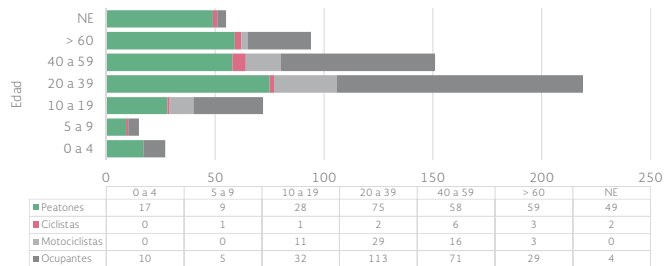
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 9.3% de ellos sí lo presentaban. En comparación con 2012, hubo un aumento de 23.5% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

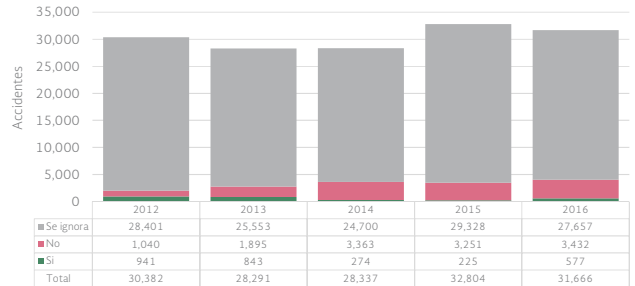
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 34.6% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años, entre quienes predominan las defunciones de ocupantes. En los grupos de 10 a 59 años predominan las defunciones de ocupantes, mientras que en el grupo de menores de 10 años y de mayores de 60 años predominan las defunciones de peatones.

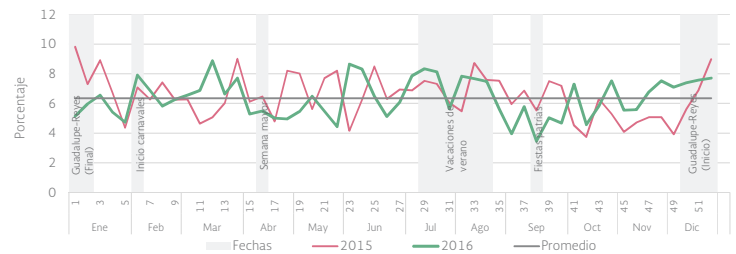
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 85.6% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 38.7% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de accidentes que ocurrieron un 9.3% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 12, 23 y 29 se registraron más accidentes asociados con el alcohol.

# PERFIL ESTATAL

## CIUDAD DE MÉXICO

### 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Ciudad de México

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

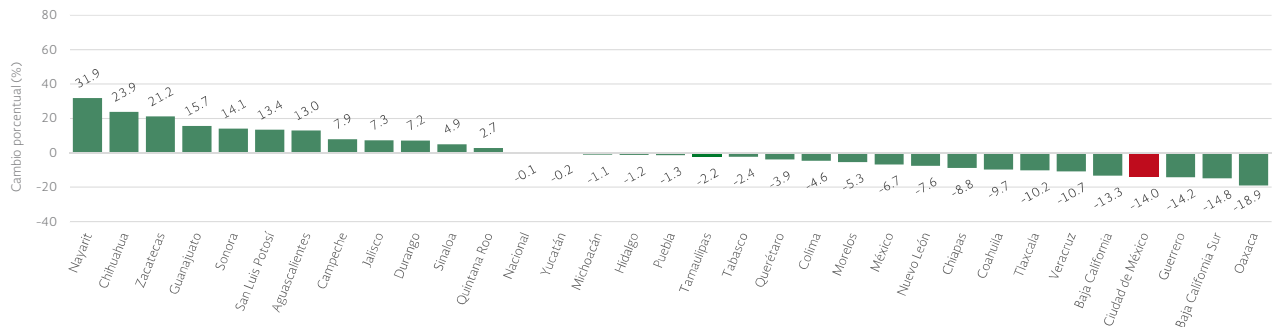
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	11,502	
Carreteras federales	53	
Zonas urbanas y suburbanas	11,449	
<b>Heridos</b>	2,918	
<b>Egresos hospitalarios</b>	622	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	659	
Peatones	340	358
Ciclistas	0	1
Motociclistas	126	134
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	152	159
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	7	7
Otros	0	0
NE	34	
<b>Población</b>	8,833,416	
<b>Parque vehicular</b>	5,725,574	
<b>Tasa de mortalidad</b>	7.5 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	2.0 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	5.7 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	648.2 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 7.5 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 14% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Gustavo A. Madero	97	55	0	17	25
Iztapalapa	97	58	0	17	22
Miguel Hidalgo	86	50	0	16	20
Venustiano Carranza	68	36	0	16	16
Benito Juárez	64	36	0	15	13

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

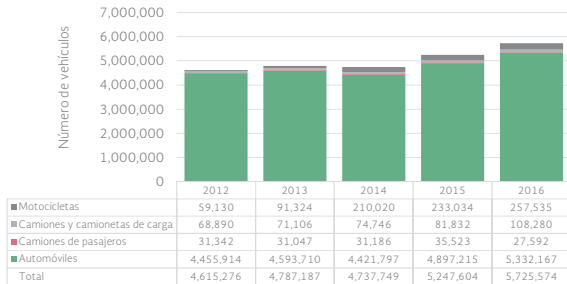
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Gustavo A. Madero	112	42	3	40	24	3
Iztapalapa	111	56	2	25	21	7
Coyoacán	57	33	1	16	7	0
Álvaro Obregón	47	21	0	14	11	1
Venustiano Carranza	44	20	1	14	7	2

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Ciudad de México

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

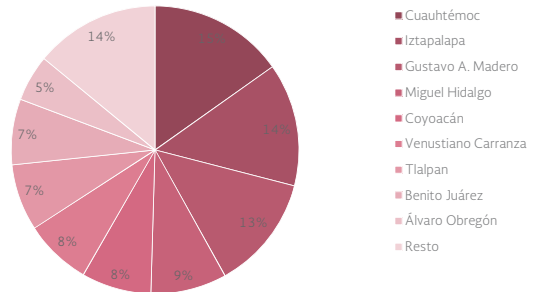


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 24.1% y un 9.1% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron los camiones y camionetas de carga con un aumento de 32.3%.

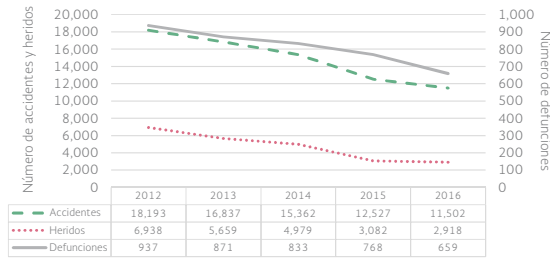
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 42% de los accidentes se concentran en cuatro municipios: Cuauhtémoc, Iztapalapa y Gustavo A. Madero.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

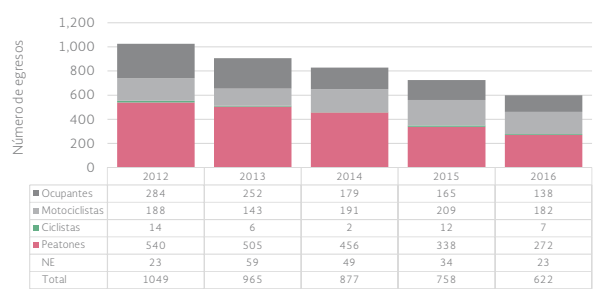


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, los accidentes disminuyeron un 8.2%, los heridos un 5.3% y las defunciones un 14.2%.

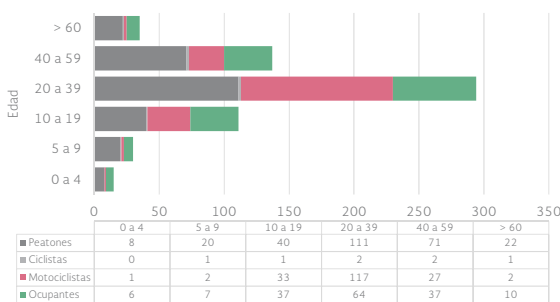
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 disminuyeron un 17.9% los egresos en comparación con 2015. El 43.7% del total de los egresos corresponde a peatones, mientras que el 29.3% corresponde a motociclistas. Respecto a 2012, los egresos disminuyeron un 40.7%.

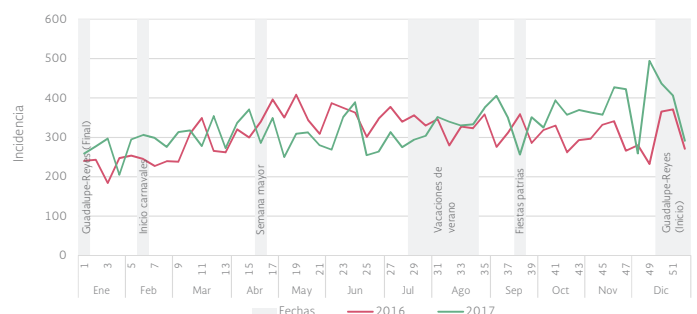
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 47.3% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de peatones, excepto en el grupo de 20 a 39 años en el que predominan los egresos de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



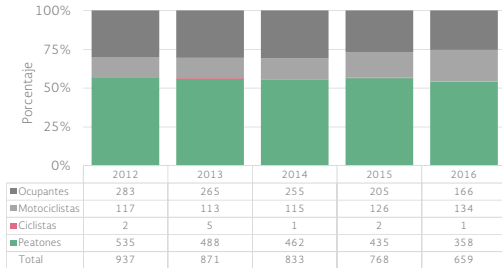
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 se registraron en promedio 326 casos por semana, 17 casos más que en 2016. Las semanas 24, 36, 46, 47 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Ciudad de México

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró una reducción del 14.2% en las defunciones en comparación con 2015. El 54.3% del total de las defunciones corresponde a peatones. El único grupo de usuarios que aumentó en número de defunciones fue el de motociclistas con un incremento de 14.5% y 6.3% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente.

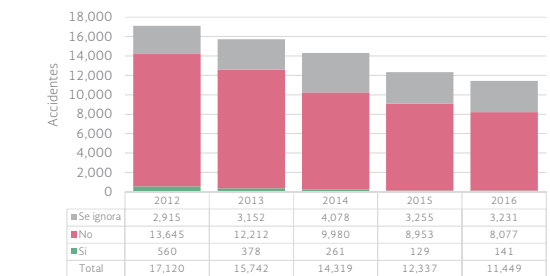
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una reducción del 32.5% y de 17.5% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Por tipo de usuario única tasa que registró un incremento fue la motociclistas con un aumento de 15.5% y 6.6% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente.

### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

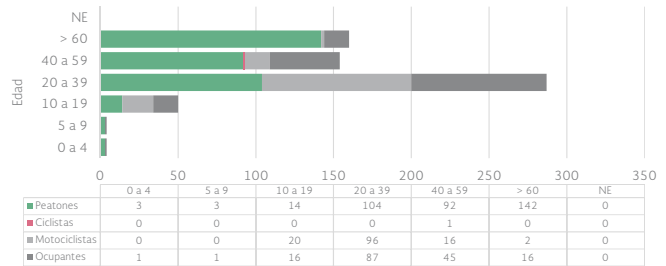


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 1.7% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 74.8% de conductores que presentaban esta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

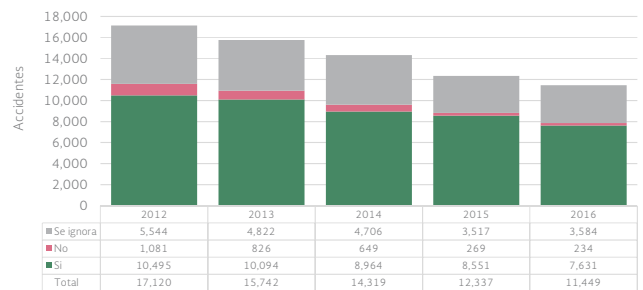
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 43.6% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años de edad y de mayores de 40 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en el grupo de 10 a 29 años predominan las defunciones de motociclistas.

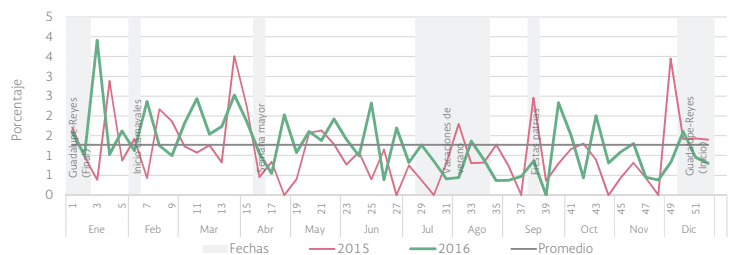
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 3% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 27.3% de conductores que sí llevan puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 1.7% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 3, 7, 11, 14, 25 y 40 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## DURANGO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Durango

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

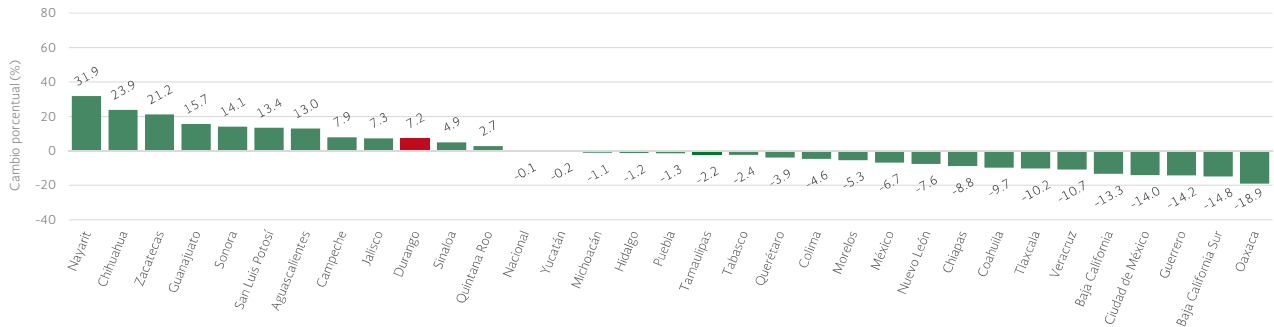
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>	
<b>Accidentes viales</b>	5,923		
Carreteras federales	223		
Zonas urbanas y suburbanas	5,700		
<b>Heridos</b>	3,829		
<b>Egresos hospitalarios</b>	614		
<b>Defunciones</b>	420		
Peatones	101	164	
Ciclistas	10	14	
Motociclistas	25	62	
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	102	148	
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	20	27	
Otros	5	5	
NE	157		
<b>Población</b>	1,782,205		
<b>Parque vehicular</b>	595,014		
<b>Tasa de mortalidad</b>	23.6 x 100 mil hab.		
<b>Tasa de accidentalidad</b>	10.0 x 1,000 vehículos		
<b>Tasa de letalidad</b>	7.1 x 100 accidentes		
<b>Tasa de motorización</b>	333.9 x 1,000 hab.		

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 23.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 7.2% mayor que en 2015.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Durango	129	59	2	25	43
Gómez Palacio	61	30	4	12	15
Lerdo	20	7	6	1	6
Mapimí	20	2	1	0	17
Canatlán	19	6	0	3	10

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

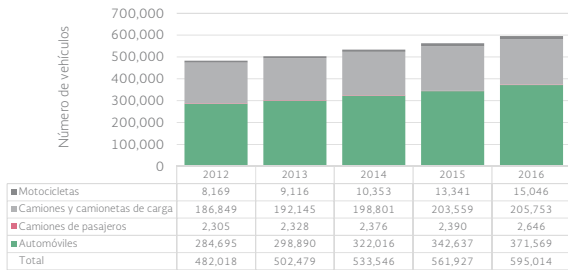
Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Durango	313	69	19	86	121	18
Gómez Palacio	65	4	3	18	36	4
Santiago Papatzi	53	3	0	3	47	0
Mezquital	27	3	0	0	23	1
Guadalupe Victoria	15	2	0	3	9	1

Fuente: SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Durango

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

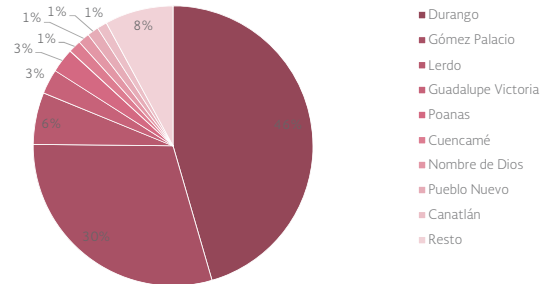


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 23.4% y un 5.9% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un mayor incremento en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 12.8%.

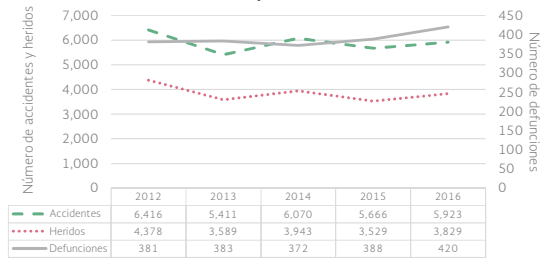
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 76% de los accidentes se concentran en dos municipios: Durango y Gómez Palacio.

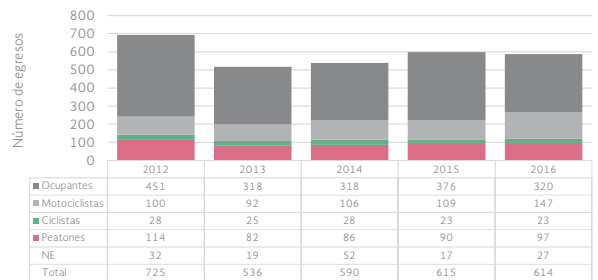
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, se presentó un aumento en el número de accidentes, heridos y defunciones, con incremento de 4.5%, 8.5% y 8.2%. En comparación con 2012 las defunciones aumentaron un 10.2%.

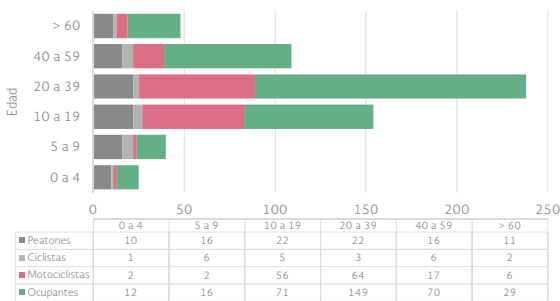
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 disminuyeron un .2% los egresos en comparación con 2015. El 52.3% de los egresos corresponde a ocupantes. El tipo de usuario que tuvo un mayor aumento en el número de egresos en comparación con 2015 fueron los motociclistas con un incremento de 34.9%.

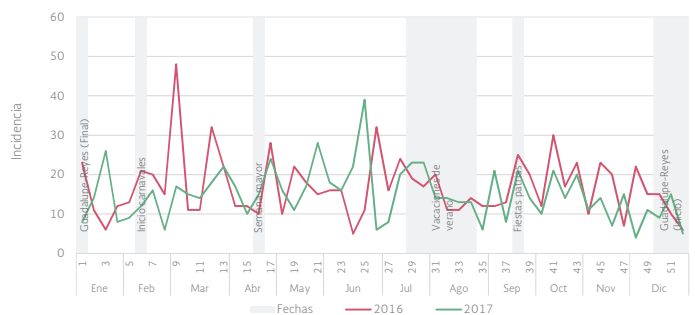
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 38.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



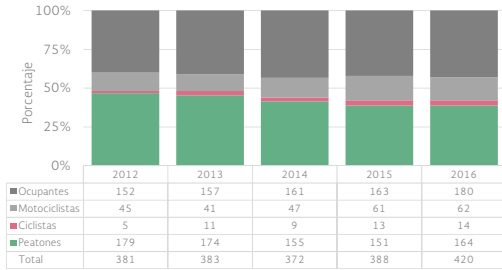
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 se registraron en promedio 15 casos por semana, dos menos que en 2015. Las semanas 3, 21 y 25 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Durango

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

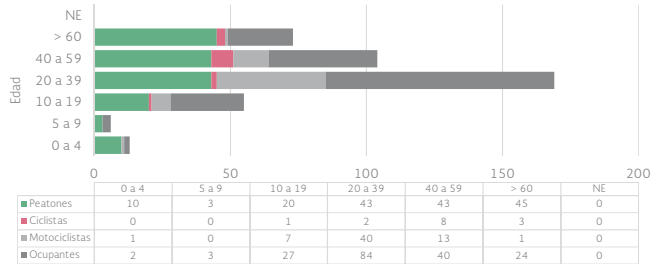


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

El 42.9% del total de las defunciones corresponde a ocupantes y el 39% a peatones. Las defunciones aumentaron 10.2% y 8.2% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente.

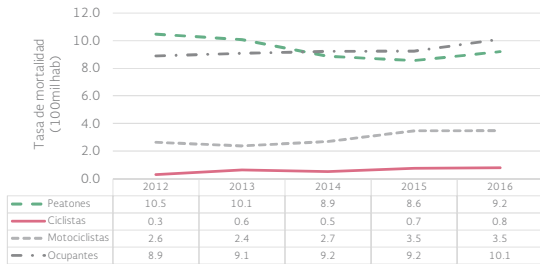
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 40.2% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años y mayores de 40 años prevalecen las defunciones de peatones.

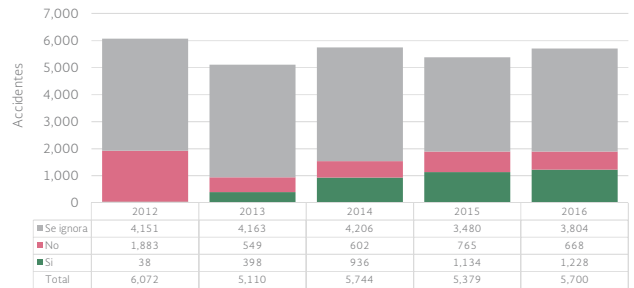
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró un incremento del 5.8% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa que registraron un incremento mayor fueron las de ocupantes con aumento de 9.3%.

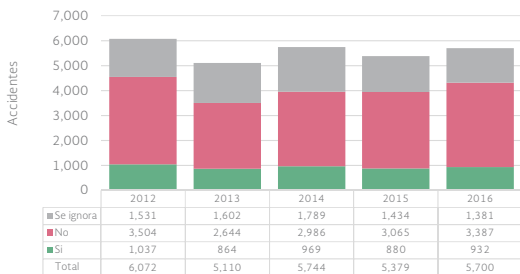
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

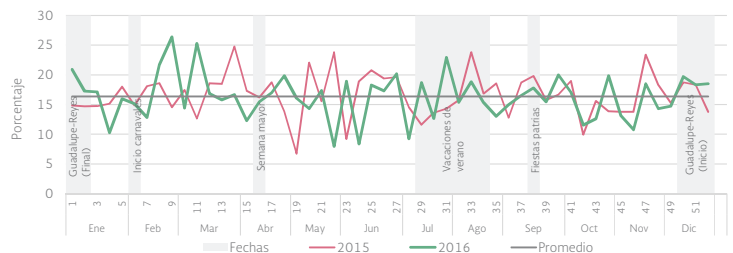
De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 35.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 64.5% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 21.6% de ellos si lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 10.1% de conductores que presentaban ésta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



# PERFIL ESTATAL

## ESTADO DE MÉXICO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Estado de México

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	14,073
Carreteras federales	765
Zonas urbanas y suburbanas	13,308
<b>Heridos</b>	3,502
<b>Egresos hospitalarios</b>	1,135
<b>Defunciones</b>	
Peatones	1,488
Ciclistas	4
Motociclistas	117
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	258
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	21
Otros	1
NE	503

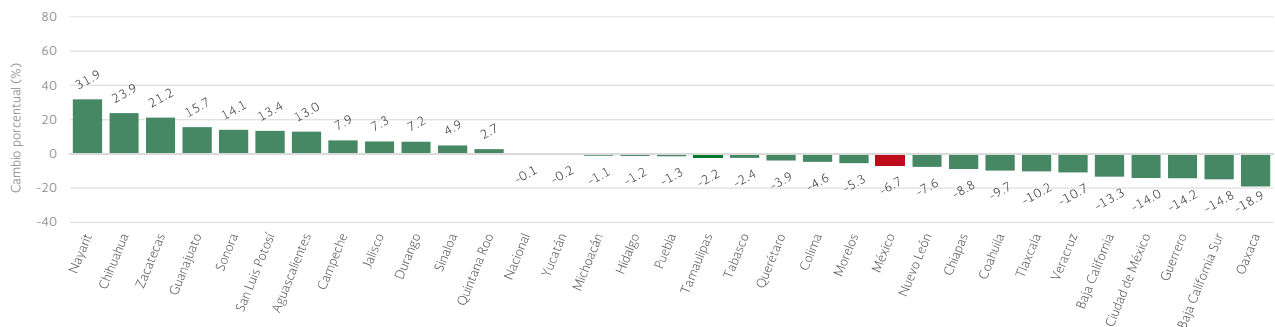
Cifras redistribuidas<sup>1</sup>

Peatones	584	764
Ciclistas	4	13
Motociclistas	117	212
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	258	440
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	21	54
Otros	1	5
NE	503	
<b>Población</b>	17,118,525	
<b>Parque vehicular</b>	6,549,299	
<b>Tasa de mortalidad</b>		8.7 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>		2.1 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>		10.6 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>		382.6 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2016 fue de 8.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 6.7% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Ecatepec de Morelos	162	112	0	14	36
Toluca	125	67	1	17	40
Naucalpan de Juárez	108	59	0	18	31
Ixtapaluca	72	28	1	10	33
Texcoco	59	31	1	12	15

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

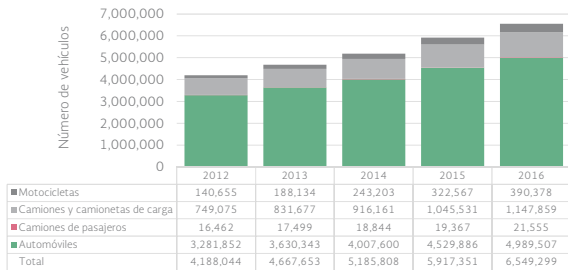
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Ecatepec de Morelos	204	136	1	30	29	8
Chimalhuacán	92	44	1	36	10	1
Nezahualcóyotl	69	33	0	22	12	2
Tejupilco	54	0	0	14	38	2
Tultitlán	43	16	0	17	10	0

Fuente: SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Estado de México

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

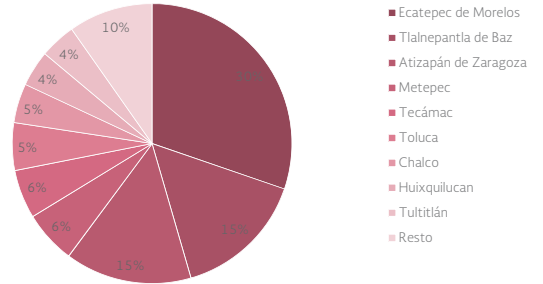


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 56.4% y un 10.7% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 21%.

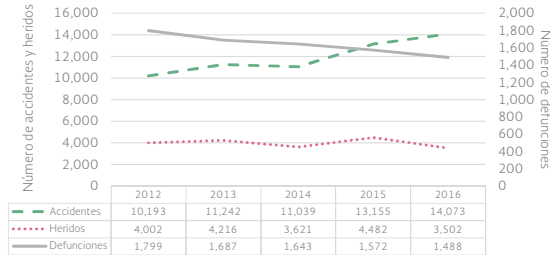
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 60% de los accidentes se concentran en tres municipios: Ecatepec de Morelos, Tlalneptlantla de Baz y Atizapán de Zaragoza.

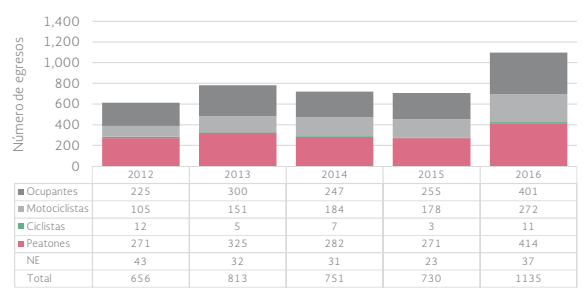
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, los accidentes aumentaron un 7%, mientras que los heridos y las defunciones disminuyeron un 21.9% y un 5.3%. En comparación con 2012 los accidentes aumentaron un 38.1%.

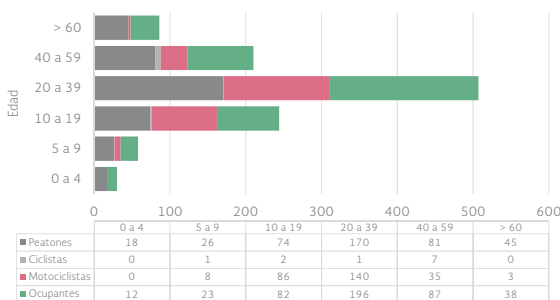
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2015 aumentaron un 55.5% los egresos en comparación con 2015. El 36.5% de los egresos corresponde a peatones y el 35.3% a ocupantes. Respecto a 2012, los egresos aumentaron un 73%.

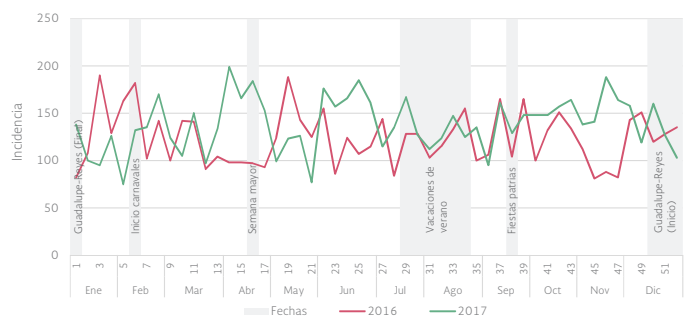
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 44.7% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 9 años y de más de 60 años predominan los egresos de peatones, mientras que en el grupo de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



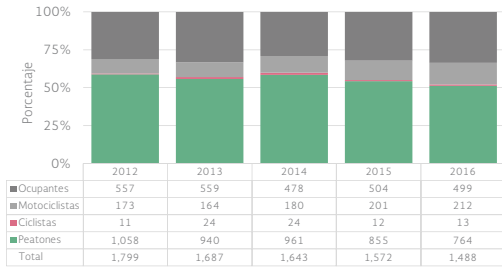
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 se registraron en promedio 138 casos, 15 casos más que en 2016. Las semanas 14, 16, 26 y 46 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Estado de México

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

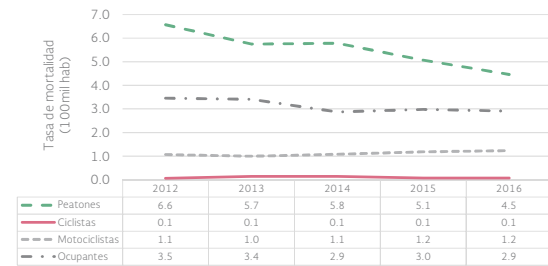


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

El 51.3% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2012 y 2015, las defunciones aumentaron un 10.2% y 8.2%, respectivamente.

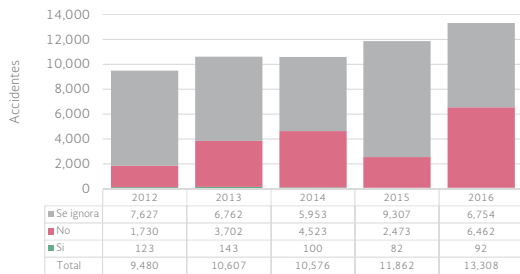
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución del 22.2% en comparación con 2012. La tasa de motociclistas incrementó un 3.9% en comparación con 2015.

### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

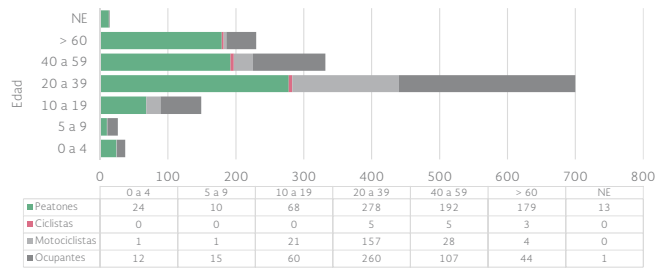


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 1.4% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 25.2% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Occupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

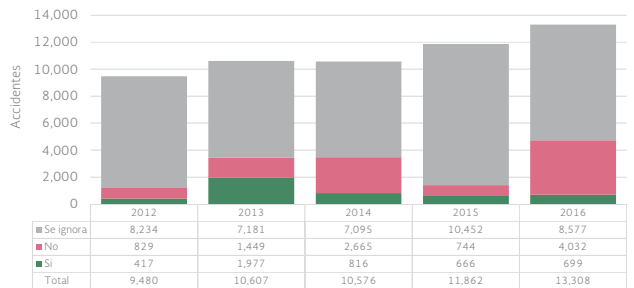
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 47% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 5 años y de 10 años en adelante predominan las defunciones peatones.

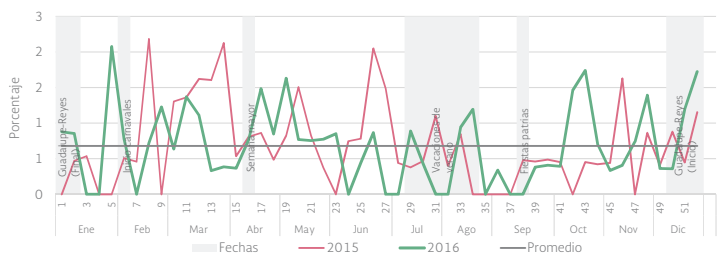
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 85.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 386.4% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 1.4% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 5, 19 y 43 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## GUANAJUATO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Guanajuato

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
 Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

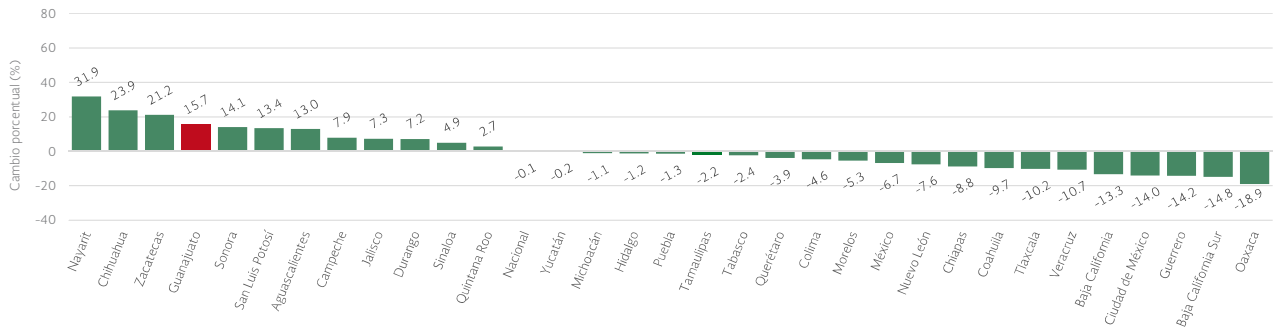
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	20,732	
Carreteras federales	534	
Zonas urbanas y suburbanas	20,198	
<b>Heridos</b>	7,430	
<b>Egresos hospitalarios</b>	3,038	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	1,090	
Peatones	226	504
Ciclistas	3	15
Motociclistas	72	225
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	107	321
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	2	20
Otros	1	5
NE	679	
<b>Población</b>	5,864,016	
<b>Parque vehicular</b>	1,883,204	
<b>Tasa de mortalidad</b>	18.6 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	11.0 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	5.3 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	321.1 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
 La tasa de mortalidad en 2016 fue de 18.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 15.7% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
León	186	97	4	42	43
Celaya	108	56	1	28	23
Irapuato	94	42	2	17	33
Salamanca	79	37	0	16	26
Silao	50	23	1	10	16

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.  
 Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
León	453	163	17	169	98	6
Irapuato	287	94	0	132	56	5
Dolores Hidalgo Cuna de la	233	28	3	94	100	8
Celaya	194	44	9	83	19	39
San Miguel de Allende	146	13	2	53	76	2

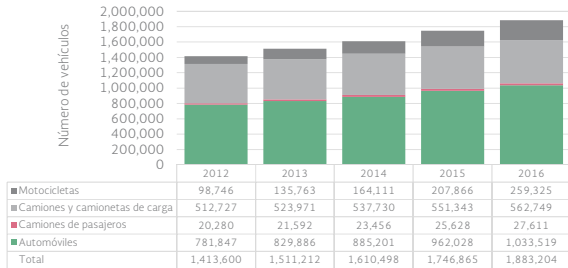
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Guanajuato

#### Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

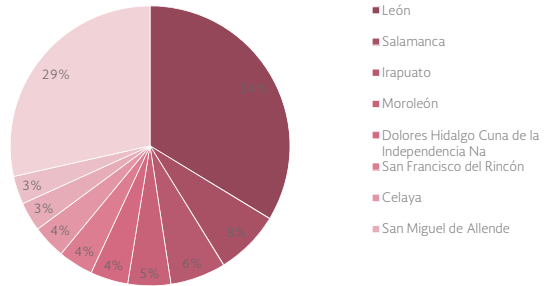


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 33.2% y un 7.8% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 24.8%.

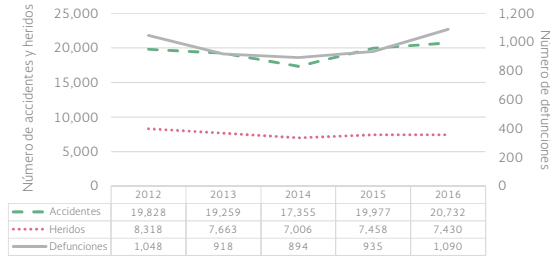
#### Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 34% de los accidentes se concentra en un municipio: León.

#### Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

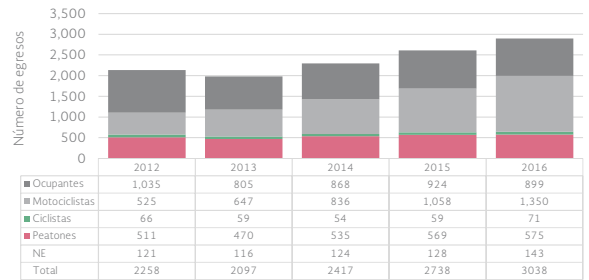


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, aumentaron los accidentes y las defunciones un 3.8% y 16.6%, respectivamente. El número de heridos disminuyó un .4% en comparación con 2015.

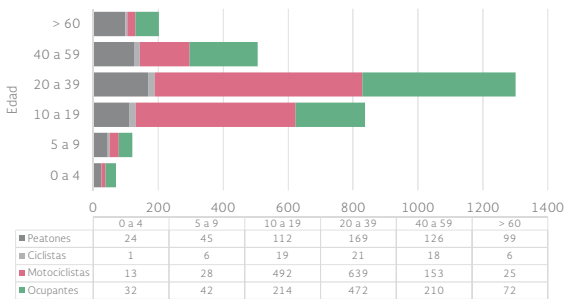
#### Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 se registró un aumento del 11% en egresos en comparación con 2015. El 44.4% del total de los egresos corresponde a motociclistas. El grupo de usuarios que presentó un mayor incremento en comparación con 2015 fue el de los motociclistas con un aumento del 27.6%.

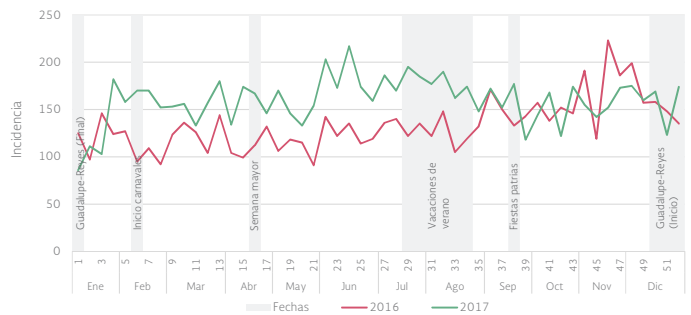
#### Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 42.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de edad menores a 5 años y de 40 a 59 años predominan los egresos de ocupantes. En los grupos de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas. En los grupos de 5 a 9 años y de más de 60 años predominan los egresos de peatones.

#### Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

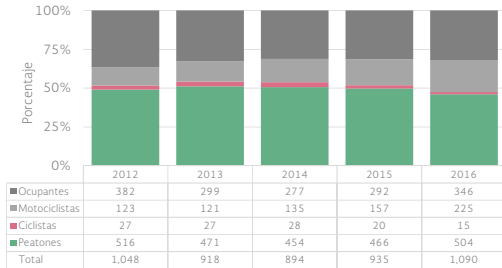


Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 160 casos por semana, 27 casos más que en 2016. En las semanas 22, 24 y 29 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Guanajuato

**Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016**

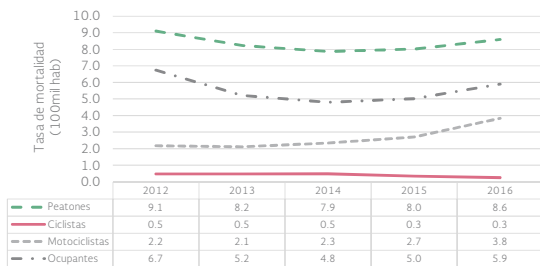


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 aumentaron un 4% y un 16.6% las defunciones en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Por tipo de usuario, el número de defunciones que registró un mayor incremento fue el de motociclistas con un aumento de 43.3% en comparación con 2015.

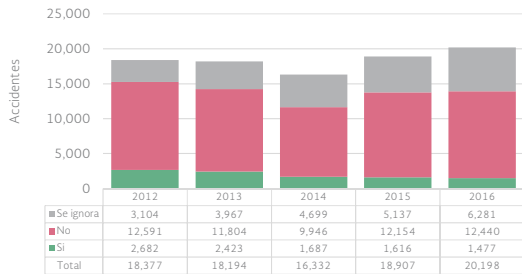
**Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016**



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró un aumento de 5% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento mayor en comparación con el mismo periodo fue la de motociclistas con un 42.2%.

**Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016**

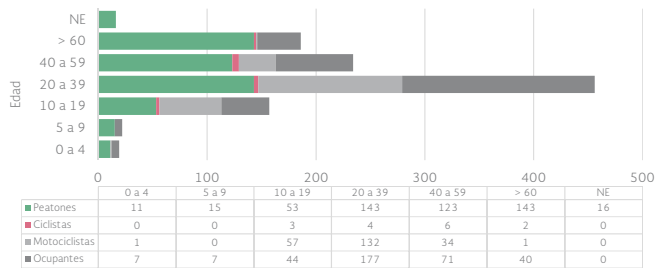


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 10.6% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 44.9% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)]. Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (O-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

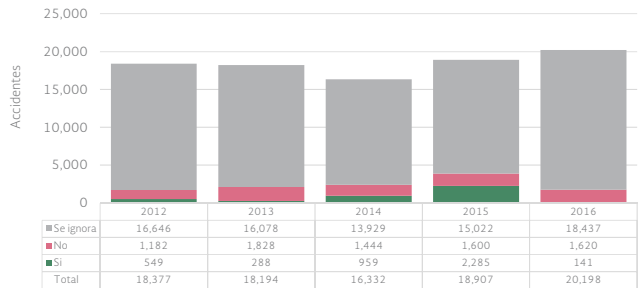
**Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016**



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 41.8% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años, en este grupo predominan las defunciones de ocupantes. En los grupos de menores de 10 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en el grupo de 10 a 19 años predominan las defunciones de motociclistas.

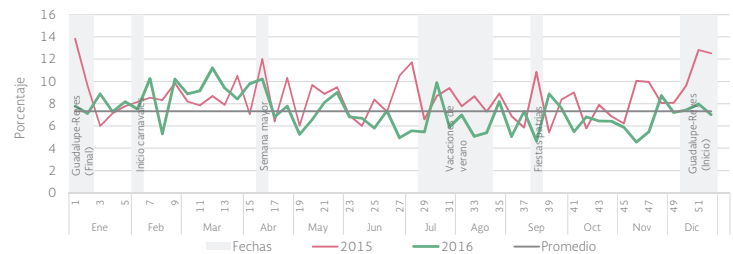
**Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016**



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 92% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 74.3% de conductores que sí llevan puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

**Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016**



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 10.6% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 6, 9, 12, 16 y 30 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## GUERRERO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Guerrero

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	4,007
Carreteras federales	407
Zonas urbanas y suburbanas	3,600
<b>Heridos</b>	1,687
<b>Egresos hospitalarios</b>	915

Defunciones	Cifras
Peatones	58
Ciclistas	0
Motociclistas	17
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	82
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	0
Otros	0
NE	238

Cifras redistribuidas<sup>1</sup>

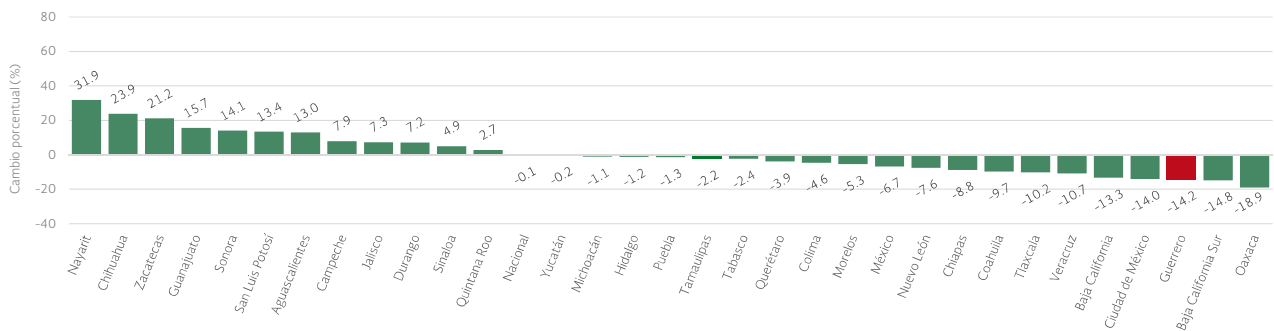
Defunciones	Cifras	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>
Peatones	58	157
Ciclistas	0	8
Motociclistas	17	61
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	82	162
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	0	7
Otros	0	0
NE	238	

<b>Población</b>	3,588,255
<b>Parque vehicular</b>	1,076,055
<b>Tasa de mortalidad</b>	11.0 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	3.7 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	9.9 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	299.9 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup>En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 11 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 14.2% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Acapulco de Juárez	109	43	0	14	52
Copanotoyac	50	29	0	12	9
Cuautepec	30	13	2	2	13
Ometepec	26	5	0	6	15
Chilapa de Álvarez	13	4	0	1	8

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Acapulco de Juárez	318	53	0	115	118	32
Iguala de la Independencia	79	12	1	45	21	0
Chilpancingo de los Bravo	71	11	0	30	29	1
Taxco de Alarcón	53	11	0	19	22	1
Zihuatanejo de Azueta	52	6	0	21	25	0

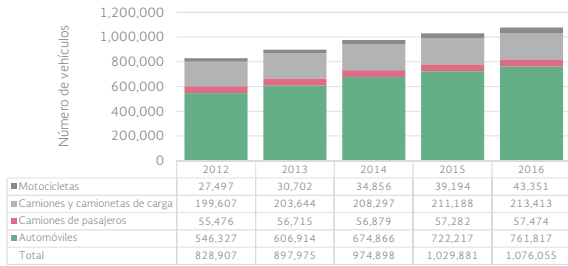
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Guerrero

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

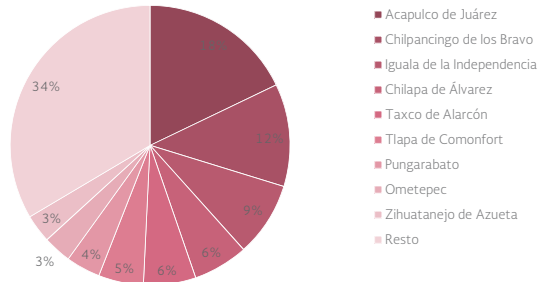


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 29.8% y un 4.5% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 10.6%.

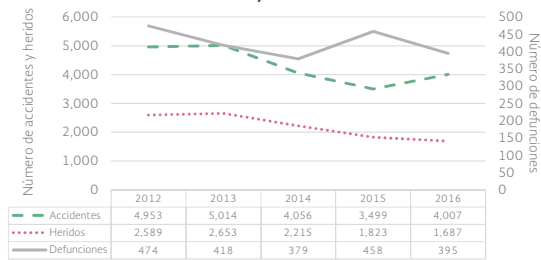
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 30% de los accidentes se concentra en dos municipios: Acapulco de Juárez y Chilpancingo de los Bravo.

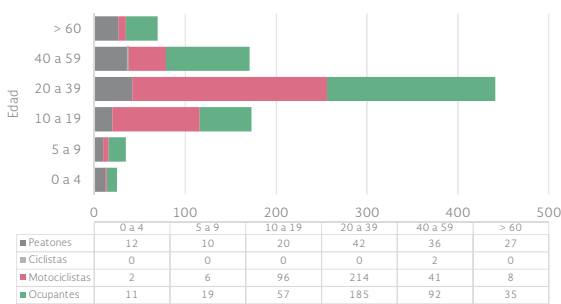
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 7.5% los heridos y 13.8% las defunciones, mientras que las defunciones aumentaron un 14.5%.

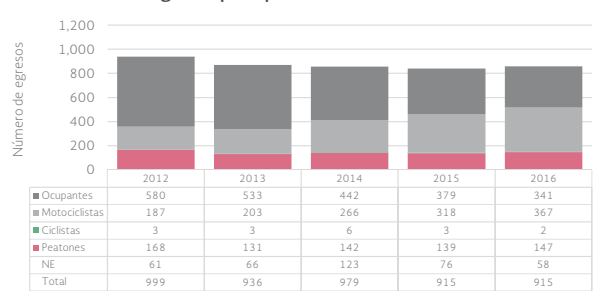
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 48.2% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 años a 59 años predominan los egresos de motociclistas, mientras que en los grupos de 5 a 9 años y de más de 60 años predominan los egresos de ocupantes.

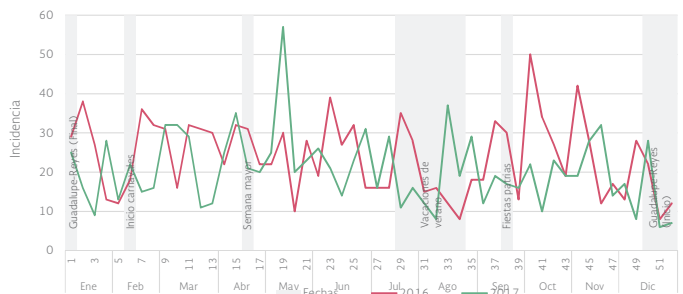
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

El número de egresos hospitalarios en 2015 y 2016 fue el mismo. El 40.1% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 15.4% y un 5.8% los de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



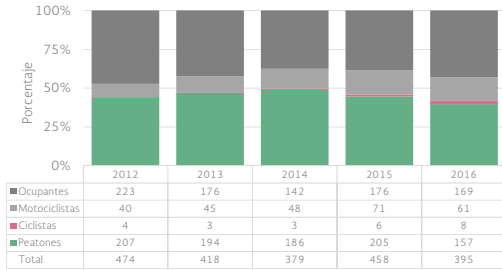
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 21 casos por semana, 3 casos menos que en 2016. En las semanas 15, 19 y 33 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Guerrero

**Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016**

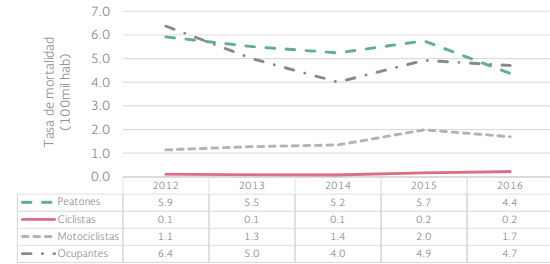


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 disminuyeron un 16.7% las defunciones en comparación con 2012 y un 13.8% en comparación con 2015. Del total de las defunciones, 42.8% fueron de ocupantes.

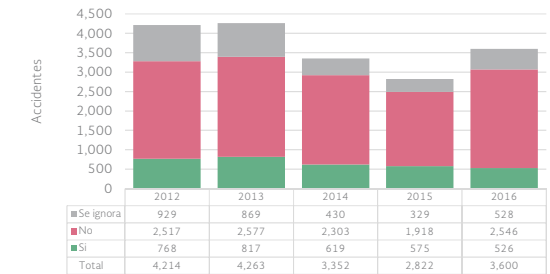
**Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016**



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución de 18.7% y de 14.2% en comparación con 2012 y 2015.

**Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016**

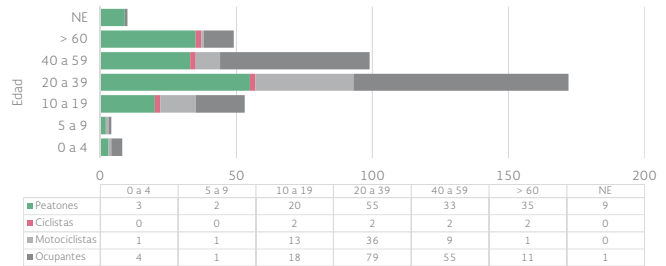


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 17.1% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 31.5% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

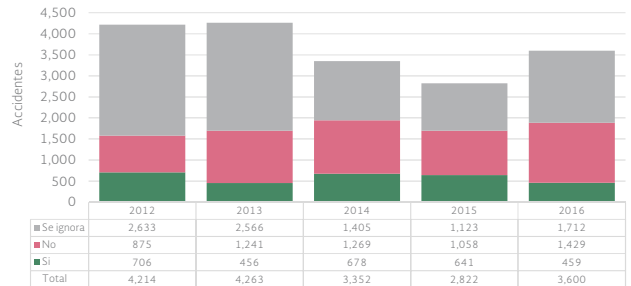
**Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016**



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 43.5% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 5 años y de 10 a 59 años predominan las defunciones de ocupantes, mientras que en el grupo de 60 años y más predominan las defunciones de peatones.

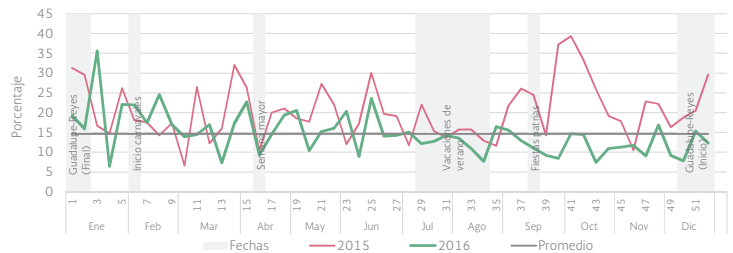
**Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016**



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 75.7% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 63.3% de conductores que no llevan puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

**Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016**



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un % estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 14, 25, 40, 41 y 42 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## HIDALGO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Hidalgo

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	3,420
Carreteras federales	274
Zonas urbanas y suburbanas	3,146
<b>Heridos</b>	1,005
<b>Egresos hospitalarios</b>	825

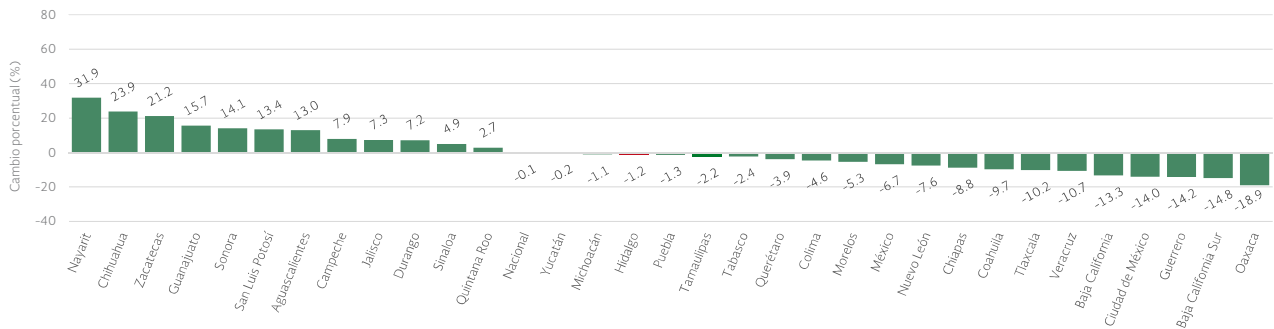
	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>	
<b>Defunciones</b>	395	
Peatones	85	134
Ciclistas	5	9
Motociclistas	34	74
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	126	168
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	5	10
Otros	0	0
NE	140	

<b>Población</b>	2,913,152
<b>Parque vehicular</b>	1,014,157
<b>Tasa de mortalidad</b>	13.6 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	3.4 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	11.5 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	348.1 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
La tasa de mortalidad en 2016 fue de 13.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 1.2% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Pachuca de Soto	67	32	2	13	20
Tula de Allende	37	13	1	6	17
Tulancingo de Bravo	36	11	1	4	20
Ixmiquilpan	27	7	2	6	12
Tizayuca	16	6	1	5	4

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

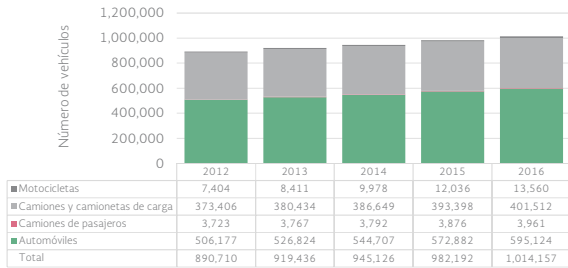
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Tulancingo de Bravo	101	3	0	21	74	3
Pachuca de Soto	100	20	0	21	57	2
Ixmiquilpan	38	4	3	14	17	0
Tula de Allende	37	5	0	15	15	2
Tezontepec de Aldama	29	3	0	20	6	0

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Hidalgo

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

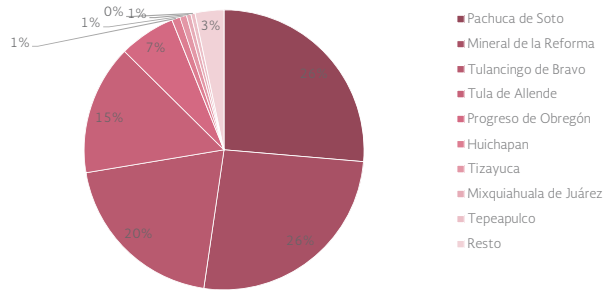


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 13.9% y un 3.3% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 12.5%.

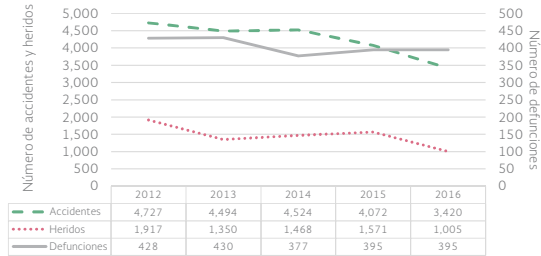
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 87% de los accidentes se concentra en cuatro municipios: Pachuca de Soto, Mineral de la Reforma, Tulancingo de Bravo y Tula de Allende.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

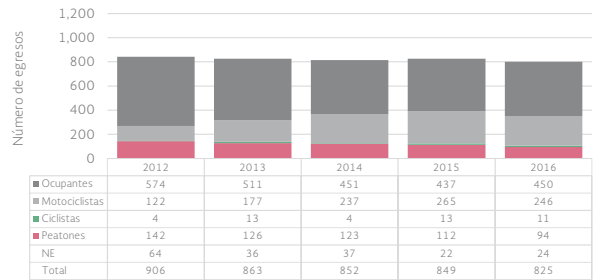


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 16% los accidentes, un 36% los heridos y el número de defunciones fue el mismo.

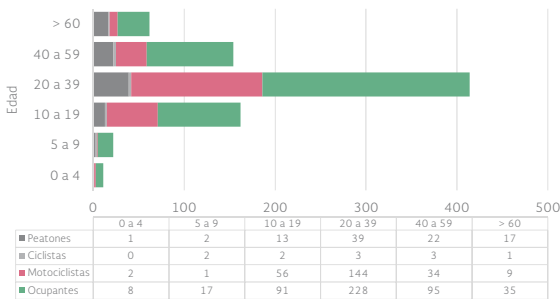
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 disminuyeron 2.8% los egresos en comparación con 2015. El 54.5% del total de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2012, los egresos disminuyeron 8.9%.

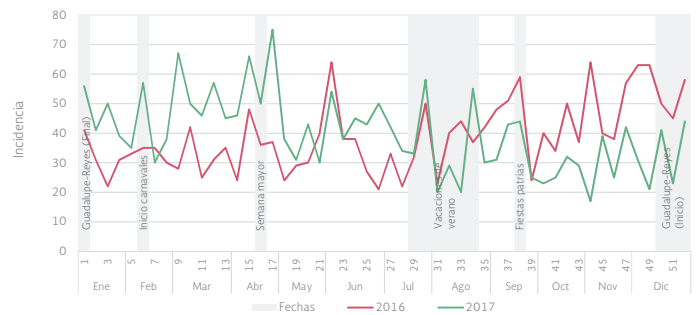
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 50.2% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos grupos de edad predominan los egresos de ocupantes a excepción del grupo de 10 a 19 años en el que el número de egresos de motociclistas es igual al de ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



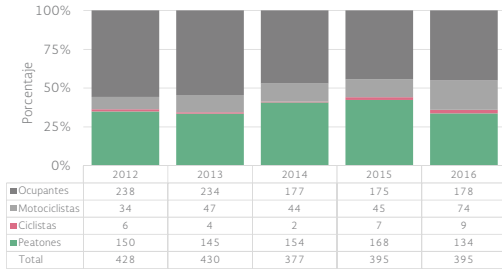
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 40 casos por semana, 1 caso más que en 2016. En las semanas 9, 15 y 17 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Hidalgo

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

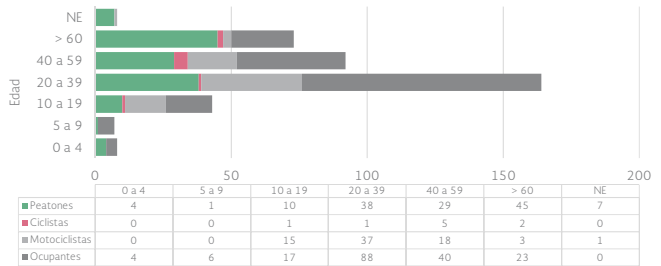


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 disminuyeron 16.7% y 13.8% las defunciones en comparación con 2012 y 2015. Las defunciones de motociclistas aumentaron un 64.4% en comparación con 2015.

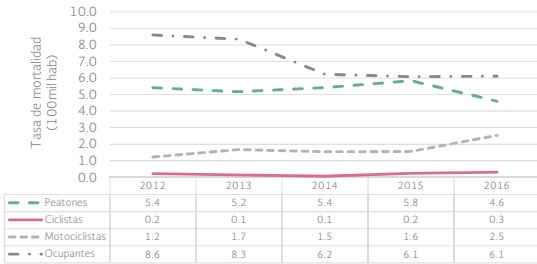
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 41.5% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 5 a 59 años predominan las defunciones de ocupantes, mientras que en el grupo de 60 años en adelante predominan las defunciones de peatones.

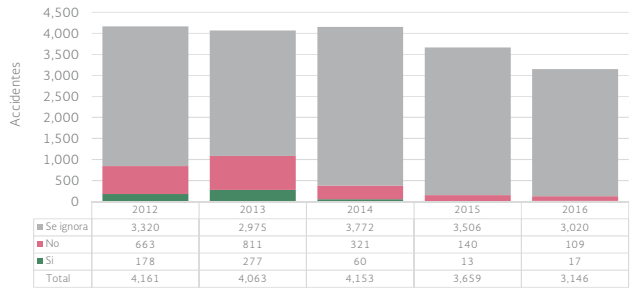
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una reducción de 9.1% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento mayor en comparación con 2015 fue la de motociclistas con un 62.5%.

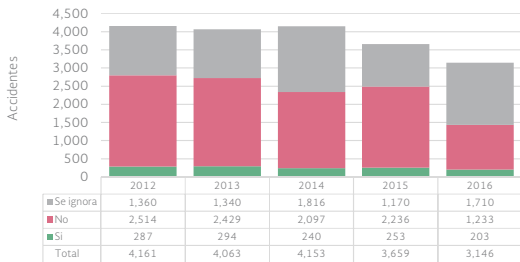
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 86.5% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 90.4% de conductores que si llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

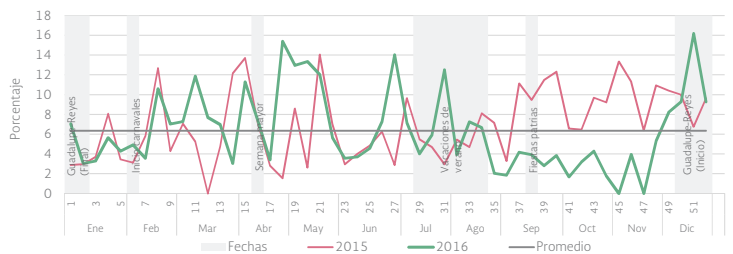
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 14.1% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 29.3% de conductores que presentaban ésta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 14.1% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 18, 27 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## JALISCO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Jalisco

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

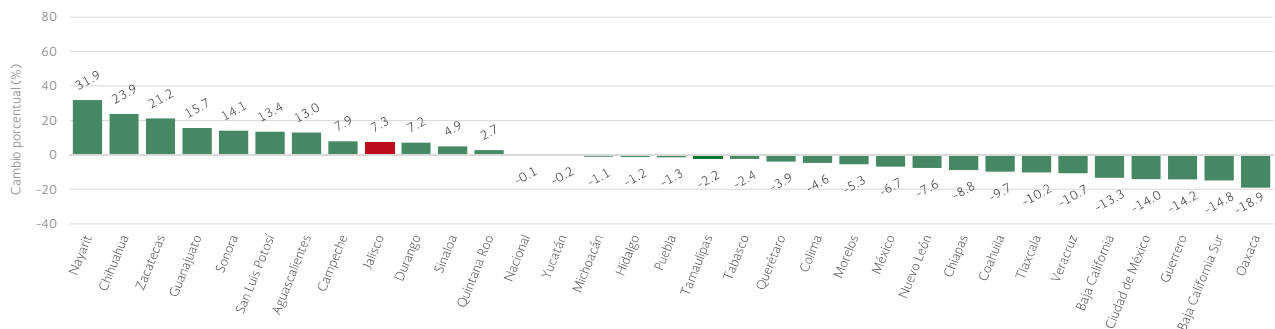
Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	31,471	
Carreteras federales	748	
Zonas urbanas y suburbanas	30,723	
<b>Heridos</b>	4,636	
<b>Egresos hospitalarios</b>	1,750	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	1,342	
Peatones	383	651
Ciclistas	13	25
Motociclistas	170	289
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	144	344
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	7	26
Otros	5	7
NE	620	

<b>Población</b>	8,022,181
<b>Parque vehicular</b>	3,429,847
<b>Tasa de mortalidad</b>	16.7 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	9.2 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	4.3 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	427.5 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup>En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 16.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 7.3% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Guadalajara	304	169	2	78	55
Zapopan	97	58	1	14	24
Tlajomulco de Zúñiga	76	45	1	10	20
Tepatitlán de Morelos	54	26	1	17	10
Lagos de Moreno	51	20	0	6	25

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Guadalajara	705	158	7	328	140	72
Puerto Vallarta	95	7	2	51	35	0
San Juan de los Lagos	71	9	0	38	21	3
Lagos de Moreno	51	6	3	31	7	4
Tepatitlán de Morelos	48	4	0	33	2	9

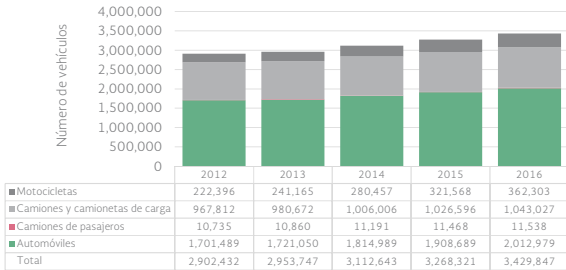
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Jalisco

#### Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

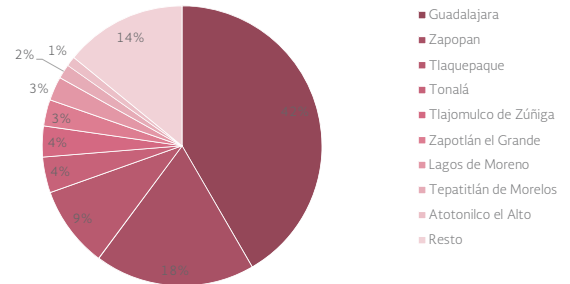


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 18.2% y un 5.5% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 12.7%.

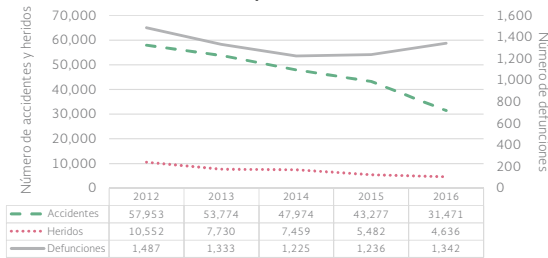
#### Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 60% de los accidentes se concentra en tres municipios: Guadalajara y Zapopan.

#### Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

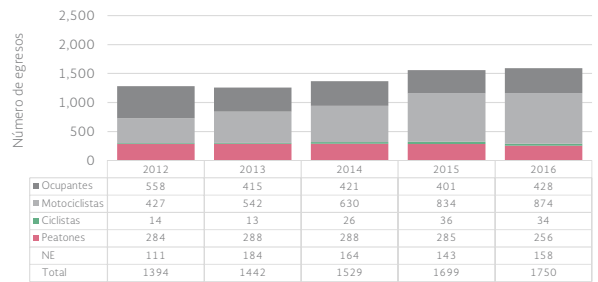


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2016, disminuyeron un 27.3% los accidentes y un 15.4% los heridos, mientras que las defunciones aumentaron un 8.6%.

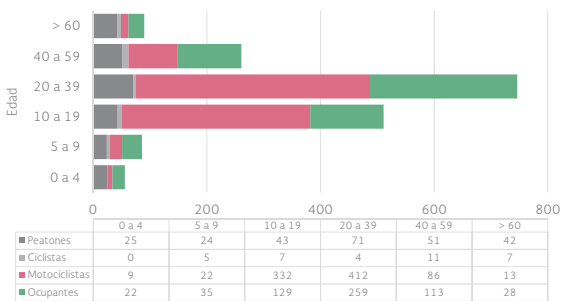
#### Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 aumentó un 3% el número de egresos en comparación con 2015. El 49.9% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas y ocupantes registraron un incremento de 4.8% y 6.7%, respectivamente.

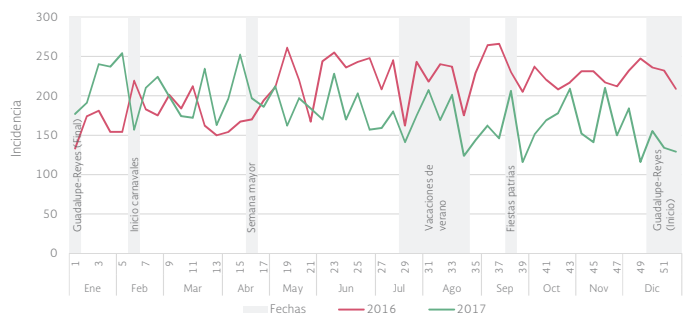
#### Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 42.6% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 5 a 9 años y de 40 a 59 años predominan los egresos de ocupantes, en los grupos de 0 a 4 años y a partir de 60 años predominan los egresos de peatones, mientras que en los grupos de 10 a 59 años predominan los egresos de motociclistas.

#### Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

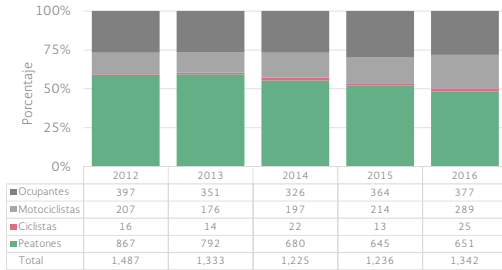
En 2017, se registraron 180 casos en promedio por semana, 30 casos menos que en 2016. En las semanas 3, 5 y 15 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Jalisco

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

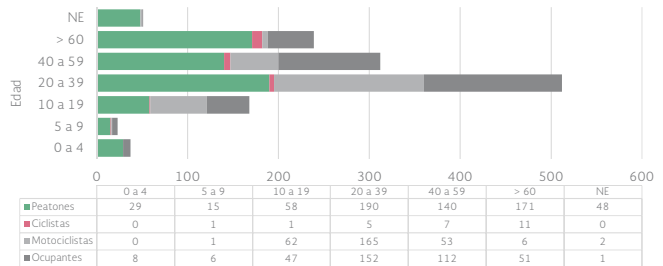


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 aumentaron 8.6% las defunciones en comparación con 2015. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 35% y las de ocupantes aumentaron un 3.6% en comparación con el año anterior.

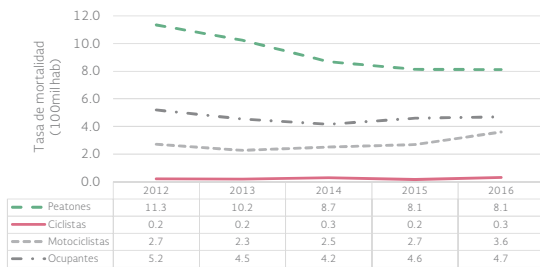
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 38.2% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de peatones, excepto en el grupo de 20 a 39 años en el que predominan las defunciones de motociclistas.

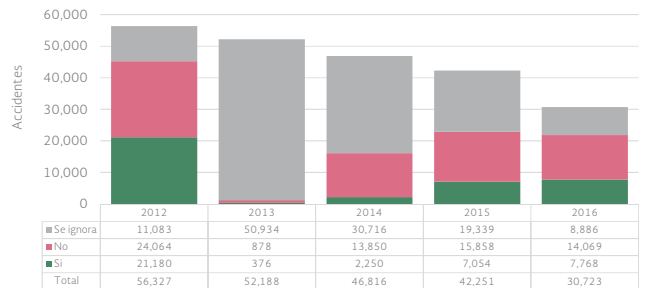
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una reducción del 14% en comparación con 2012. Por tipo de usuario, las tasas de motociclistas y ocupantes aumentaron un 33.5% y un 2.4%.

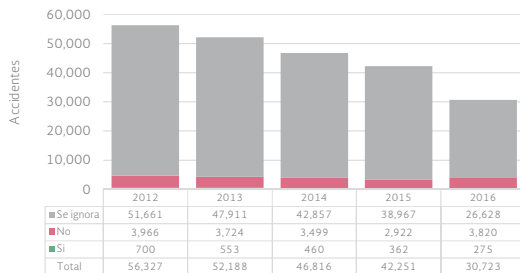
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 64.4% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 63.3% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

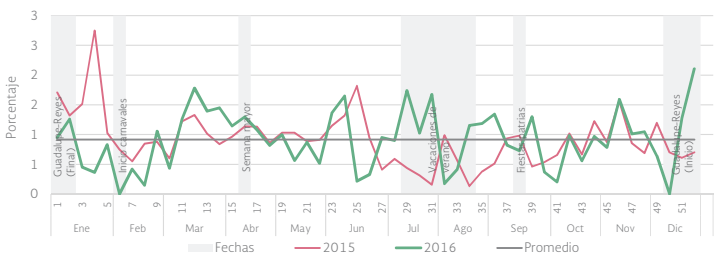
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 6.7% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 60.7% de conductores que presentaban ésta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 6.7% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 12, 24, 29, 31, 46 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## MICHOACÁN DE OCAMPO

### 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Michoacán de Ocampo

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	13,235
Carreteras federales	598
Zonas urbanas y suburbanas	12,637
<b>Heridos</b>	4,656
<b>Egresos hospitalarios</b>	1,511
<b>Defunciones</b>	
Peatones	495
Ciclistas	2
Motociclistas	33
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	55
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	0
Otros	0
NE	358

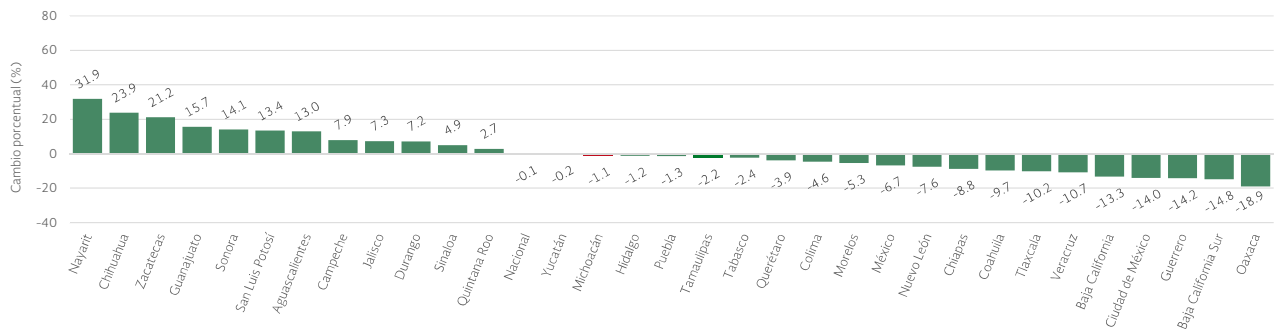
Cifras redistribuidas<sup>1</sup>

Peatones	47	215
Ciclistas	2	7
Motociclistas	33	104
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	55	158
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	0	10
Otros	0	1
NE	358	
<b>Población</b>	4,627,902	
<b>Parque vehicular</b>	2,078,184	
<b>Tasa de mortalidad</b>	10.7 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	6.4 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	3.7 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	449.1 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 10.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 1.1% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Zamora	40	16	0	12	12
Morelia	35	16	0	8	11
Uruapan	28	8	0	7	13
Zitácuaro	27	16	0	5	6
Lázaro Cárdenas	24	15	0	2	7

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

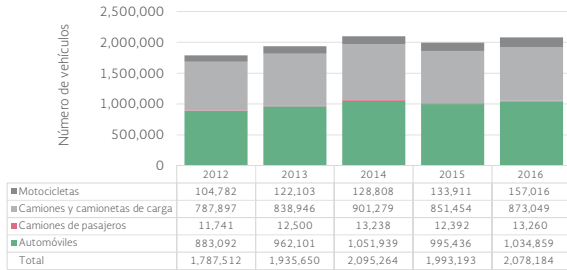
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Morelia	176	17	1	62	93	3
Apatzingán	136	7	1	70	57	1
Uruapan	115	18	2	54	38	3
Zamora	70	21	1	30	17	1
Sahuayo	69	7	0	56	5	1

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Michoacán de Ocampo

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

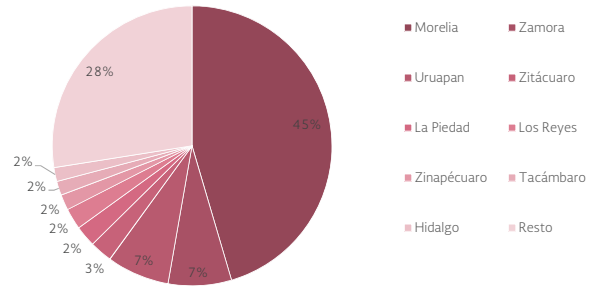


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 16.3% y un 4.3% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 17.3%.

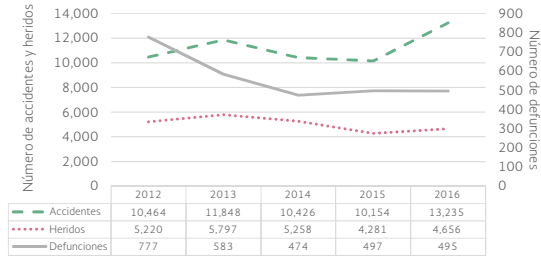
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 45% de los accidentes se concentran en un municipio: Morelia

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

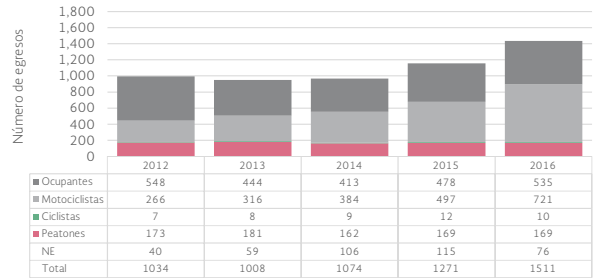


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En comparación con el 2015, los accidentes y los heridos aumentaron un 30.3% y 35.2%, respectivamente, mientras que las defunciones disminuyeron 4%

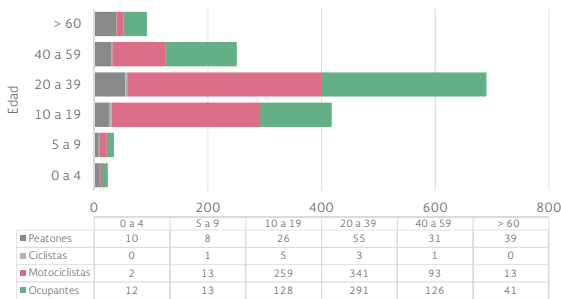
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En comparación con 2015, aumentaron los egresos un 18.9%, por tipo de usuarios, los egresos de motociclistas incrementaron 45.1%. En comparación con el 2012, los egresos aumentaron un 46.1%.

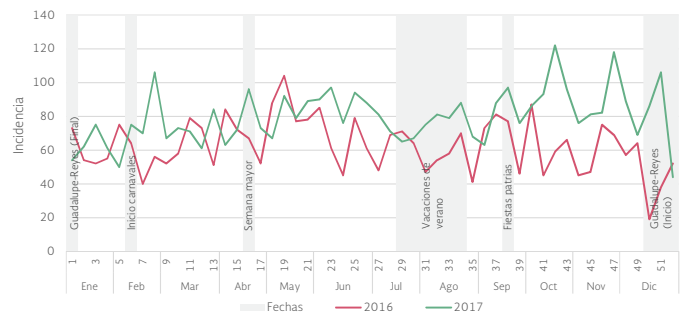
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 46% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años y de 40 años en adelante predominan los egresos de ocupantes, mientras que en los grupos de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

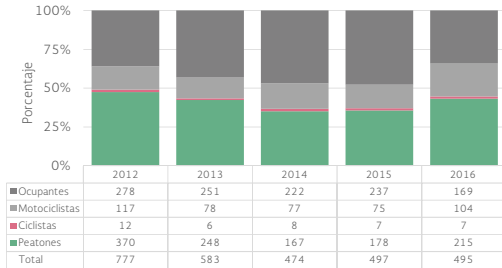


Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, en promedio se registraron 79 pacientes por día con lesiones en hospitales, 17 casos más que en 2016. En las semanas 17, 48 y 50 se registran más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Michoacán de Ocampo

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

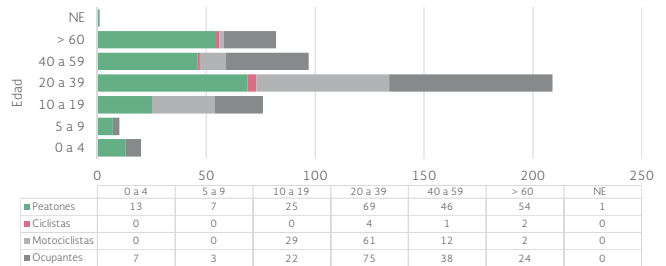


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 las defunciones disminuyeron un 36.3 y .4% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Las defunciones de motociclistas y las de peatones aumentaron un 38.7% y un 69.6% respectivamente en comparación con 2015.

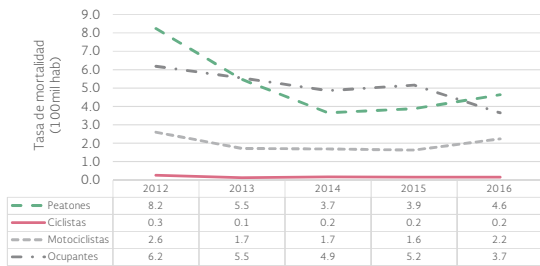
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 42.2% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menos de 10 años y de mayores de 40 años predominan las defunciones de peatones, en los grupos de 10 a 19 años predominan las defunciones de motociclistas, mientras que en el grupo de 20 a 39 años predominan las defunciones de motociclistas.

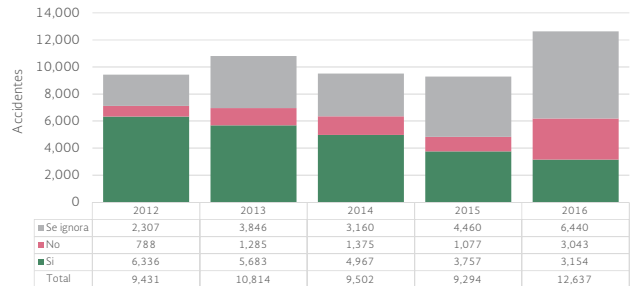
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución de 38.1% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas que registraron un mayor aumento fueron las de peatones y motociclistas con un incremento un 37.7% y 20%, en comparación con 2015.

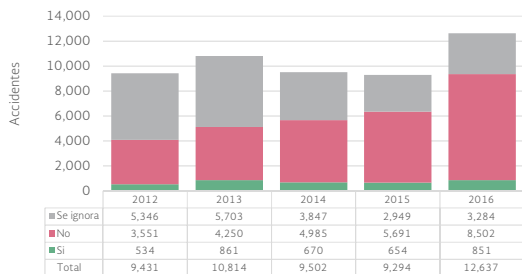
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 49.1% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 50.2% de conductores que sí llevan puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

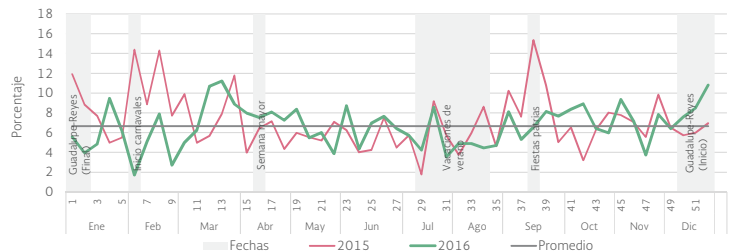
### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 9.1% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo un aumento de 59.4% de conductores que presentaban ésta condición.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, un 9.1% de los accidentes estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 4, 12, 13, 45 y 52 se registraron más accidentes asociados al alcohol.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## MORELOS 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Morelos

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

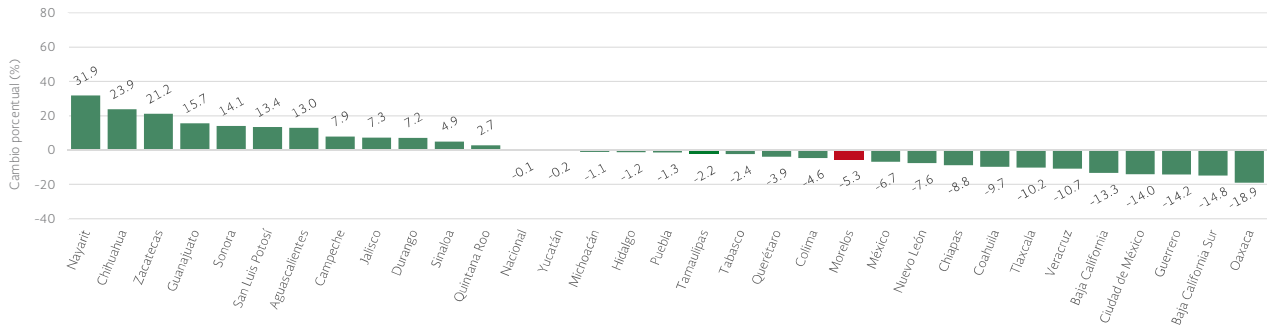
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	9,982
Carreteras federales	252
Zonas urbanas y suburbanas	9,730
<b>Heridos</b>	2,481
<b>Egresos hospitalarios</b>	281
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>	
<b>Defunciones</b>	228
Peatones	47
Ciclistas	0
Motociclistas	6
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	39
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	0
Otros	0
NE	136
<b>Población</b>	1,943,044
<b>Parque vehicular</b>	576,327
<b>Tasa de mortalidad</b>	11.7 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	17.3 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	2.3 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	296.6 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 11.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 5.3% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Cuernavaca	59	31	1	9	18
Cuautla	39	16	0	7	16
Jojutla	18	10	0	0	8
Yauatepec	16	8	0	3	5
Emiliano Zapata	13	11	0	0	2

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

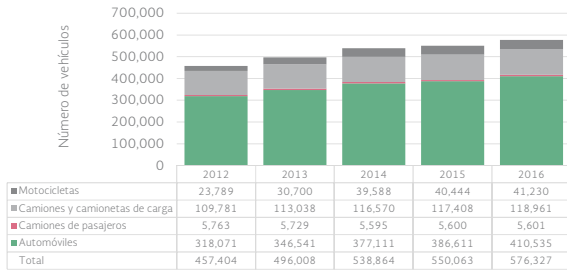
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Cuautla	35	17	1	13	3	1
Yauatepec	30	7	0	18	4	1
Ayala	18	6	0	9	3	0
Jojutla	18	1	1	9	7	0
Cuernavaca	16	2	0	11	2	1

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Morelos

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

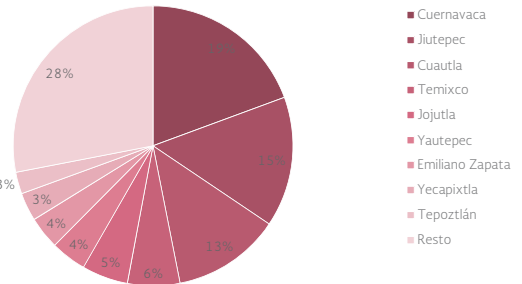


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 26% y un 4.8% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron el mayor incremento en comparación con 2015 fueron los automóviles con un aumento de 6.2%.

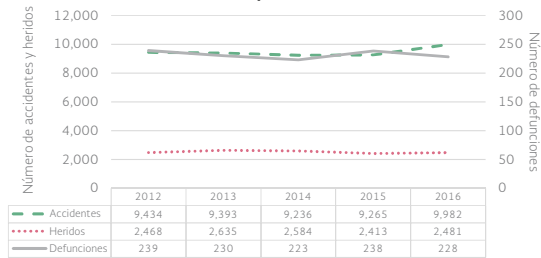
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 47% de los accidentes se concentra en tres municipios: Cuernavaca, Jiutepec y Cuautla.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

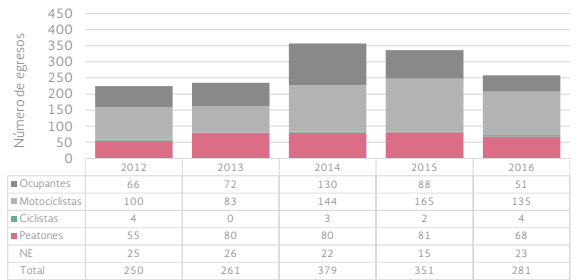


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, aumentaron un 7.7% los accidentes, un 2.8% los heridos y disminuyeron un 4.2% las defunciones. Estas últimas tuvieron un incremento del 5.8% en comparación con 2012.

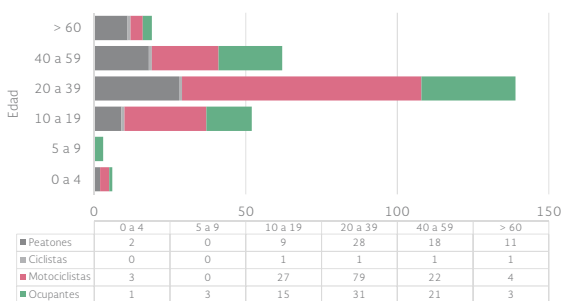
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2015 se registró una reducción del 19.9% en egresos en comparación con 2014. El 48% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2012, los egresos aumentaron un 12.4%.

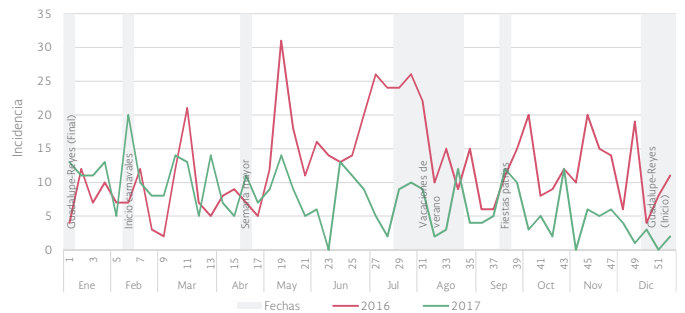
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 49.5% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 a 59 años predominan los egresos de motociclistas, mientras que en el grupo de 60 años y más predominan los egresos de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

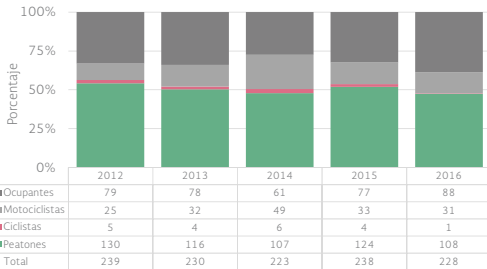
En 2017, se registraron 7 casos en promedio por semana, 6 casos menos que el promedio de 2016. En las semanas 6, 10, 13 y 19 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Morelos

#### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

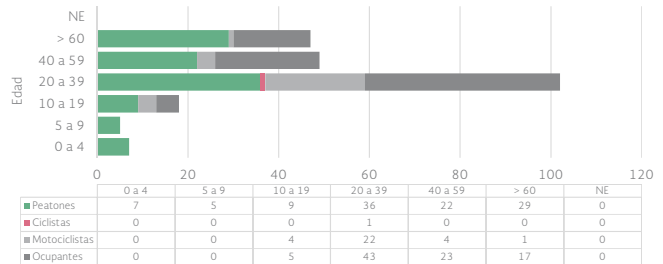


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 disminuyeron un 4.6% y 4.2% las defunciones en comparación con 2012 y 2015. Por tipo de usuario, el número de defunciones que tuvo un aumento mayor fue el de ocupantes.

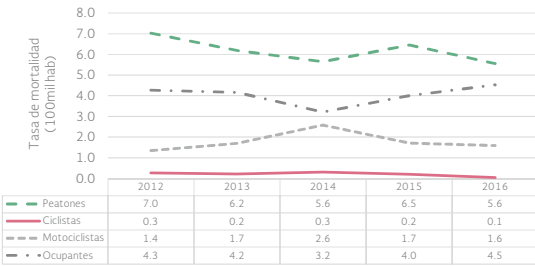
#### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 44.7% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 19 años y de más de 60 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en el grupo de 20 a 59 años predominan las defunciones de ocupantes.

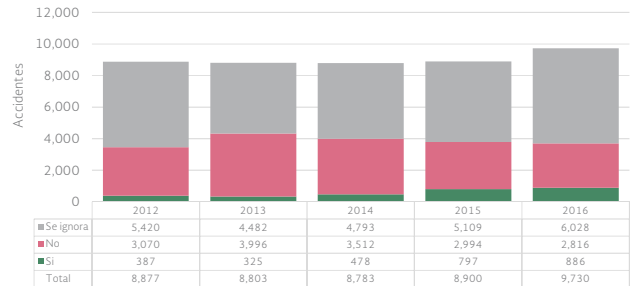
#### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución de 9.1% en comparación con 2012. Por tipo de usuario, la tasa que registró un incremento mayor en comparación con 2015 fue la de ocupantes con un 13%.

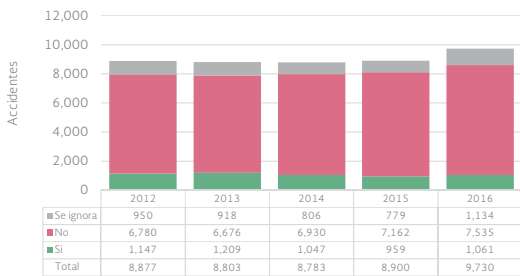
#### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 76.1% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 8.3% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

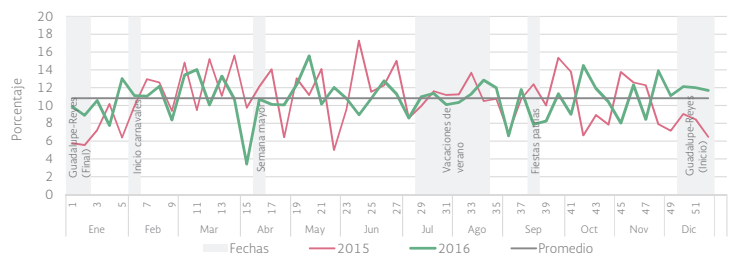
#### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 12.3% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 7.5% de conductores que presentaban ésta condición.

#### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 12.3% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 10, 11, 20, 42 y 48 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## NAYARIT 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Nayarit

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

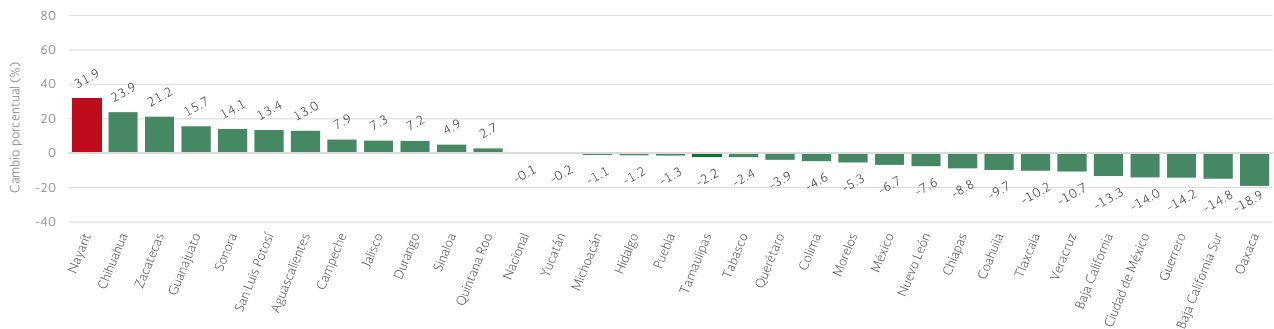
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	2,386	
Carreteras federales	291	
Zonas urbanas y suburbanas	2,095	
<b>Heridos</b>	1,338	
<b>Egresos hospitalarios</b>	422	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	286	
Peatones	62	121
Ciclistas	3	8
Motociclistas	43	65
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	38	62
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	23	27
Otros	3	3
NE	114	
<b>Población</b>	1,246,202	
<b>Parque vehicular</b>	396,424	
<b>Tasa de mortalidad</b>	22.9 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	6.0 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	12.0 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	318.1 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
La tasa de mortalidad en 2016 fue de 22.9 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 31.9% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tepic	117	67	4	27	19
Compostela	29	9	0	6	14
Santa María del Oro	23	8	0	1	14
Santiago Ixcuintla	22	6	1	11	4
Bahía de Banderas	20	6	0	7	7

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

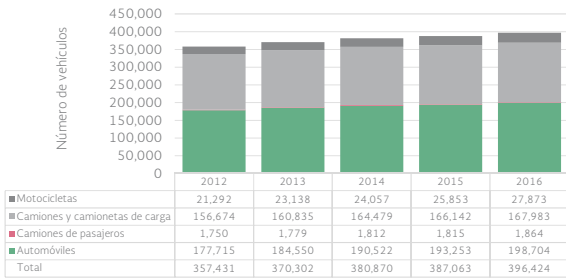
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Tepic	92	8	0	44	37	3
Bahía de Banderas	79	10	0	36	33	0
Santiago Ixcuintla	51	1	1	40	8	1
Compostela	34	2	0	17	15	0
Tuxpan	21	1	0	14	5	1

Fuente: SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Nayarit

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

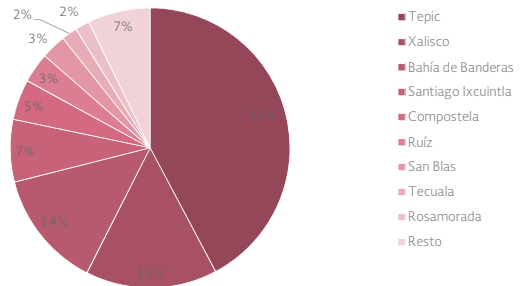


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 10.9% y un 2.4% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 7.8%.

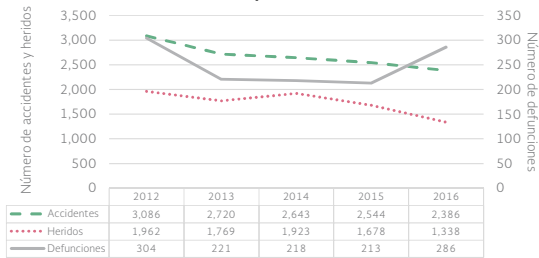
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 71% de los accidentes se concentra en tres municipios: Tepic, Xalisco y Bahía de Banderas.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

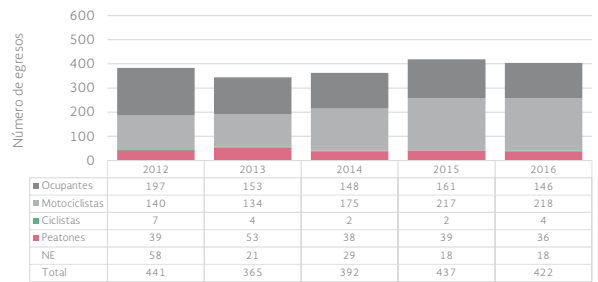


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 6.2% los accidentes y 20.3% los heridos, mientras que aumentaron un 34.3% las defunciones.

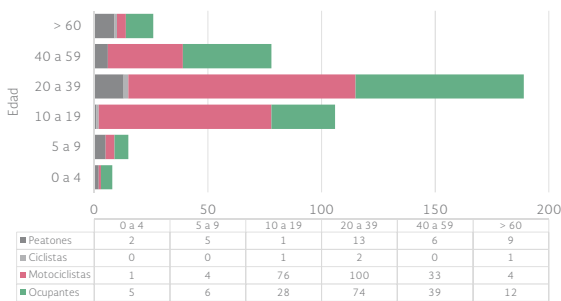
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

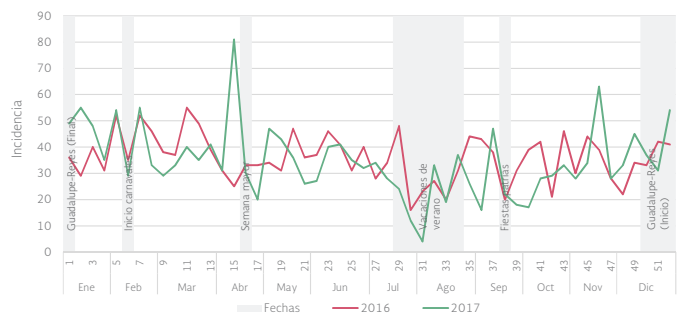
En 2016, disminuyeron un 3.4% el número de egresos en comparación con 2015. El 51.7% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2012, los egresos se redujeron un 4.3%.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

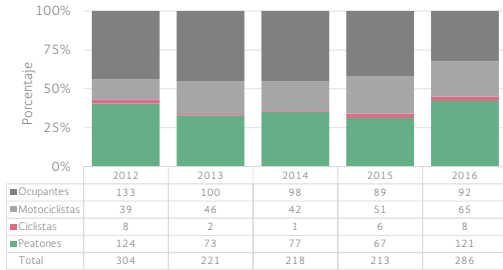


Fuente: SS/DGF, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2016 y 2017

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Nayarit

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

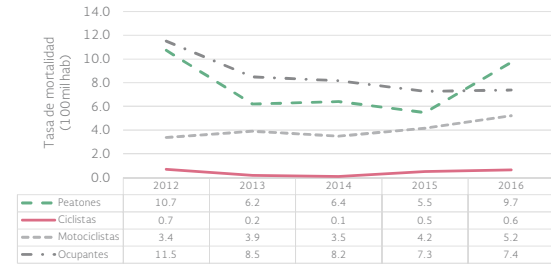


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 aumentaron 34.3% las defunciones en comparación con 2015. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 27.5% y las de peatones aumentaron un 80.6% en comparación con el año anterior.

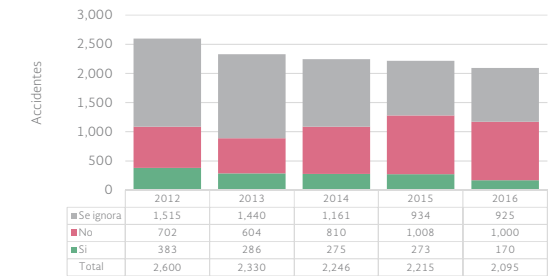
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad disminuyó un 12.8% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las de peatones con 77.4% y motociclistas con un 25.2%.

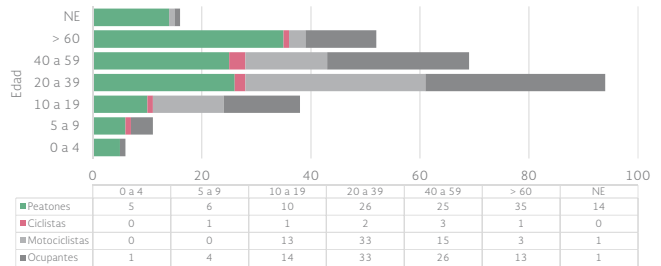
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 14.5% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 55.6% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

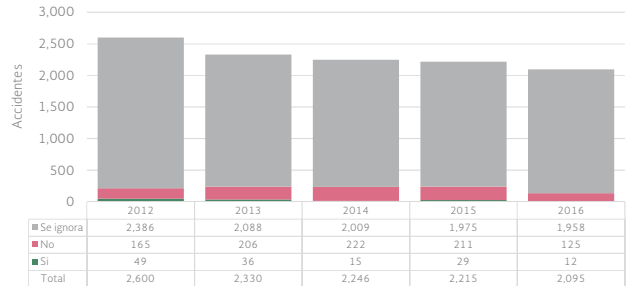
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 32.9% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 9 años y de más de 60 años predominan las defunciones de peatones.

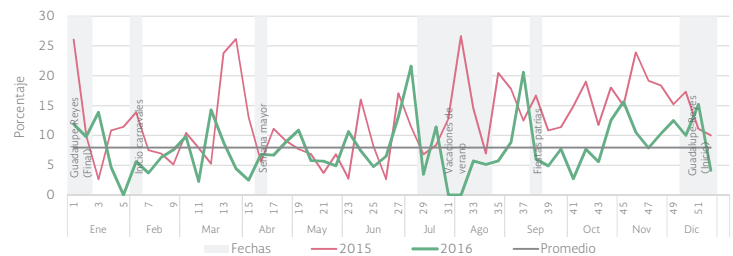
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 91.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución 75.5% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 14.5% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 28, 38 y 45 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## NUEVO LEÓN 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Nuevo León

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

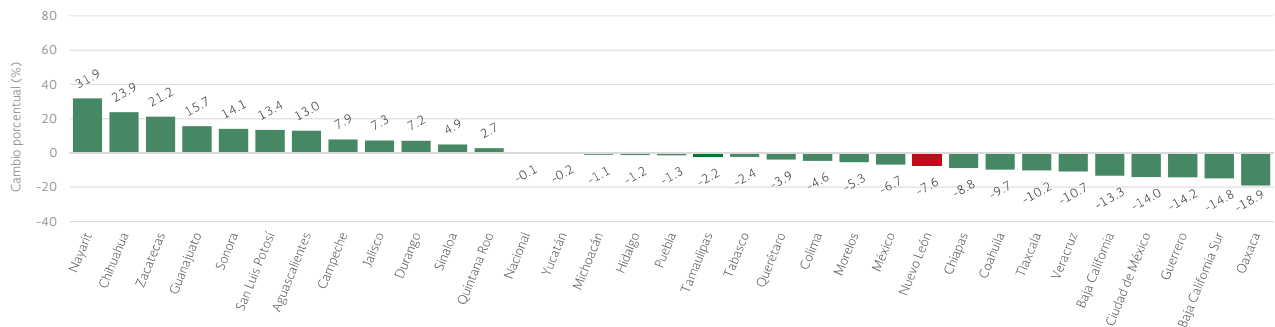
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	76,459	
Carreteras federales	528	
Zonas urbanas y suburbanas	75,931	
<b>Heridos</b>	9,593	
<b>Egresos hospitalarios</b>	100	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	600	
Peatones	104	282
Ciclistas	0	9
Motociclistas	14	113
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	0	182
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	4	14
Otros	0	0
NE	478	
<b>Población</b>	5,157,780	
<b>Parque vehicular</b>	1,997,592	
<b>Tasa de mortalidad</b>	11.6 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	38.3 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	0.8 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	387.3 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2016 fue de 11.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 7.6% menor que el año anterior.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Monterrey	232	131	3	40	58
Apodaca	37	14	2	5	16
Guadalupe	33	15	0	4	14
Galeana	28	12	0	6	10
Dr. Arroyo	26	11	0	5	10

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Monterrey	30	1	0	2	22	5
Sabinas Hidalgo	24	0	0	0	24	0
Galeana	12	0	0	0	10	2
Guadalupe	5	0	0	0	3	2
Dr. Arroyo	4	1	0	2	1	0

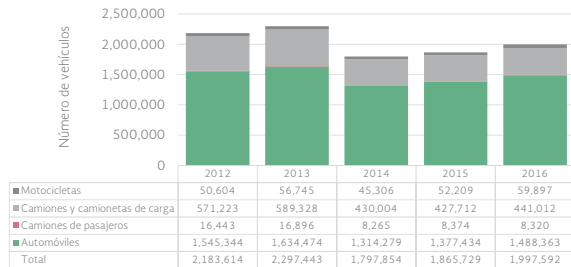
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Nuevo León

**Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016**

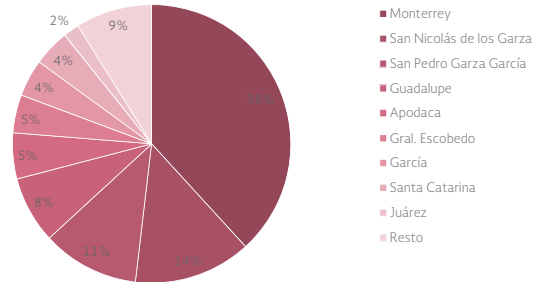


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 7.1% en comparación con 2015. Los vehículos que registraron el mayor incremento fueron las motocicletas con un aumento de 14.7%.

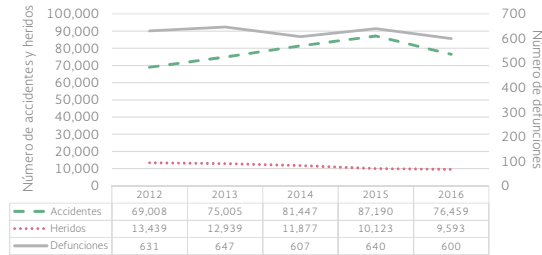
**Distribución de los accidentes por municipio, 2016**



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 63% de los accidentes se concentra en cuatro municipios: Monterrey, San Nicolás de los Garza y San Pedro Garza García.

**Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016**

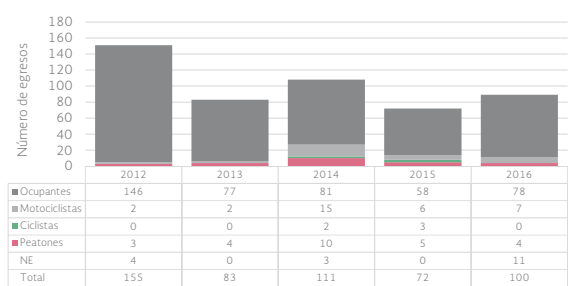


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 12.3% los accidentes, los heridos un 5.2% y las defunciones un 6.3%.

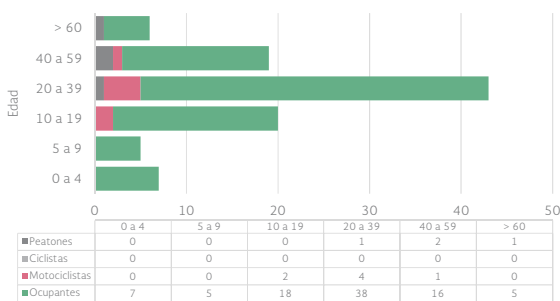
**Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016**



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, aumentó un 38.9% el número de egresos en comparación con 2015. El 78% del total de los egresos corresponde a ocupantes. Por tipo de usuario, los egresos de ocupantes aumentaron un 34.5% de y los de motociclistas registraron un incremento de 16.7%, en comparación con el año anterior.

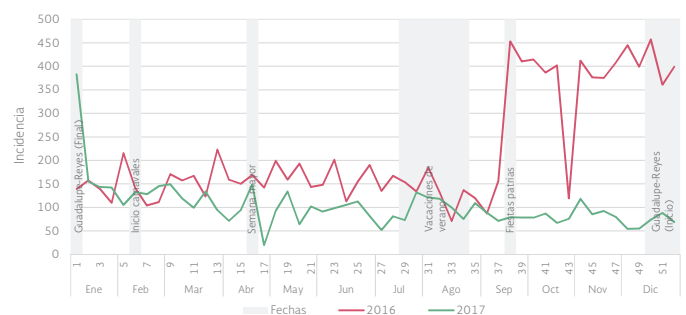
**Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016**



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 43% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años, predominan los egresos de ocupantes en todos los grupos de edad.

**Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017**



Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

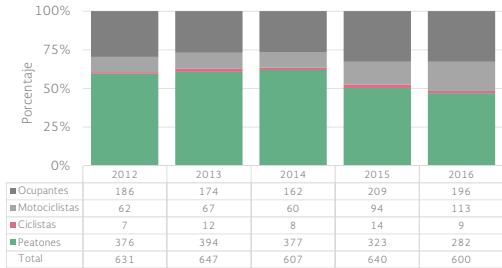
En 2017, se registraron 103 casos en promedio por semana, 116 casos más que el promedio de 2016. En las semanas 1, 8, 16 y 30 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Nuevo León

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

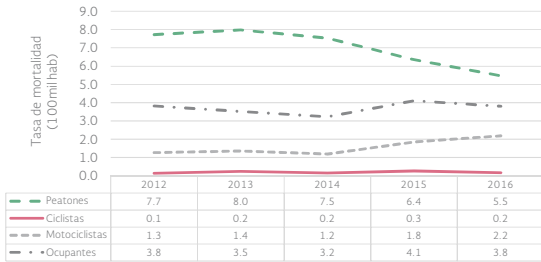


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía (No Especificado).

En 2016 aumentaron un 34.3% el número de defunciones en comparación con 2015. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 20.2% en comparación con el año anterior.

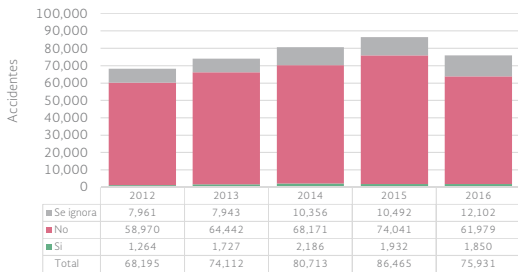
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución del 10.2% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la única tasa que registró un incremento en comparación con 2015 fue la de motociclistas con un aumento de 18.5%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

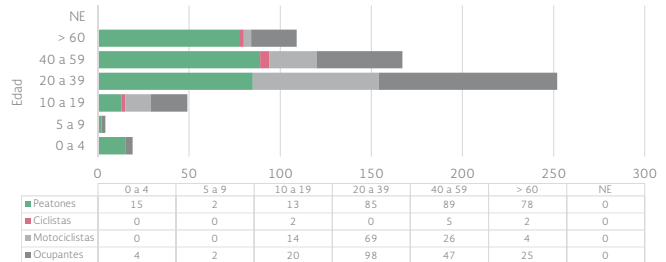


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 2.9% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo un aumento de 46.4% de conductores que presentaban esta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

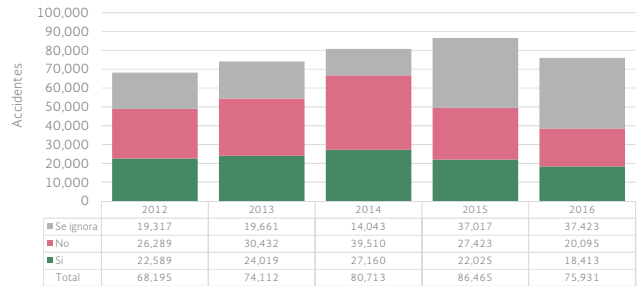
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 42% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 4 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en los grupos mayores de 10 a 39 años predominan las defunciones de ocupantes.

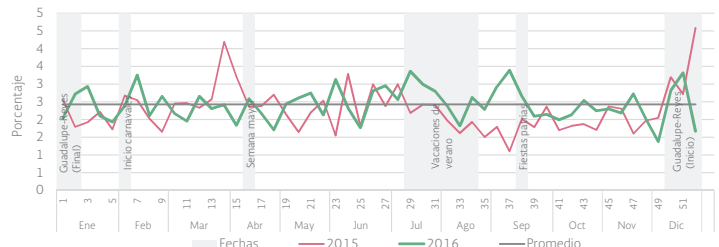
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 52.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 18.5% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 2.9% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 7, 29, 37 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## OAXACA 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Oaxaca

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

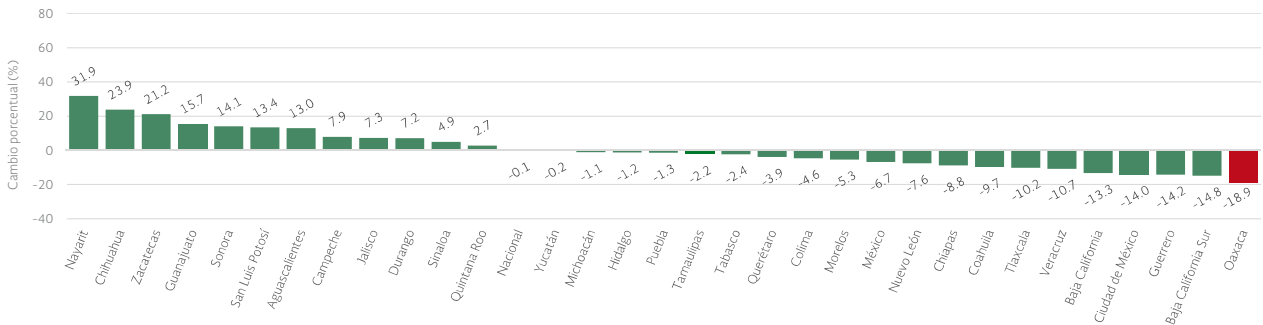
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	4,647	
Carreteras federales	380	
Zonas urbanas y suburbanas	4,267	
<b>Heridos</b>	2,317	
<b>Egresos hospitalarios</b>	998	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	443	
Peatones	80	211
Ciclistas	1	7
Motociclistas	35	113
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	6	95
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	3	16
Otros	0	1
NE	318	
<b>Población</b>	4,037,357	
<b>Parque vehicular</b>	527,466	
<b>Tasa de mortalidad</b>	11.0 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	8.8 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	9.5 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	130.6 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
La tasa de mortalidad en 2016 fue de 11 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 18.9% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Oaxaca de Juárez	41	29	0	6	6
San Juan Bautista Tuxtepec	37	18	1	10	8
San Bartolo Coyotepec	20	15	0	3	2
Santo Domingo Tehuantepec	18	9	1	2	6
Heroica Ciudad de Huajuapán de León	16	5	0	5	6

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

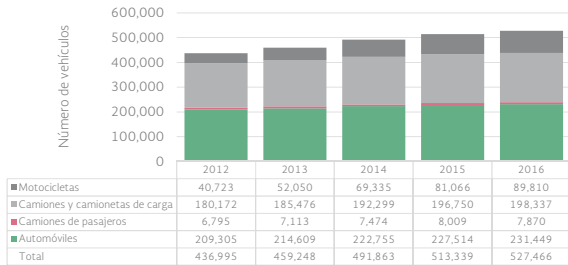
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Oaxaca de Juárez	67	15	2	28	21	1
San Juan Bautista Tuxtepec	67	15	2	39	11	0
Heroica Ciudad de Juchitán de	49	2	0	24	23	0
Heroica Ciudad de Huajuapán de León	47	5	0	20	20	2
Santo Domingo Tehuantepec	43	12	1	21	9	0

Fuente: SS/DGIS, Subistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Oaxaca

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

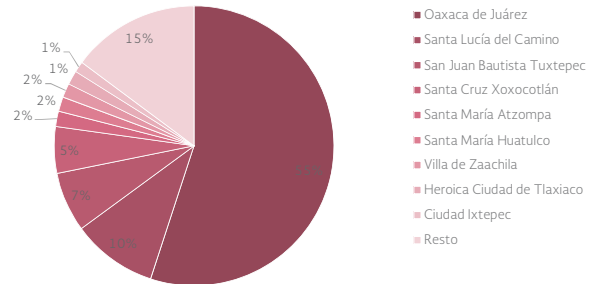


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 20.7% y un 2.8% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 10.8%.

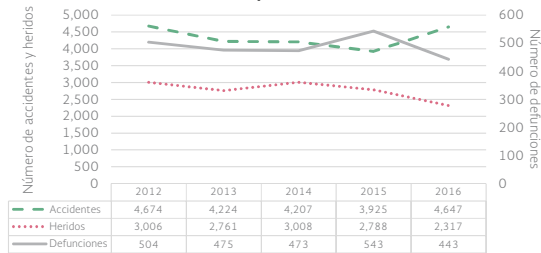
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 65% de los accidentes se concentran en cuatro municipios: Oaxaca de Juárez, Santa Lucía del Camino, San Juan Bautista Tuxtepec y Santa Cruz Xoxocotlán.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

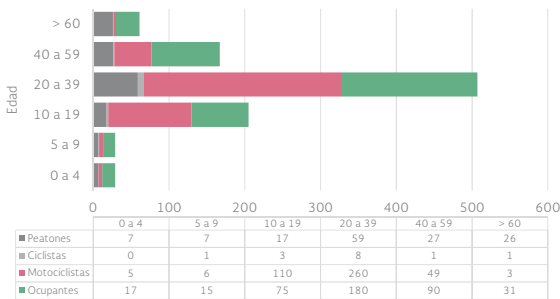


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, los accidentes aumentaron un 18.4%, mientras que los heridos y las defunciones disminuyeron un 16.9% y 18.4%, respectivamente.

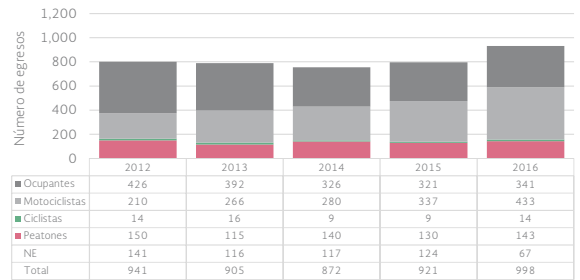
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 50.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 0 a 9 años y de mayores de 40 años predominan los egresos de ocupantes, mientras que en los grupos de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas.

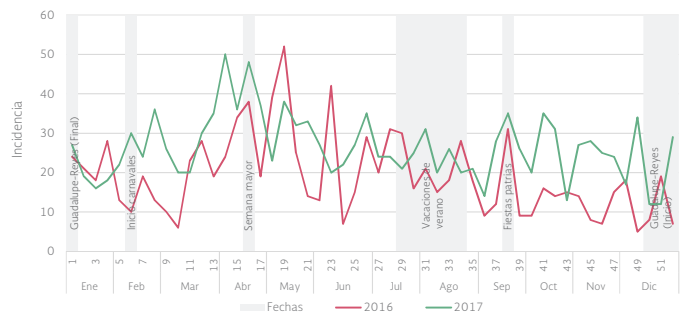
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 aumentaron un 8.4% los egresos en comparación con 2015. El 43.4% de los egresos corresponde a motociclistas y el 34.2% a ocupantes. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas aumentaron un 28.5%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



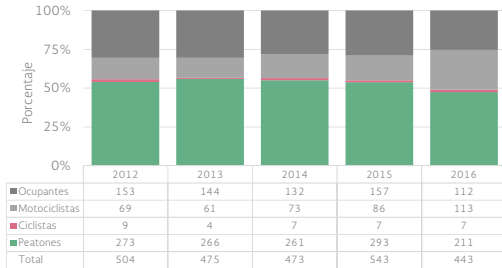
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 se registraron en promedio 26 casos por semana, 7 casos más que en 2016. Las semanas 14, 16 y 19 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Oaxaca

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

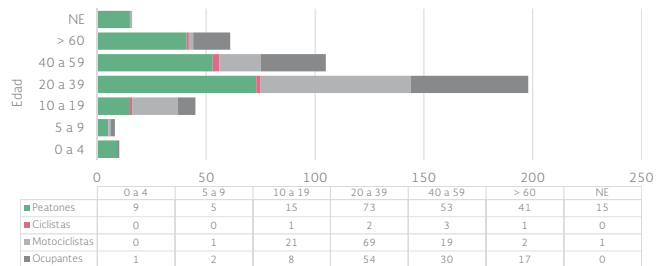


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 aumentaron un 34.3% las defunciones en comparación con 2015. El 47.6% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2015, las defunciones de motociclistas registraron un aumento de 31.4%.

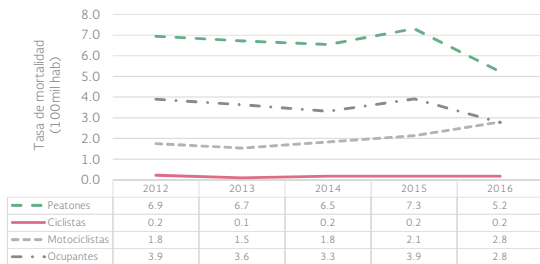
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 44.7% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de peatones, excepto en el grupo de 10 a 19 años, en el que predominan las de motociclistas.

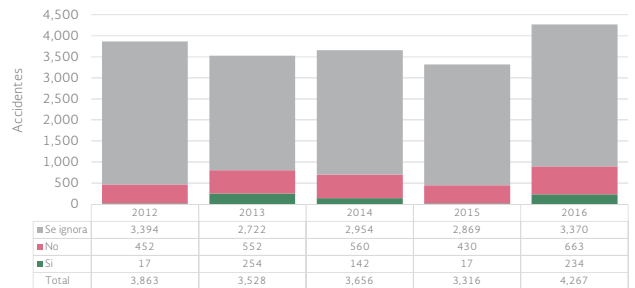
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una disminución de 14.4% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento considerable fue la de motociclistas con aumento de 30.6%.

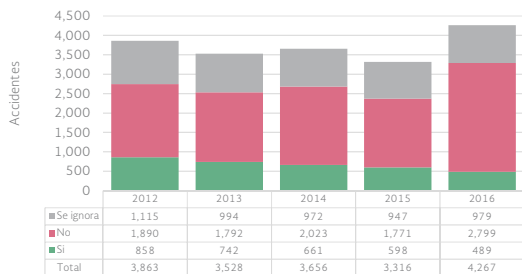
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 73.9% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 46.7% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

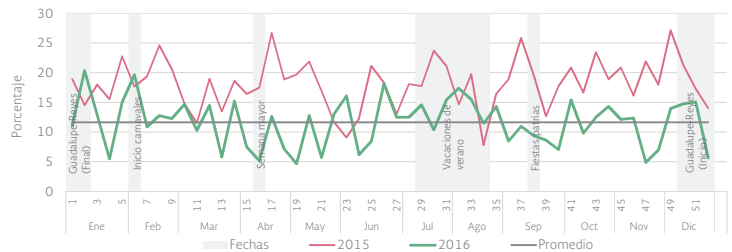
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 14.9% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 43% de conductores que presentaban ésta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 14.9% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 2, 6 y 26 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## PUEBLA 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Puebla

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

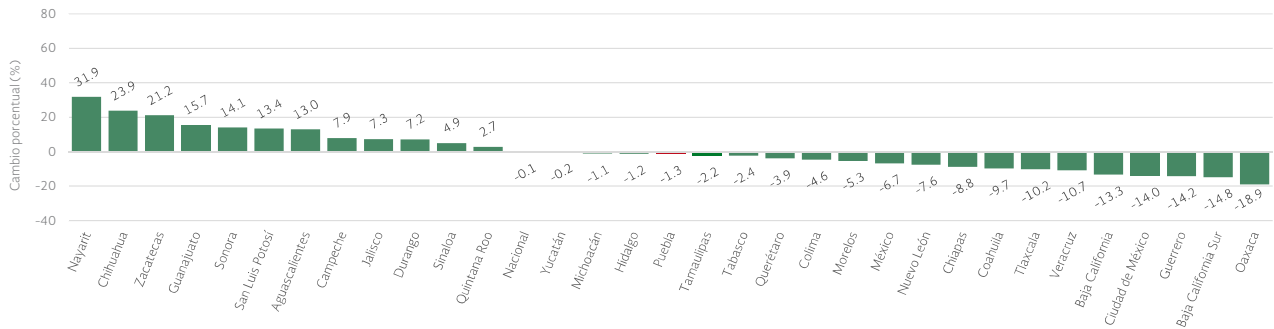
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>	
<b>Accidentes viales</b>	8,669		
Carreteras federales	379		
Zonas urbanas y suburbanas	8,290		
<b>Heridos</b>	2,502		
<b>Egresos hospitalarios</b>	1,035		
<b>Defunciones</b>	785		
Peatones	149	341	
Ciclistas	21	29	
Motociclistas	71	159	
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	97	230	
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	8	21	
Otros	2	5	
NE	437		
<b>Población</b>	6,254,597		
<b>Parque vehicular</b>	1,419,604		
<b>Tasa de mortalidad</b>	12.6 x 100 mil hab.		
<b>Tasa de accidentalidad</b>	6.1 x 1,000 vehículos		
<b>Tasa de letalidad</b>	9.1 x 100 accidentes		
<b>Tasa de motorización</b>	227.0 x 1,000 hab.		

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
La tasa de mortalidad en 2016 fue de 12.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, 1.3% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Puebla	241	114	10	41	76
Tehuacán	67	30	1	19	17
Atlixco	23	11	0	5	7
Tepeaca	23	10	0	5	8
Huejotzingo	17	7	1	3	6

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Tehuacán	111	19	7	58	26	1
Puebla	104	39	3	22	26	14
Izúcar de Matamoros	76	2	0	14	60	0
Tecamachalco	51	3	1	22	25	0
Atlixco	34	3	1	18	12	0

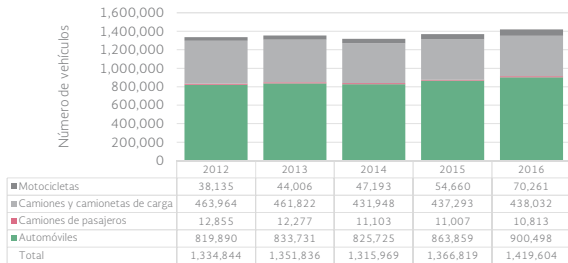
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Puebla

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

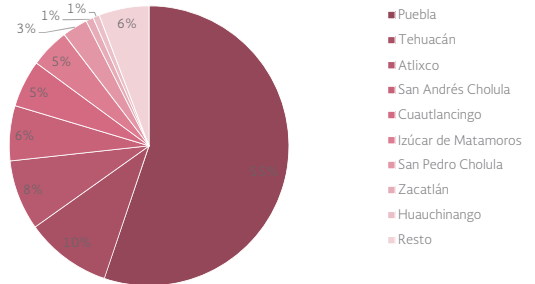


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 6.3% y un 3.9% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 28.5%.

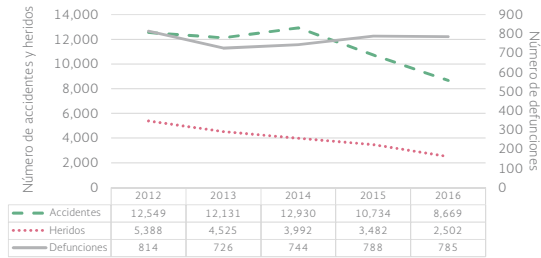
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 65% de los accidentes se concentra en dos municipios: Puebla y Tehuacán.

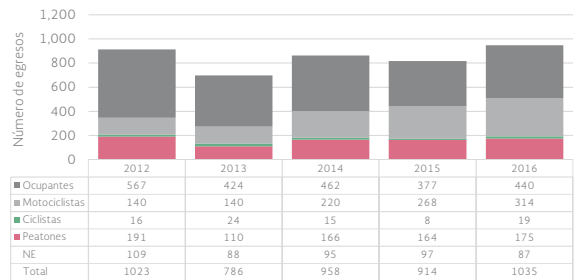
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 19.2% los accidentes, un 28.1% los heridos y un .4% las defunciones.

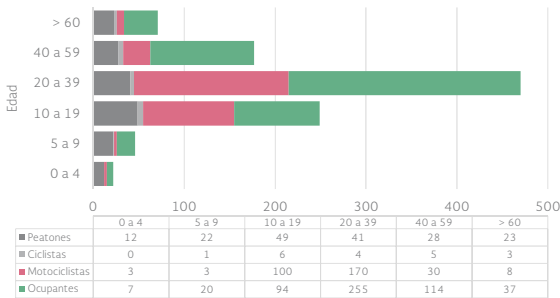
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, aumentó un 13.2% el número de egresos en comparación con 2015. El 42.5% del total de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas registraron un incremento de 17.2% y los de ocupantes aumentaron 16.7%.

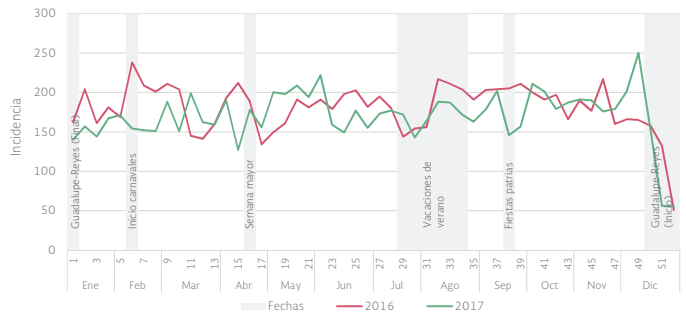
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 45.4% de los egresos registrados en 2016 corresponden al grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 9 años predominan los egresos de peatones, en el grupo de 10 a 19 años predominan los egresos de motociclistas, en el grupo de 20 a 39 años predominan los egresos de motociclistas, mientras que en el grupo de 20 años en adelante predominan los egresos de ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

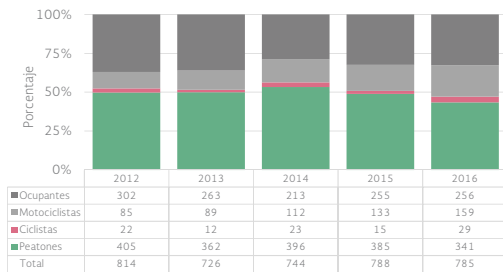
En 2017, se registraron en promedio 170 casos por semana, 11 casos menos que en 2016. En las semanas 22, 40 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Puebla

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

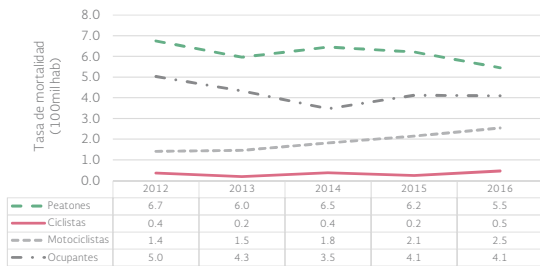


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 disminuyeron un 3.6% y un 4% las defunciones en comparación con 2012 y 2015. En comparación con 2015, las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 19.5%.

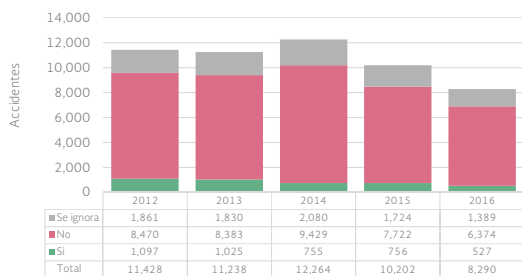
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una reducción del 7.5% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa de motociclistas aumentó un 18.4% en comparación con 2015.

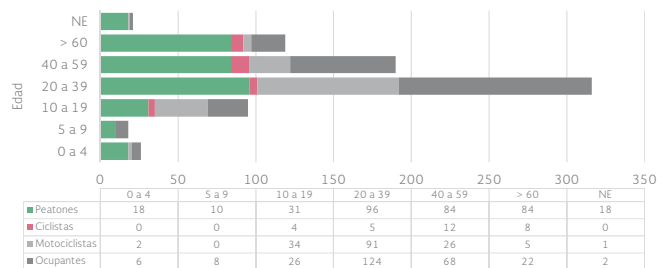
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 7.6% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 52% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Occupantes [V40-V79 (4-9)]. Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

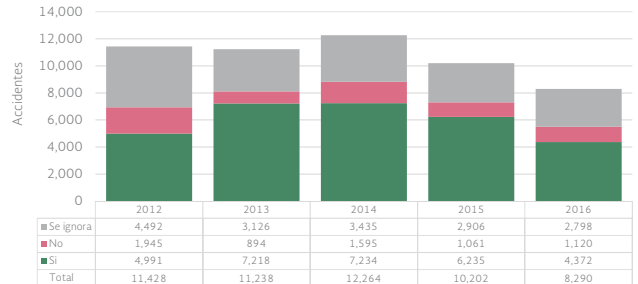
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 40.3% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de 0 a 9 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en el grupo de 10 a 19 años predominan las defunciones de motociclistas y de 20 a 39 años predominan las muertes de ocupantes.

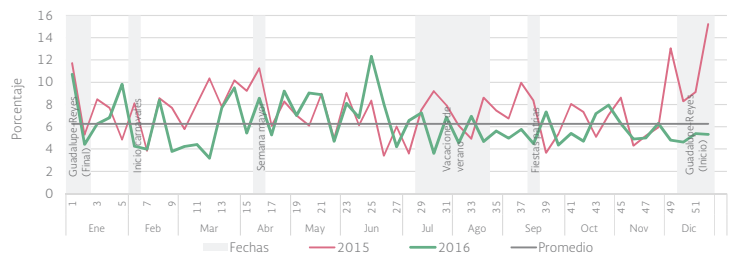
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 20.4% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 12.4% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 7.6% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 5, 14 y 25 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## QUERÉTARO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Querétaro

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	15,148
Carreteras federales	330
Zonas urbanas y suburbanas	14,818
<b>Heridos</b>	1,650
<b>Egresos hospitalarios</b>	426
<b>Defunciones</b>	319
Peatones	95
Ciclistas	5
Motociclistas	30
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	63
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	7
Otros	3
NE	116

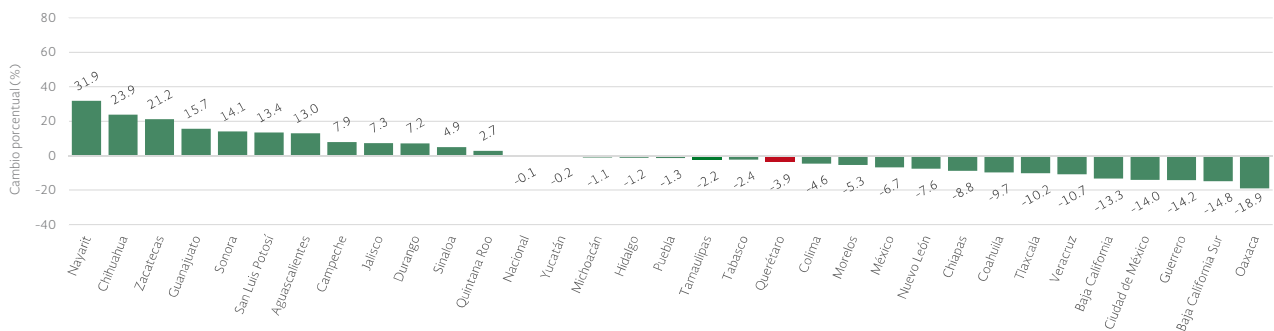
Cifras redistribuidas<sup>1</sup>

Defunciones	319	
Peatones	95	137
Ciclistas	5	7
Motociclistas	30	60
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	63	101
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	7	11
Otros	3	3
NE	116	
<b>Población</b>	2,034,030	
<b>Parque vehicular</b>	498,347	
<b>Tasa de mortalidad</b>	15.7 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	30.4 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	2.1 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	245.0 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2016 fue de 15.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 3.9% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Querétaro	144	64	3	30	47
San Juan del Río	49	24	1	5	19
El Marqués	37	16	0	5	16
Pedro Escobedo	17	5	1	3	8
Cadereyta de Montes	14	8	0	3	3

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Querétaro	217	34	0	40	136	7
San Juan del Río	43	12	1	8	21	1
Cadereyta de Montes	28	4	0	7	8	9
Amealco de Bonfil	17	2	0	2	13	0
Colón	17	2	0	3	3	9

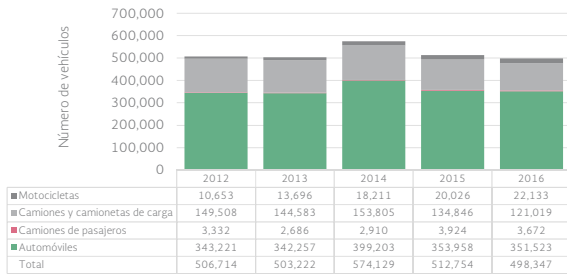
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Querétaro

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

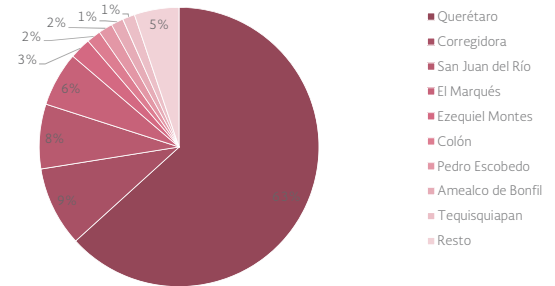


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular disminuyó un 1.7% y un 2.8% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 10.5%.

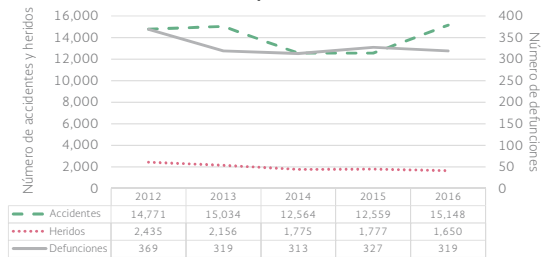
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 63% de los accidentes se concentra en un municipio: Querétaro.

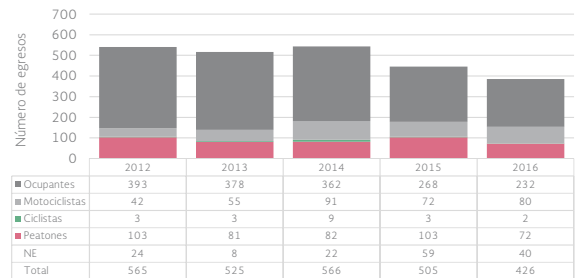
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016.

En relación con 2015, aumentaron un 20.6% los accidentes, mientras que los heridos y las defunciones disminuyeron 7.1% y 2.4%, respectivamente.

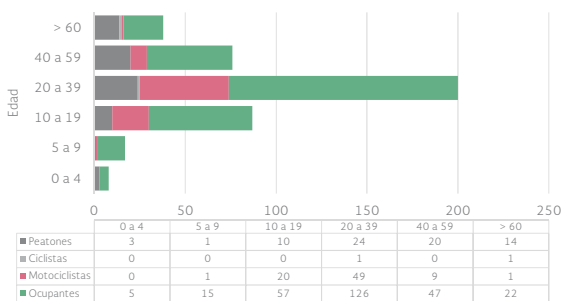
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, disminuyó un 15.6% el número de egresos en comparación con 2015. El 54.5% del total de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 11.1%.

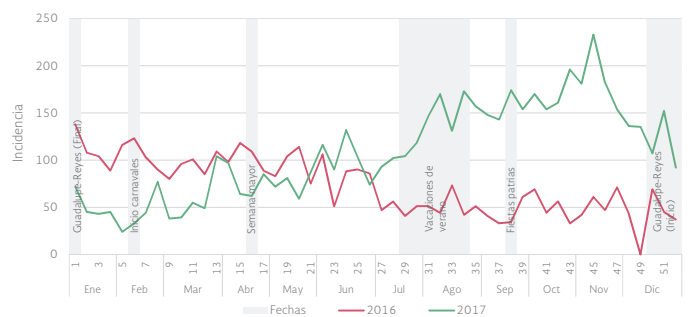
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 46.9% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

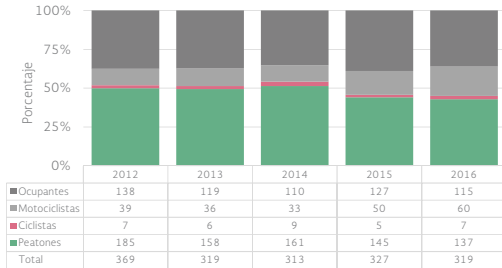


Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron 109 casos en promedio por semana, 36 casos más que en 2016. En las semanas 44 y 45 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Querétaro

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 disminuyeron un 2.4% las defunciones en comparación con 2015. Del total de las defunciones, las correspondientes a peatones representan un 42.9%. La defunciones de motociclistas aumentaron en un 20% en comparación con 2015.

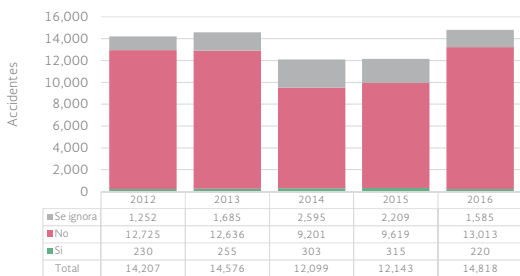
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una reducción del 18.7% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa de motociclistas incrementó un 18.3%.

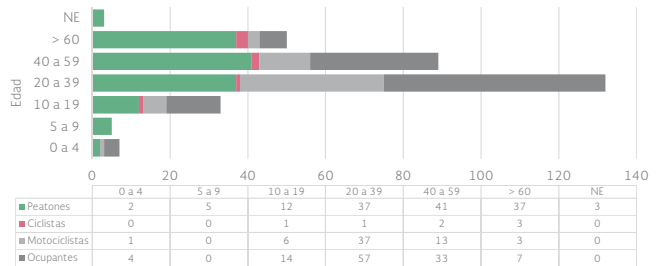
### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 1.7% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo un aumento de 4.3% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)]. Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

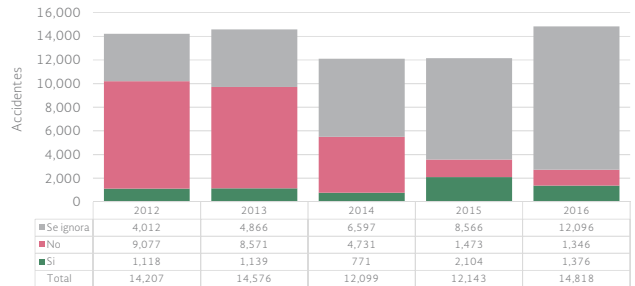
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 41.4% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 4 años y de 10 a 39 años predominan las defunciones de ocupantes, mientras que en los grupos de 5 a 9 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones.

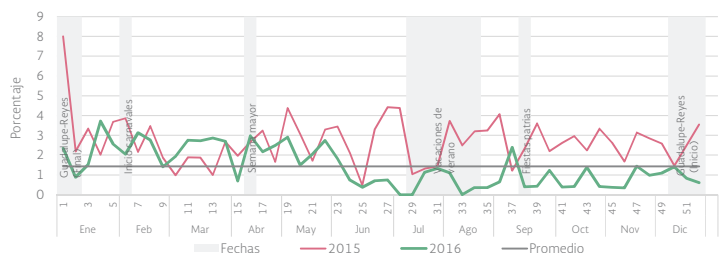
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 49.4% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 23.1% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 1.7% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 4, 7 y 16 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## QUINTANA ROO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Quintana Roo

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

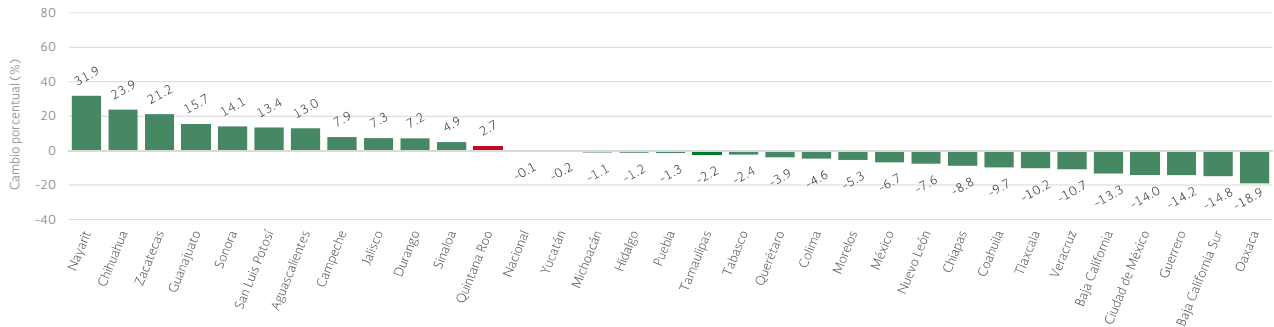
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	6,792	
Carreteras federales	228	
Zonas urbanas y suburbanas	6,564	
<b>Heridos</b>	3,537	
<b>Egresos hospitalarios</b>	515	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	186	
Peatones	27	75
Ciclistas	2	4
Motociclistas	21	52
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	5	41
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	11	14
Otros	0	0
NE	120	
<b>Población</b>	1,619,762	
<b>Parque vehicular</b>	688,047	
<b>Tasa de mortalidad</b>	11.5 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	9.9 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	2.7 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	424.8 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup>En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 11.5 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 2.7% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Benito Juárez	48	26	0	12	10
Othón P. Blanco	35	14	1	13	7
Felipe Carrillo Puerto	32	7	2	9	14
Cozumel	17	4	0	9	4
Solidaridad	16	12	0	2	2

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Cozumel	239	2	0	235	2	0
Benito Juárez	175	30	2	82	59	2
Felipe Carrillo Puerto	39	3	1	26	9	0
Solidaridad	30	6	2	13	9	0
Othón P. Blanco	18	2	0	7	9	0

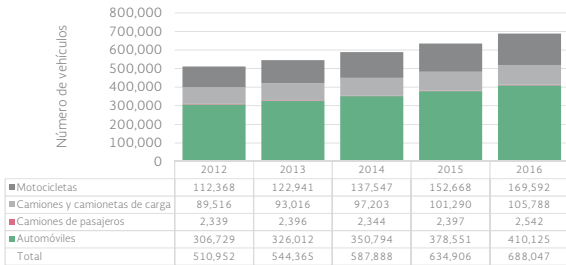
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Quintana Roo

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

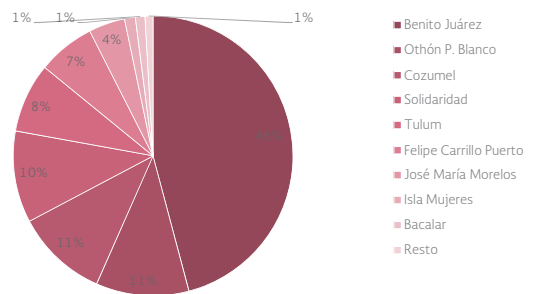


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 34.7% y un 8.4% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 11.1%.

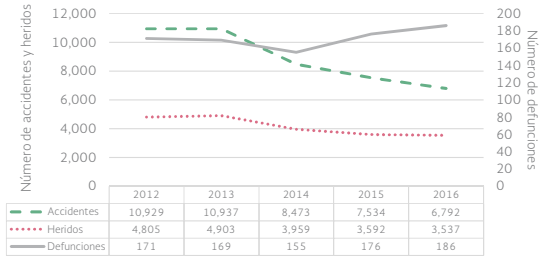
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 78% de los accidentes se concentra en cuatro municipios: Benito Juárez, Othón P. Blanco, Cozumel y Solidaridad.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

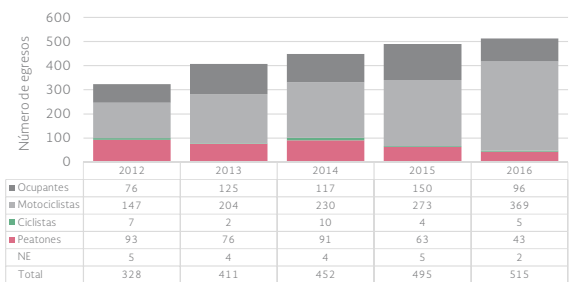


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 9.8% los accidentes y un 1.5% los heridos, mientras que aumentaron un 5.7% las defunciones.

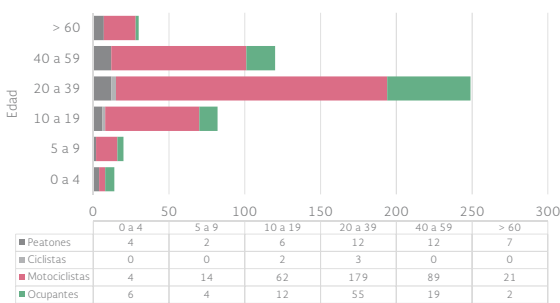
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, aumentó un 4% el número de egresos en comparación con 2015. El 71.7% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 35.2%.

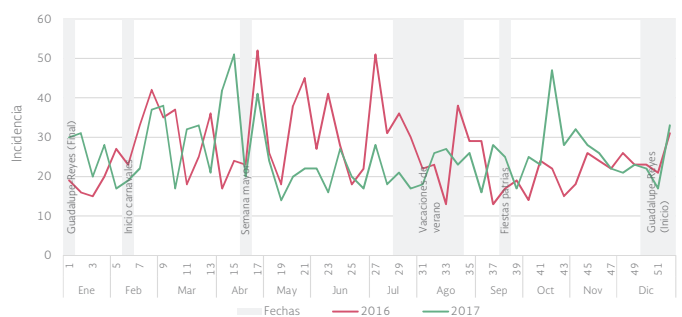
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 48.3% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de motociclistas, excepto en el de 0 a 4 años en el que se reporta el mismo número de egresos de peatones y motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



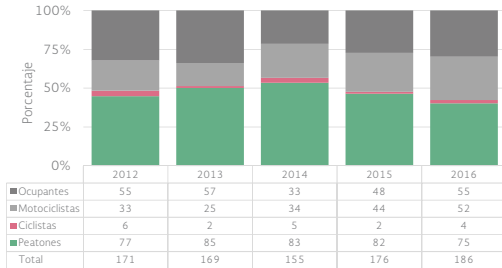
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 25 casos por semana, 1 caso menos que en 2016. En las semanas 15, 17 y 42 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Quintana Roo

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

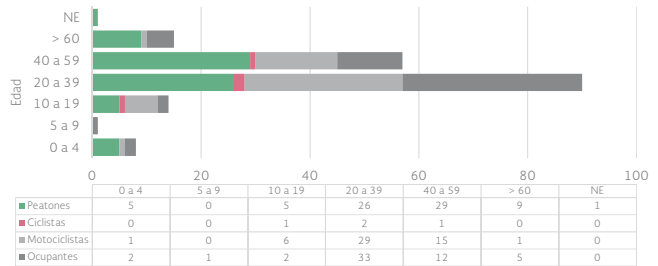


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 aumentaron un 8.8% y un 5.7% las defunciones en comparación con 2012 y 2015. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 18.2% y las de ocupantes en un 14.6%, en comparación con 2015.

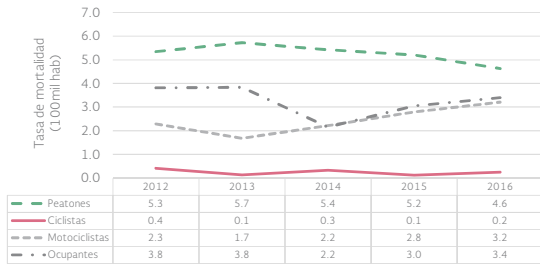
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 48.4% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 4 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en los grupos de 10 a 39 años predominan las defunciones de motociclistas.

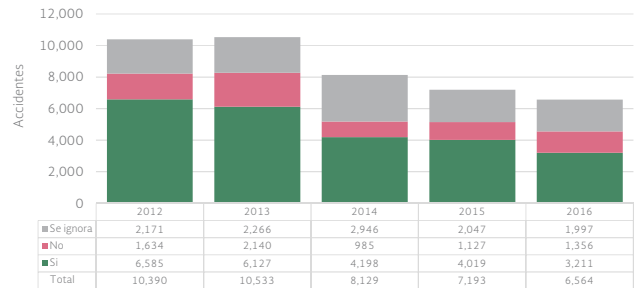
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad disminuyó un 3.3% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas de motociclistas y de ocupantes registraron un incremento de 14.9% y 11.4%, en comparación con 2015.

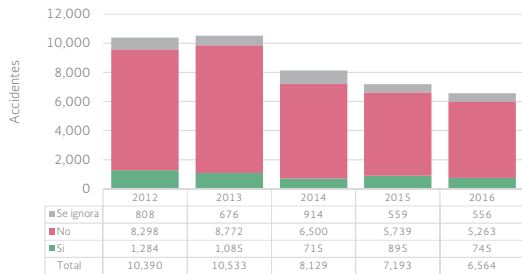
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 29.7% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 51.2% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

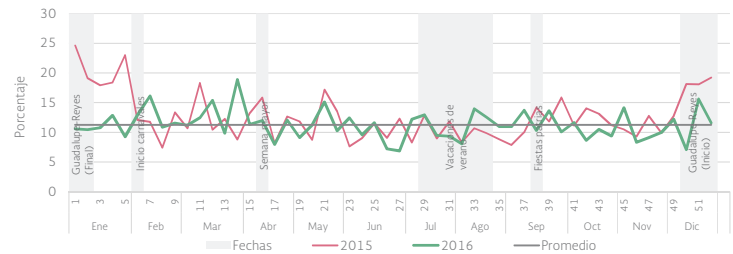
### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 12.4% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 42% de conductores que presentaban ésta condición.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 12.4% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 7, 14 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## SAN LUIS POTOSÍ 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito San Luis Potosí

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

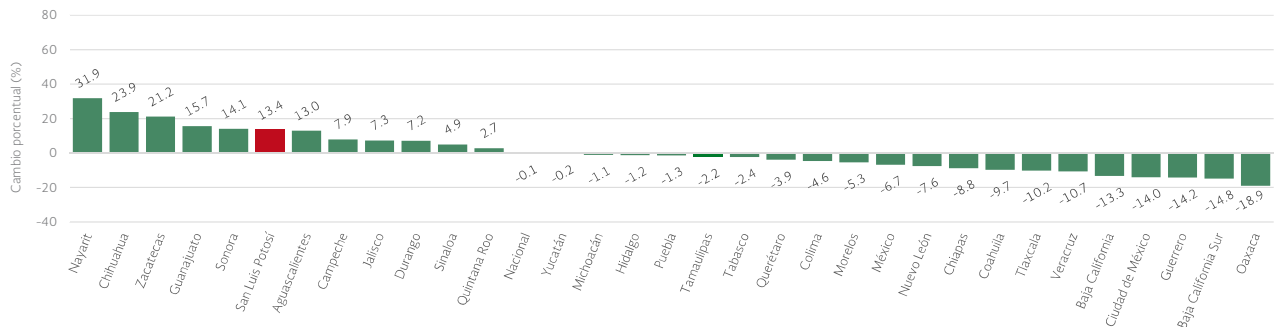
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	4,809
Carreteras federales	473
Zonas urbanas y suburbanas	4,336
<b>Heridos</b>	1,638
<b>Egresos hospitalarios</b>	818
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>	
<b>Defunciones</b>	515
Peatones	136
Ciclistas	10
Motociclistas	98
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	101
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	19
Otros	1
NE	150
<b>Población</b>	2,777,995
<b>Parque vehicular</b>	1,074,426
<b>Tasa de mortalidad</b>	18.5 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	4.5 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	10.7 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	386.8 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 18.5 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 13.4% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
San Luis Potosí	172	89	2	45	36
Ciudad Valles	44	19	3	17	5
Matehuala	31	7	1	6	17
Rioverde	30	10	0	7	13
Soledad de Graciano Sánchez	28	21	2	3	2

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
San Luis Potosí	210	53	5	96	50	6
Matehuala	75	9	0	51	15	0
Rioverde	72	14	1	24	33	0
Soledad de Graciano Sánchez	68	20	2	36	9	1
Mexquitic de Carmona	45	5	1	32	6	1

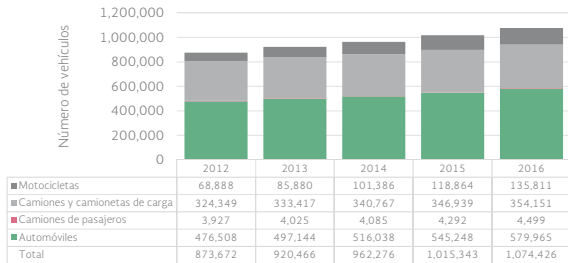
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### San Luis Potosí

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

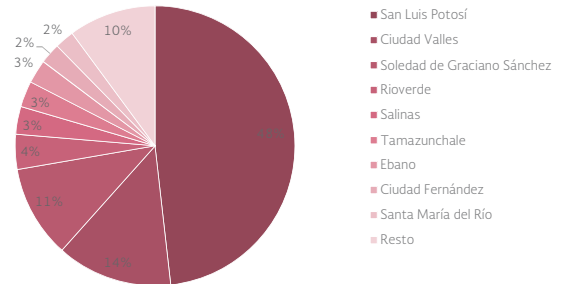


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 23% y un 5.8% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 14.3%.

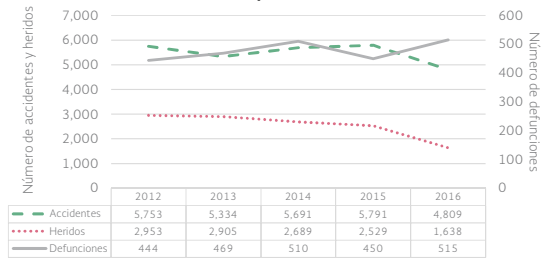
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 73% de los accidentes se concentra en tres municipios: San Luis Potosí, Ciudad Valles y Soledad de Graciano Sánchez.

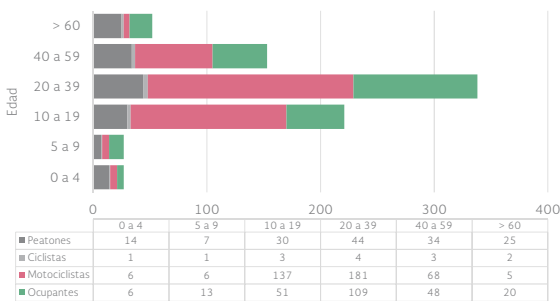
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 17% los accidentes y un 35.2% los heridos, mientras que las defunciones aumentaron un 14.4%.

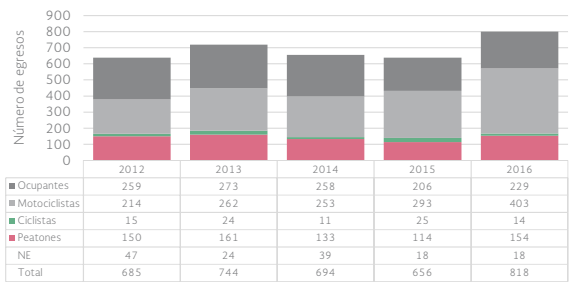
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 41.3% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 4 años y de mayores de 60 años predominan los egresos de peatones, mientras que en el grupo de 10 a 59 años predominan los egresos de motociclistas.

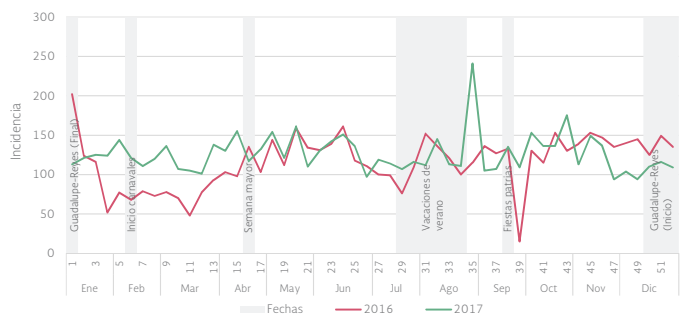
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, aumentaron un 24.7% el número de egresos en comparación con 2015. El 49.3% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 37.5% y un 35.1% los de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



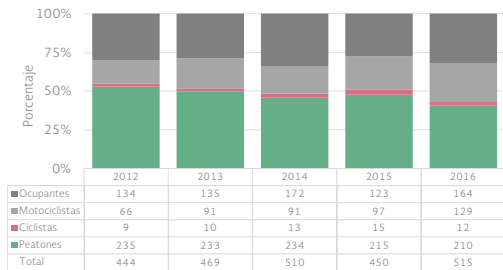
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 126 casos por semana, 10 casos más que en 2016. En las semanas 20, 36 y 43 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### San Luis Potosí

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

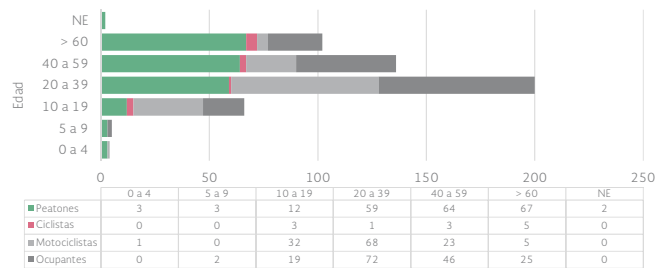


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 aumentaron un 40.8% las defunciones en comparación con 2015. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 33% en comparación con el año anterior.

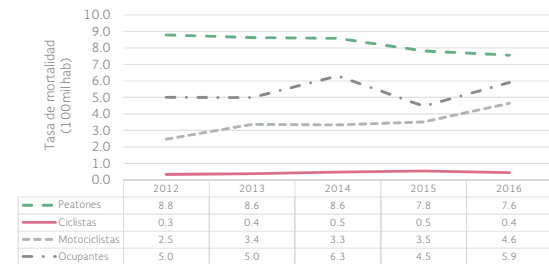
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 38.8% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 9 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones, el grupo de 10 a 19 años predominan las defunciones de motociclistas, mientras que el grupo de 20 a 39 años predominan las de ocupantes.

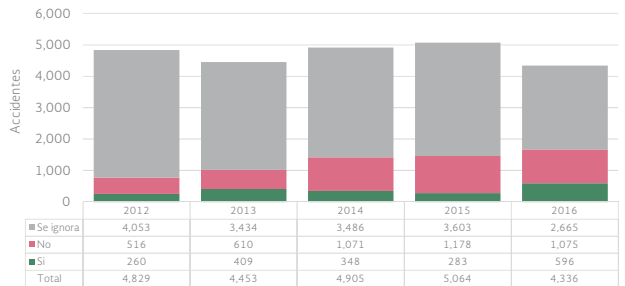
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad aumentó un 11.7% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa de motociclistas registró un incremento de 31.8% y la de ocupantes un 32.2%, en comparación con 2015.

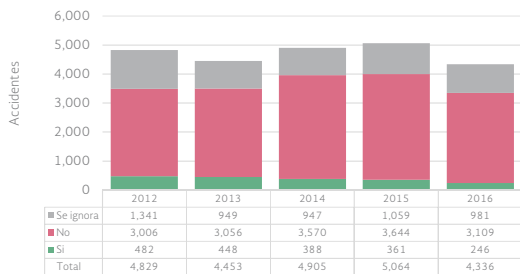
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 64.3% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa un aumento del 108% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

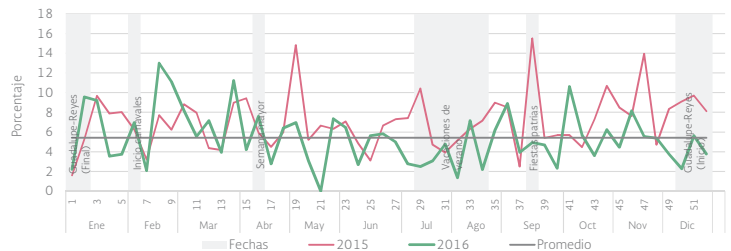
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 7.3% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 49% de conductores que presentaban esta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 7.3% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 9, 14 y 41 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## SINALOA 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Sinaloa

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

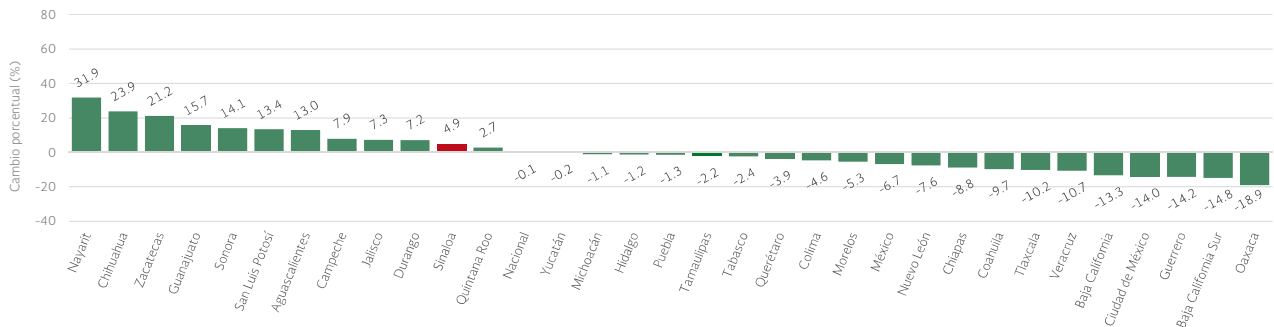
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	9,056	
Carreteras federales	349	
Zonas urbanas y suburbanas	8,707	
<b>Heridos</b>	5,978	
<b>Egresos hospitalarios</b>	917	
		<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>
<b>Defunciones</b>	728	
Peatones	214	369
Ciclistas	8	14
Motociclistas	64	157
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	35	169
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	1	14
Otros	1	5
NE	405	
<b>Población</b>	3,009,952	
<b>Parque vehicular</b>	1,176,099	
<b>Tasa de mortalidad</b>	24.2	x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	7.7	x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	8.0	x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	390.7	x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 24.2 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 4.9% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Culiacán	236	117	2	58	59
Ahome	103	55	2	19	27
Mazatlán	92	46	2	12	32
Guasave	88	45	4	22	17
Navolato	39	24	3	5	7

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Culiacán	266	41	6	124	89	6
Mazatlán	166	28	1	90	47	0
Ahome	139	29	6	81	13	10
Escuinapa	111	0	0	46	0	65
El Fuerte	46	7	4	28	4	3

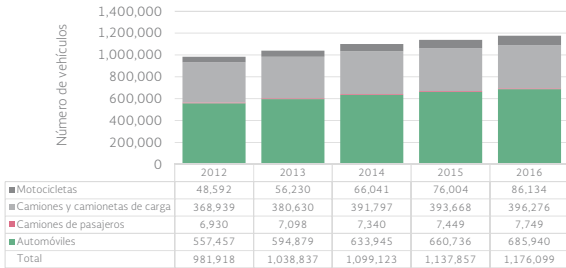
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Sinaloa

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

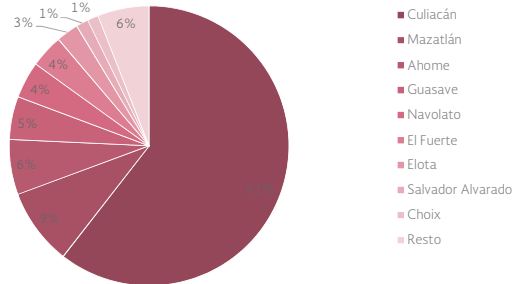


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 19.8% y un 3.4% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 13.3%.

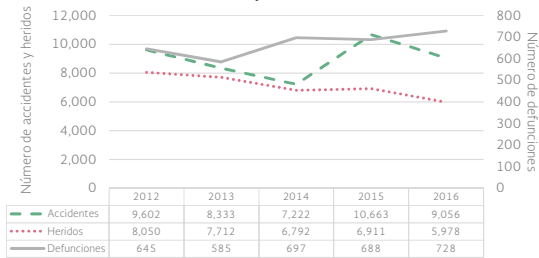
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 61% de los accidentes se concentran en un municipio: Culiacán.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

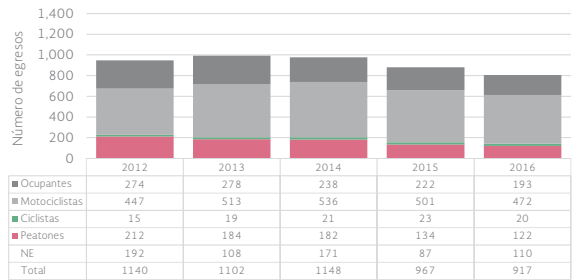


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, los accidentes disminuyeron un 15.1% y los heridos un 13.5%, mientras que las defunciones aumentaron un 5.8%.

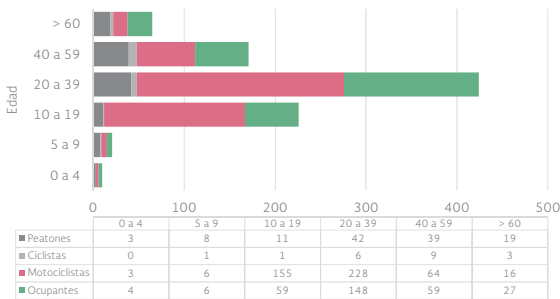
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 disminuyeron un 5.2% los egresos en comparación con 2015. El 51.5% del total de los egresos corresponde a motociclistas, mientras que el 21% corresponde a ocupantes.

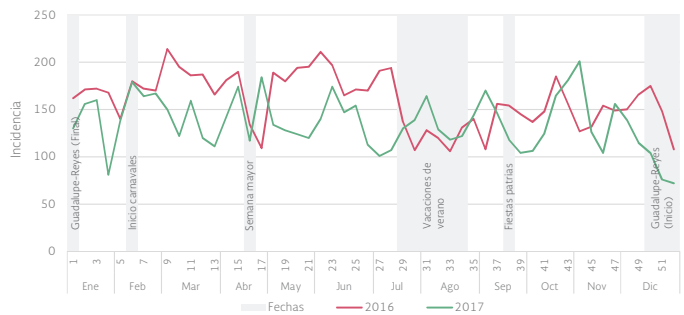
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 46.2% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 4 años y de más de 60 años predominan los egresos de ocupantes, mientras que en los grupos de 10 a 59 años predominan los egresos de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

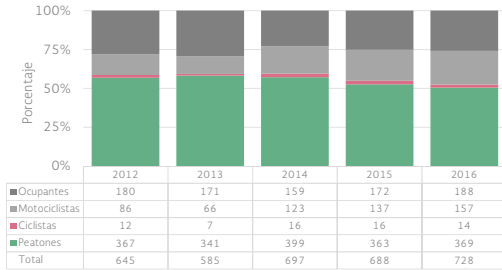
En 2017 cada semana en promedio se registraron 136 pacientes con lesiones en hospitales, 24 casos menos que en 2016. Las semanas 7, 18 y 44 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Sinaloa

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

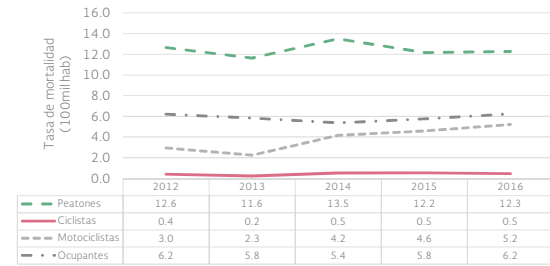


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se registró una reducción del 5.8% en las defunciones en comparación con 2015. El 50.7% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2015, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 14.6%.

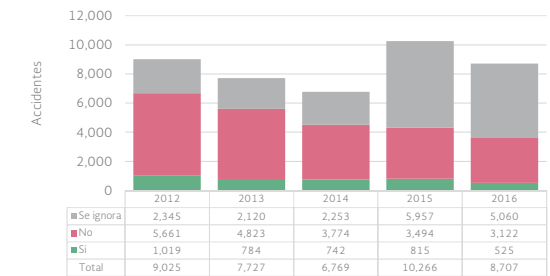
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró un aumento del 9% en comparación con 2015. Por tipo de usuario la tasa que registró un mayor incremento fue la motociclistas con el 13.6%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

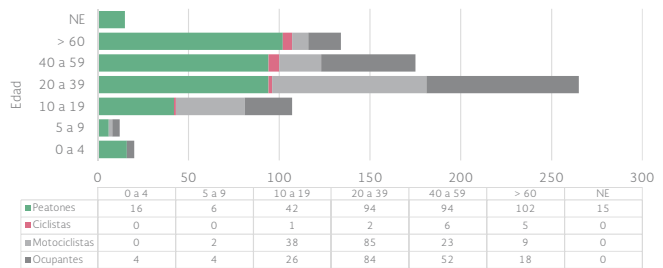


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 14.4% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 48.5% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)]. Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

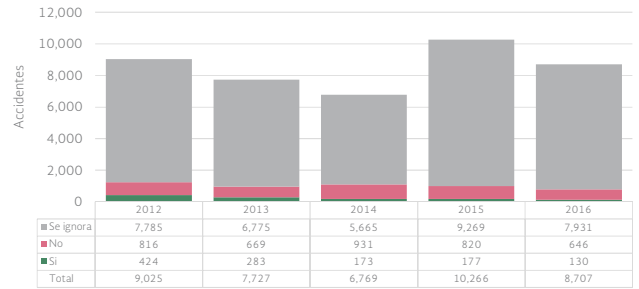
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 36.4% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de peatones.

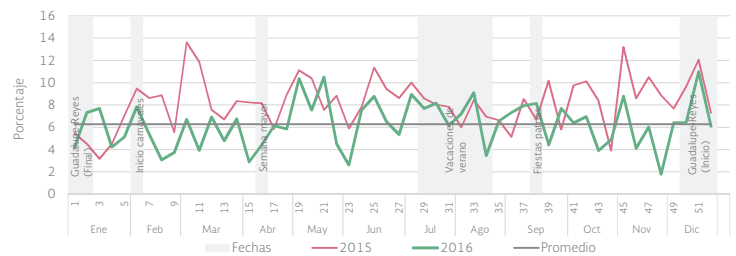
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 83.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 69.3% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 14.4% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 19, 21 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## SONORA 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Sonora

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

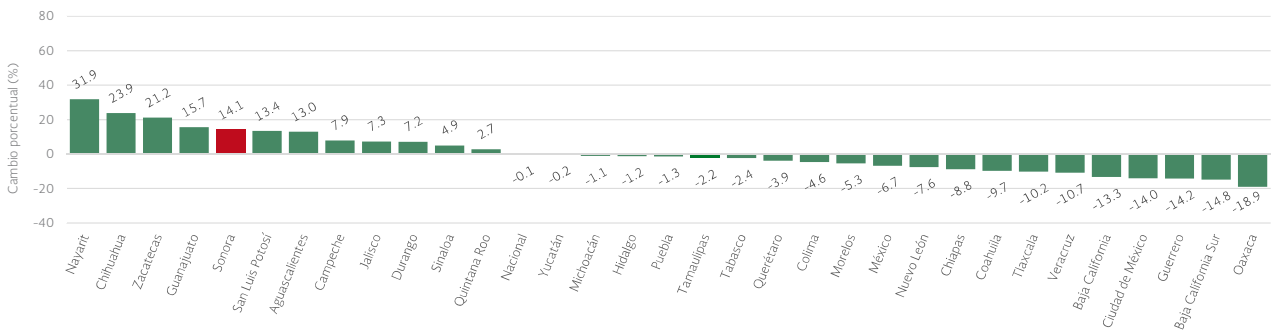
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	13,501	
Carreteras federales	356	
Zonas urbanas y suburbanas	13,145	
<b>Heridos</b>	5,354	
<b>Egresos hospitalarios</b>	686	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	555	
Peatones	120	228
Ciclistas	11	11
Motociclistas	42	87
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	134	213
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	9	16
Otros	0	0
NE	239	
<b>Población</b>	2,972,580	
<b>Parque vehicular</b>	967,700	
<b>Tasa de mortalidad</b>	18.7 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	14.0 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	4.1 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	325.5 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 18.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 14.1% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Cajeme	116	67	3	13	33
Bacanora	107	47	3	24	33
Huásabas	40	14	0	6	20
Etchojoa	29	15	0	5	9
Carbó	25	7	0	6	12

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

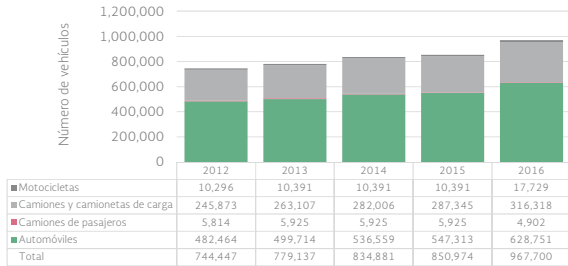
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Hermosillo	229	102	13	46	47	21
Huatabampo	72	4	1	13	52	2
Puerto Peñasco	68	6	0	6	55	1
Navojoa	47	6	0	32	9	0
San Luis Río Colorado	34	10	0	3	21	0

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Sonora

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

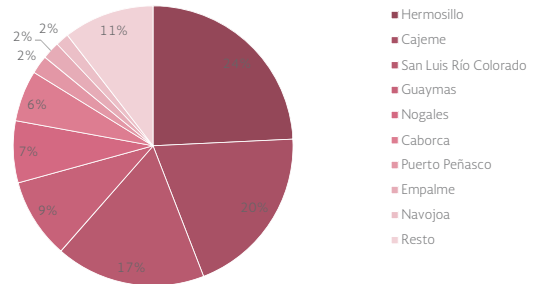


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 30% y un 14.9% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 70.6%.

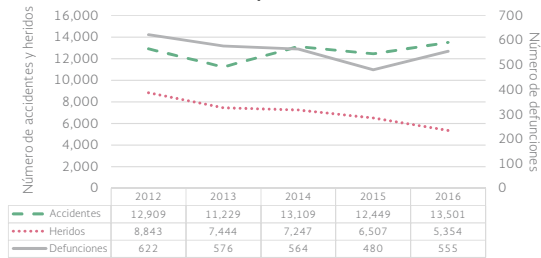
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 61% de los accidentes se concentra en tres municipios: Hermosillo, Cajeme y San Luis Río Colorado.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

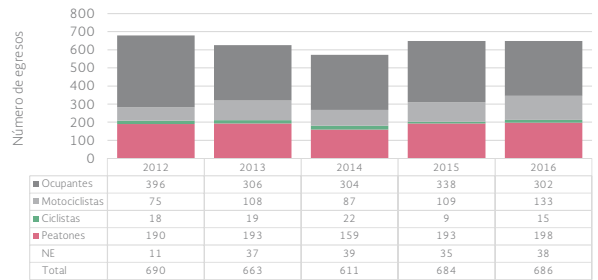


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, aumentaron un 8.5% los accidentes y un 15.6% a las defunciones, mientras que los heridos disminuyeron un 17.7%.

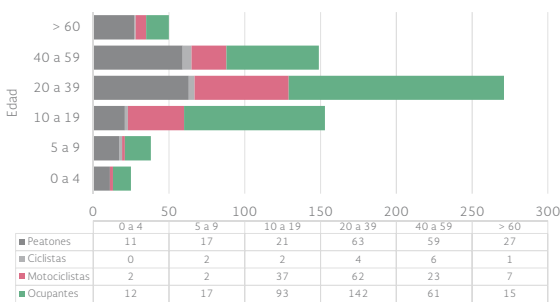
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, aumentaron un .3% el número de egresos en comparación con 2015. El 44% del total de los egresos corresponde a ocupantes y el 28.9% a peatones. Respecto a 2015, los egresos de motociclistas registraron un incremento de 22%.

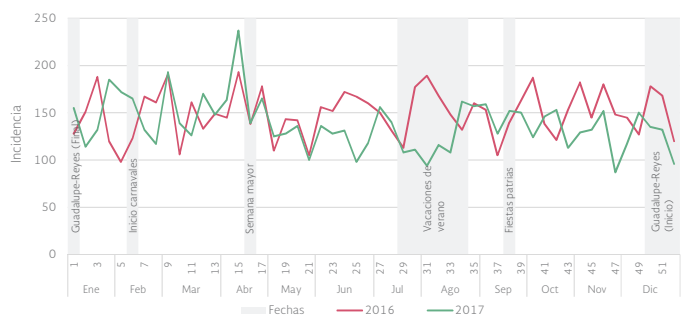
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 39.5% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de ocupantes, excepto en el grupo de más de 60 años en el que predominan los egresos de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



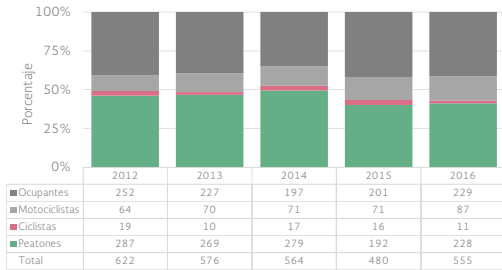
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 138 casos por semana, 11 casos menos que en 2016. En las semanas 4, 9 y 15 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Sonora

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

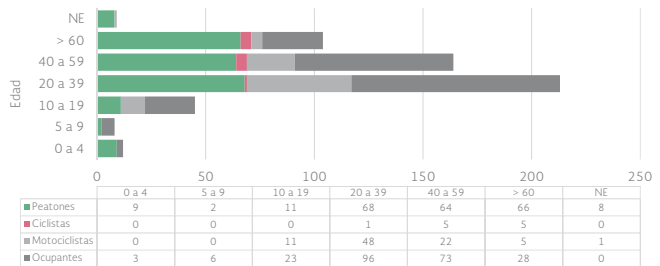


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 se aumentaron un 15.6% las defunciones en comparación con 2015. Las defunciones de motociclistas incrementaron un 22.5%, las de peatones un 18.8% y las de ocupantes un 13.9% en comparación el año anterior.

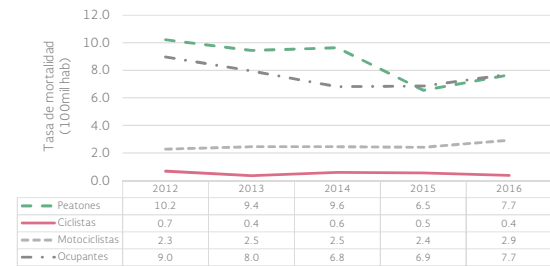
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 38.4% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 0 a 4 años y de más de 60 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en los grupos de 5 a 9 años predominan las defunciones de ocupantes.

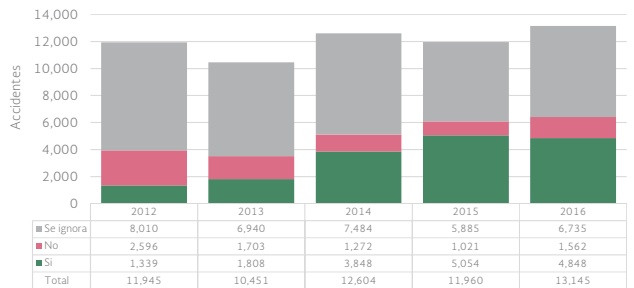
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad disminuyó un 24.9% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa de motociclistas tuvo un incremento de 20.9%.

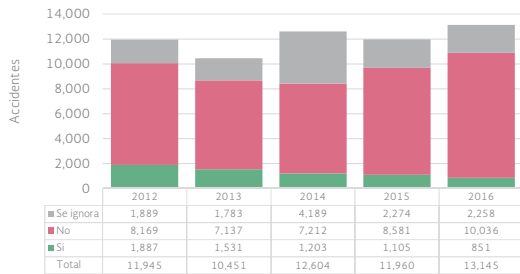
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 24.4% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 262.1% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

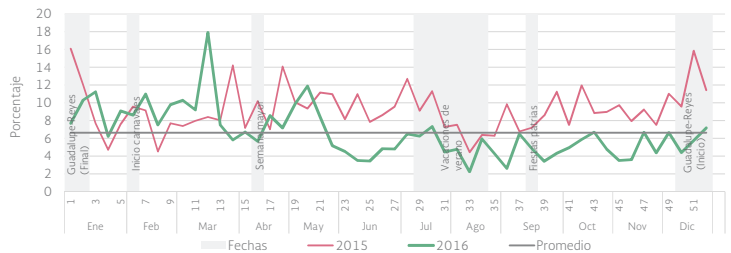
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 7.8% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 54.9% de conductores que presentaban ésta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 7.8% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 3, 7, 12 y 20 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]). Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## TABASCO 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Tabasco

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	3,104
Carreteras federales	469
Zonas urbanas y suburbanas	2,635
<b>Heridos</b>	1,254
<b>Egresos hospitalarios</b>	1,508
<b>Defunciones</b>	
Peatones	225
Ciclistas	11
Motociclistas	210
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	70
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	4
Otros	0
NE	125
<b>Población</b>	2,407,860
<b>Parque vehicular</b>	568,367
<b>Tasa de mortalidad</b>	26.8 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	5.5 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	20.8 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	236.0 x 1,000 hab.

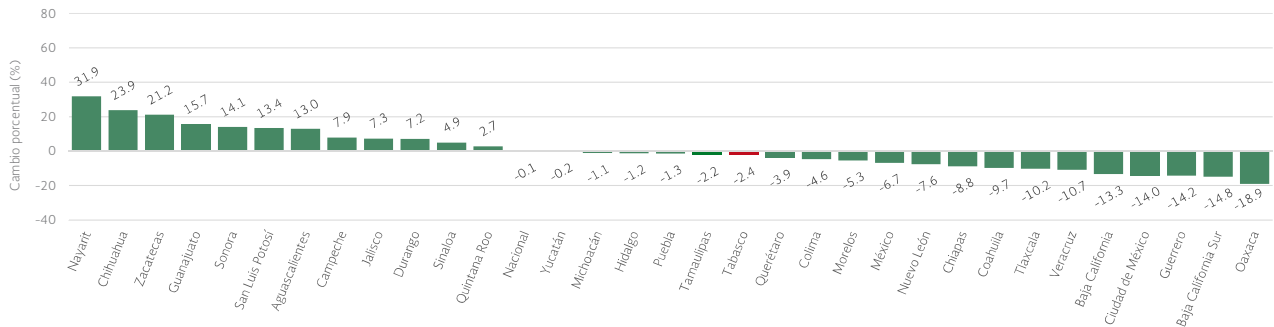
Cifras redistribuidas<sup>1</sup>

	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>
<b>Defunciones</b>	645
Peatones	259
Ciclistas	15
Motociclistas	231
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	128
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	11
Otros	1
NE	125

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 26.8 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 2.4% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Centro	282	127	5	101	49
Cárdenas	70	30	4	25	11
Huimanguillo	67	20	1	35	11
Cunduacán	39	14	1	12	12
Comalcalco	37	15	1	14	7

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Centro	261	70	6	150	33	2
Cárdenas	195	17	2	132	42	2
Comalcalco	170	24	7	115	23	1
Huimanguillo	144	18	0	106	17	3
Centla	140	11	1	109	18	1

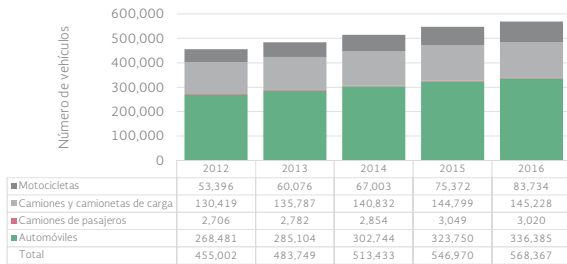
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Tabasco

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

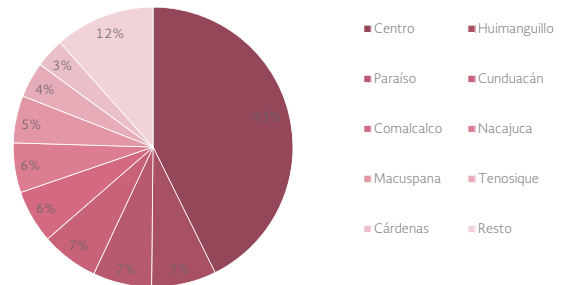


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

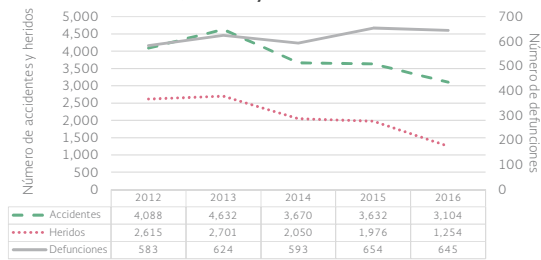
En 2016, el parque vehicular incrementó un 24.9% y un 3.9% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 11.1%.

Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. El 43% de los accidentes se concentra en un municipio: Centro.

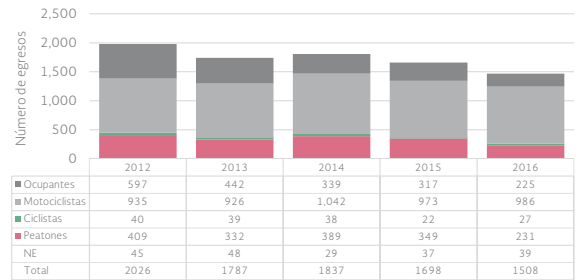
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 14.5% los accidentes, un 36.5% los heridos y un 1.4% las defunciones.

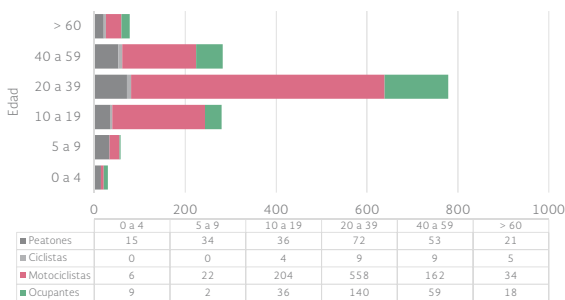
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, disminuyeron un 11.2% el número de egresos en comparación con 2015. El 65.4% del total de los egresos corresponde a motociclistas. En comparación con 2015, el número de egresos de motociclistas aumentó un 1.3%.

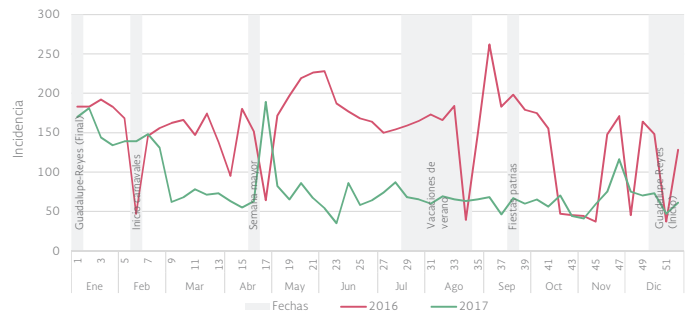
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 51.7% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años predominan los egresos de peatones, mientras que en los grupos mayores de 10 años predominan los egresos de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

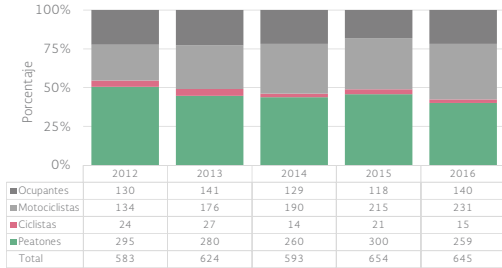
En 2017, se registraron en promedio 81 casos por semana, 69 casos menos que en 2016. En las semanas 2, 3 y 16 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Tabasco

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

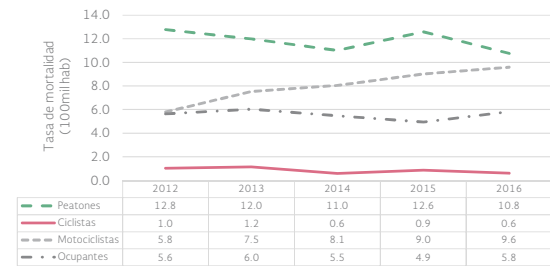


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 disminuyeron un 4.6% las defunciones en comparación con 2012 y un 4.2% en comparación con 2015. Las defunciones de motociclistas se incrementaron un 7.4% y las de ocupantes un 18.6%, en comparación con 2015. El 40.2% de las defunciones de 2016 corresponde a peatones y el 35.8% a motociclistas.

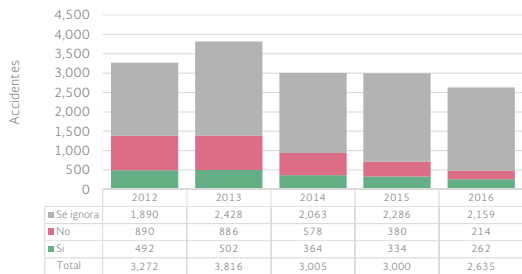
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad aumentó un 6.1% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento considerable en comparación con 2015 fue la de motociclistas con un 17.5%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

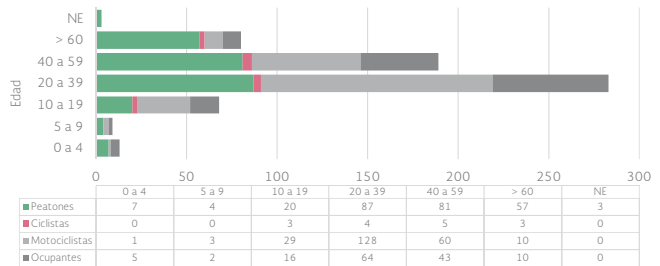


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 55% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 46.7% de conductores que presentaban esta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

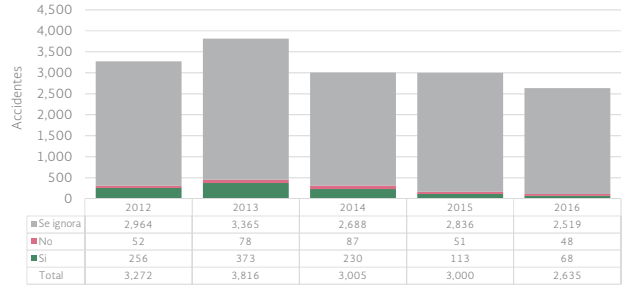
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 43.9% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de edad menores de 10 años y mayores de 40 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en los grupos de 10 a 39 años predominan las defunciones de motociclistas.

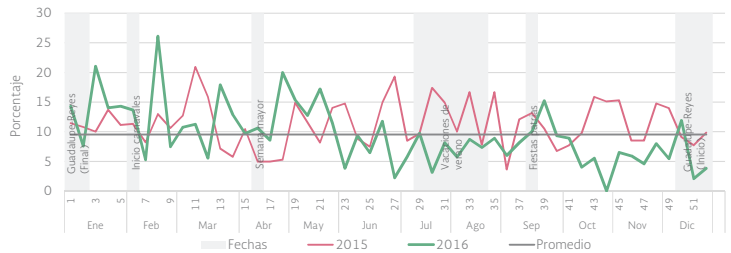
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 41.4% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 73.4% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 55% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 3, 8 y 18 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## TAMAULIPAS 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Tamaulipas

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	14,708
Carreteras federales	452
Zonas urbanas y suburbanas	14,256
<b>Heridos</b>	4,255
<b>Egresos hospitalarios</b>	1,112

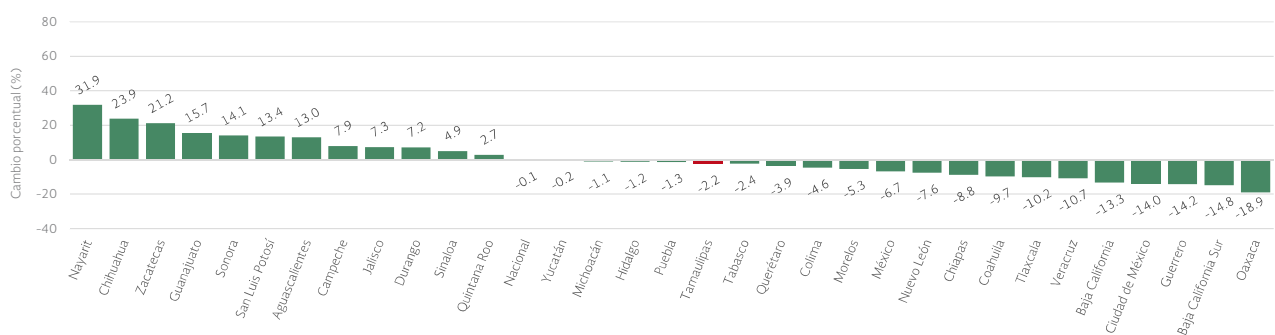
Defunciones	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>	
	Total	Redistribuidas
Peatones	189	307
Ciclistas	1	6
Motociclistas	28	75
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	111	207
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	3	9
Otros	2	2
NE	272	

<b>Población</b>	3,583,295
<b>Parque vehicular</b>	1,154,222
<b>Tasa de mortalidad</b>	16.9 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	12.7 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	4.1 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	322.1 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2016 fue de 16.9 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 2.2% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Reynosa	122	72	1	9	40
Matamoros	84	58	0	9	17
Victoria	66	39	1	8	18
Nuevo Laredo	61	27	2	3	29
Tampico	37	19	0	7	11

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Matamoros	218	3	0	0	5	210
Victoria	201	26	0	41	130	4
Reynosa	169	61	1	20	62	25
El Mante	123	7	10	78	23	5
Tampico	64	44	0	7	11	2

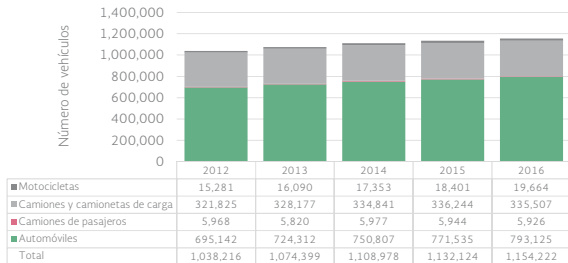
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Tamaulipas

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

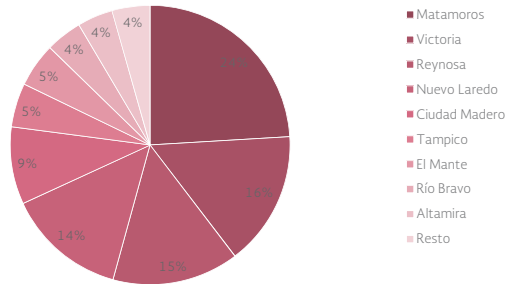


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 11.2% y un 2% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 6.9%.

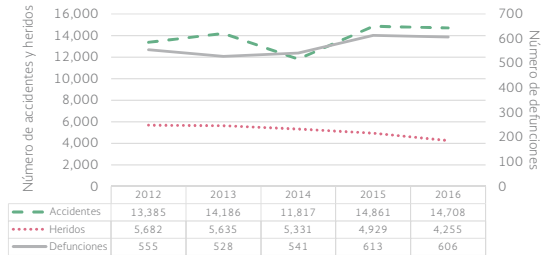
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 69% de los accidentes se concentran en cuatro municipios: Matamoros, Victoria, Reynosa y Nuevo Laredo.

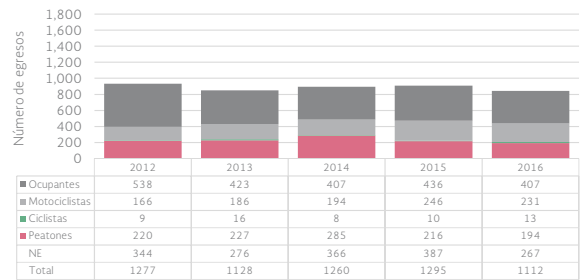
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016.

En relación con 2015, los accidentes disminuyeron un 1%, los heridos un 13.7% y las defunciones un 1.1%.

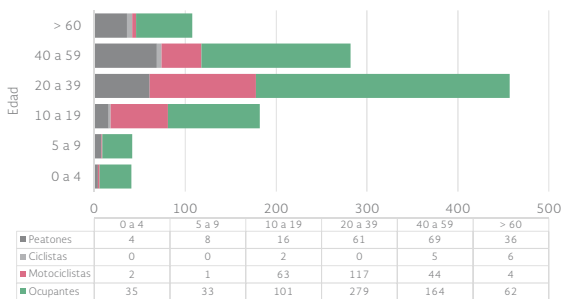
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

El 36.6% de los egresos corresponde a ocupantes y el 20.8% a motociclistas. Los egresos hospitalarios disminuyeron un 12.9% y un 14.1% en comparación con 2012 y 2015.

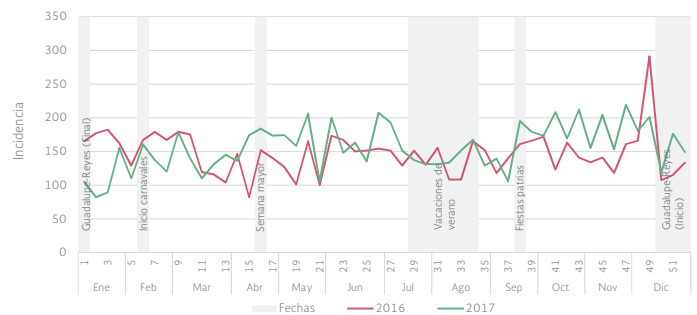
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 41.1% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

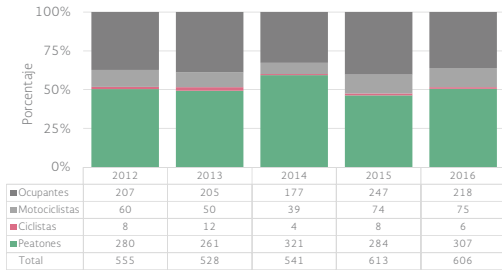


Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 se registraron en promedio 155 casos por semana, 8 más que en 2016. Las semanas 20, 26, 41, 43, 45, 47 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Tamaulipas

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

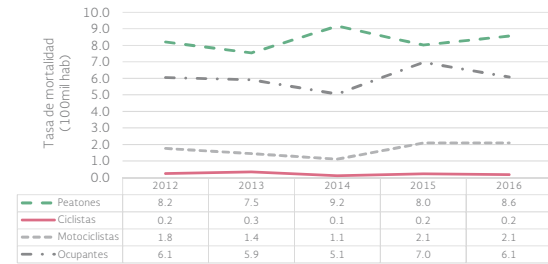


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 disminuyeron un 1.1% las defunciones en comparación con 2015. El 50.7% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2015, las defunciones de peatones registraron un aumento del 8.1%.

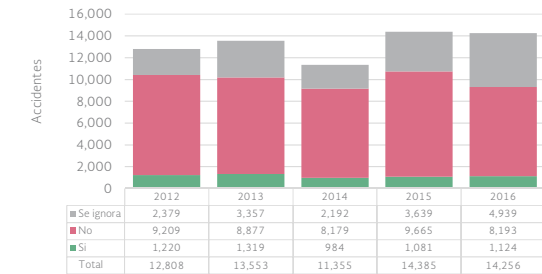
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró un aumento del 4.2% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento fueron las de peatones con un aumento de 6.9% y la de motociclistas con un 2%.

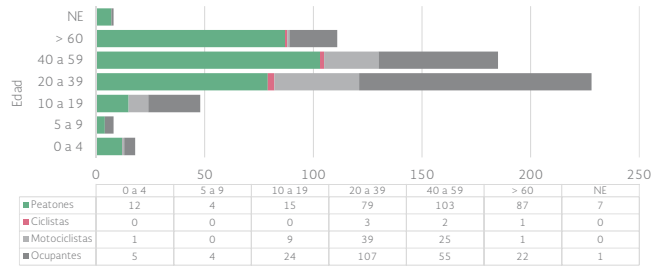
### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 12.1% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 7.9% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 y Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

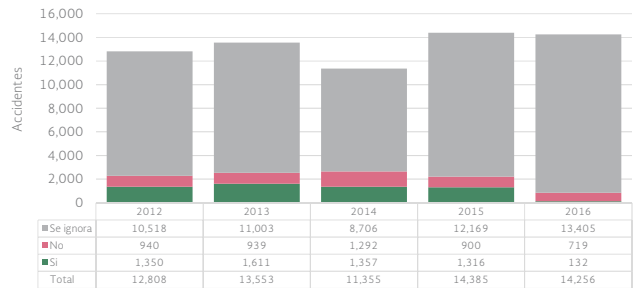
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 37.6% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 a 39 años predominan las defunciones de ocupantes, mientras que en los grupos de menores de 5 años y mayores de 40 años predominan las defunciones de peatones.

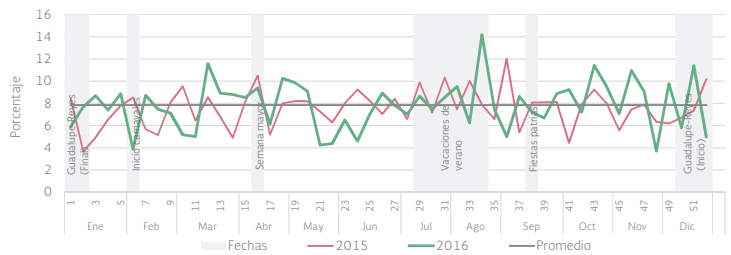
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 84.5% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 90.2% de conductores que sí llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 12.1% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 12, 34, 43 y 46 se registraron más casos que en el resto del año.

# PERFIL ESTATAL

## TLAXCALA 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Tlaxcala

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	2,800
Carreteras federales	258
Zonas urbanas y suburbanas	2,542
<b>Heridos</b>	1,038
<b>Egresos hospitalarios</b>	548

**Defunciones**

Peatones	182
Ciclistas	2
Motociclistas	26
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	69
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	11
Otros	0
NE	20

**Cifras redistribuidas<sup>1</sup>**

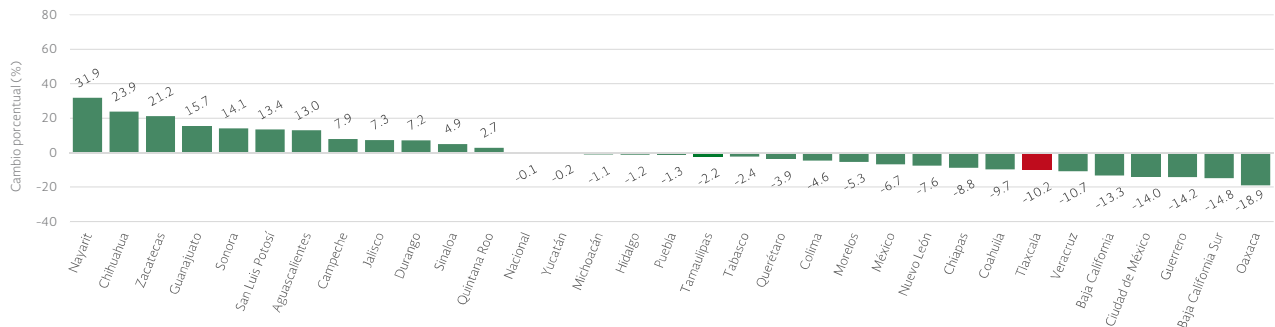
Peatones	54	61
Ciclistas	2	2
Motociclistas	26	32
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	69	76
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	11	11
Otros	0	0
NE	20	

<b>Población</b>	1,295,781
<b>Parque vehicular</b>	445,909
<b>Tasa de mortalidad</b>	14.0 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	6.3 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	6.5 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	344.1 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 14 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 10.2% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tlaxcala	26	12	0	6	8
Tzompantepec	13	6	0	1	6
Calpulalpan	11	3	0	4	4
Huamantla	11	4	1	2	4
Cuapiaxtla	9	2	0	0	7

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Huamantla	164	9	2	7	144	2
Tlaxcala	29	6	0	10	10	3
Apizaco	25	6	0	7	11	1
Nativitas	25	1	2	13	9	0
Chiautempan	24	7	2	6	7	2

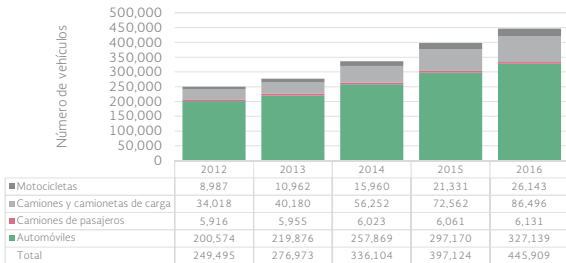
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Tlaxcala

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

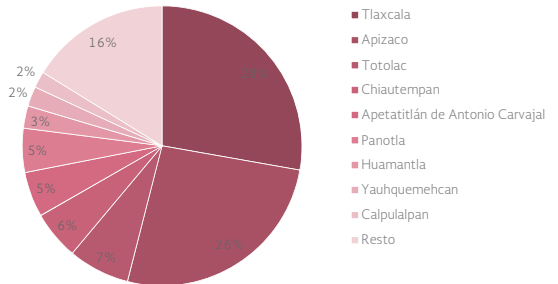


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 78.7% y un 12.3% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 22.6% y los camiones y camionetas de carga con un aumento de 19.2%.

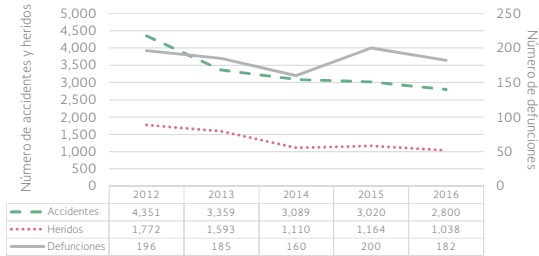
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 54% de los accidentes se concentran en dos municipios: Tlaxcala y Apizaco.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

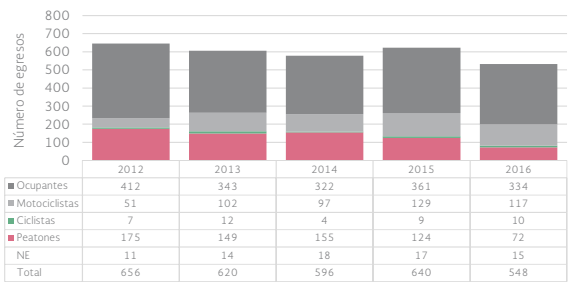


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de simiestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, los accidentes disminuyeron un 7.3%, los heridos un 10.8% y las defunciones un 9%.

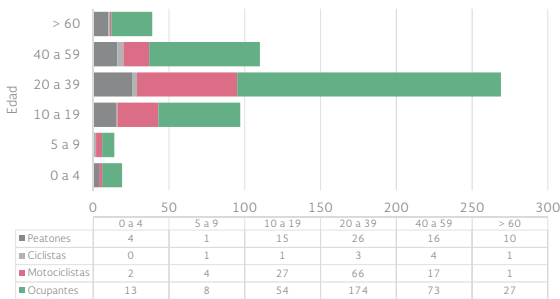
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016 disminuyeron un 16.5% y un 14.4% los egresos en comparación con 2012 y 2015. El 60.9% del total de los egresos corresponde a ocupantes, mientras que el 21.4% corresponde a motociclistas.

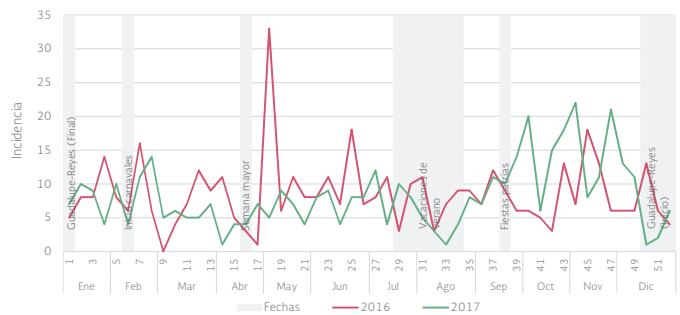
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 49.1% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



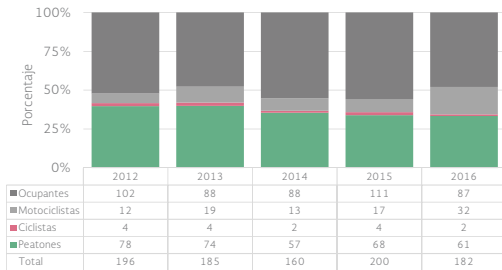
Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017 cada semana se registraron en promedio 8 pacientes con lesiones en hospitales, un caso menos que en 2016. Las semanas 40, 43 y 47 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Tlaxcala

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

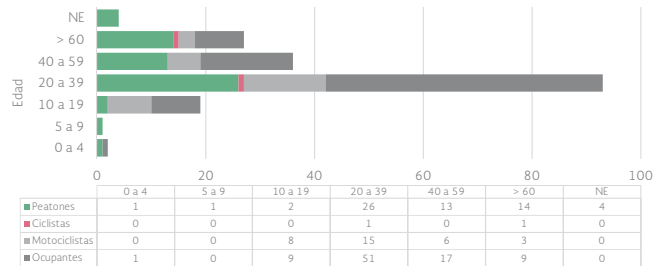


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

El 47.8% del total de las defunciones corresponde a ocupantes y el 33.5% a peatones. Respecto a 2015, las defunciones de motociclistas registraron un aumento de 88.2%.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 51.1% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de 10 a 59 años, mientras que en el grupo de más de 60 años predominan las defunciones de peatones.

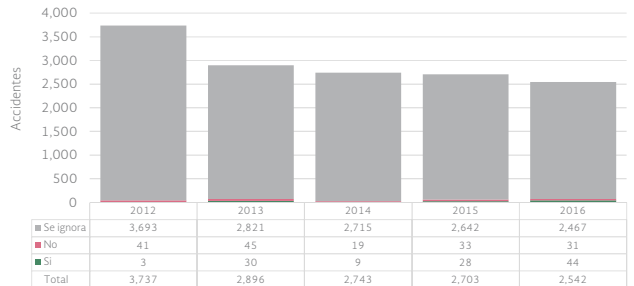
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una reducción del 12.2% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la de motociclistas con el 85.7%.

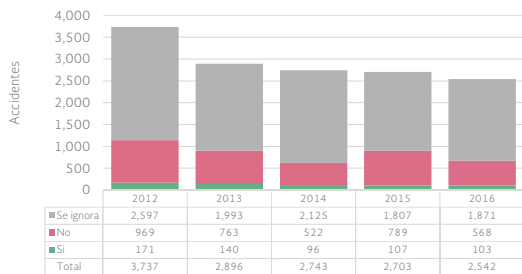
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 41.3% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 24.4% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

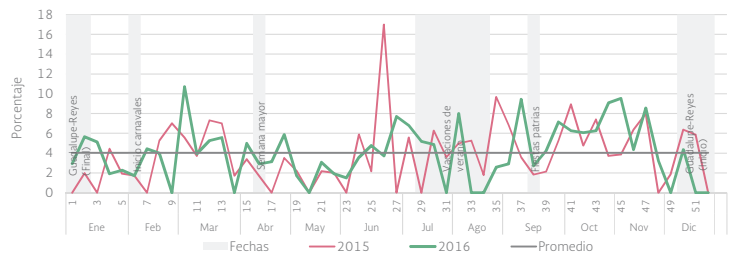
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 15.4% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 39.8% de conductores que presentaban esta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 15.4% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 10, 37, 44 y 45 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85)]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## VERACRUZ 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Veracruz

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	7,274
Carreteras federales	1,059
Zonas urbanas y suburbanas	6,215
<b>Heridos</b>	4,669
<b>Egresos hospitalarios</b>	2,036

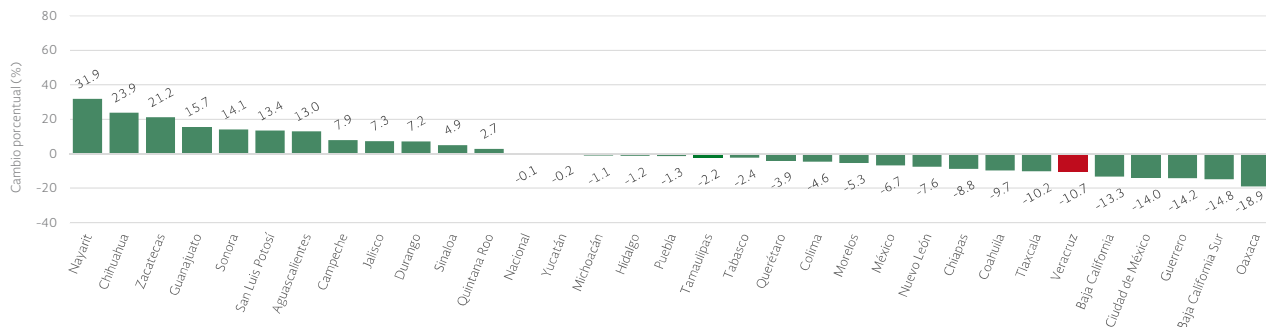
Defunciones	Cifras redistribuidas <sup>1</sup>	
	Total	Veracruz
Peatones	518	193
Ciclistas	0	1
Motociclistas	67	89
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	168	208
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	20	25
Otros	0	2
NE	121	

<b>Población</b>	8,106,138
<b>Parque vehicular</b>	1,919,354
<b>Tasa de mortalidad</b>	6.4 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	3.8 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	7.1 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	236.8 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue igual a 6.4 defunciones por cada 100 mil habitantes, una 10.7% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Xalapa	46	22	0	5	19
Poza Rica de Hidalgo	32	20	0	4	8
Cosamaloapan de Carpio	27	2	0	1	24
Tihuatlán	23	15	0	4	4
Coatzacoalcos	22	14	0	5	3

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

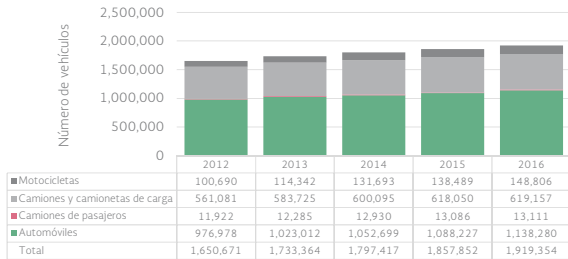
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Veracruz	209	35	3	119	46	6
Xalapa	146	33	0	10	91	12
Coatzacoalcos	97	9	0	57	30	1
Martínez de la Torre	91	5	2	40	5	39
Las Choapas	87	10	0	62	15	0

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Veracruz

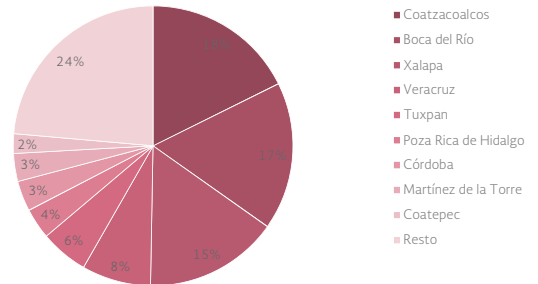
Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016



Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.  
\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

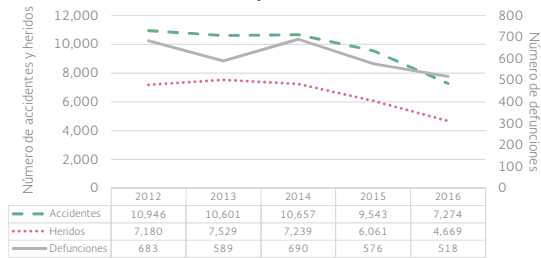
En 2016, el parque vehicular incrementó un 16.3% y un 3.3% en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 7.4%.

Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.  
El 50% de los accidentes se concentran en tres municipios: Coatzacoalcos, Boca del Río y Xalapa.

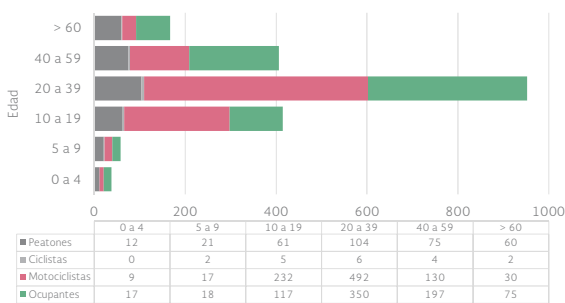
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.  
Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2012-2016.

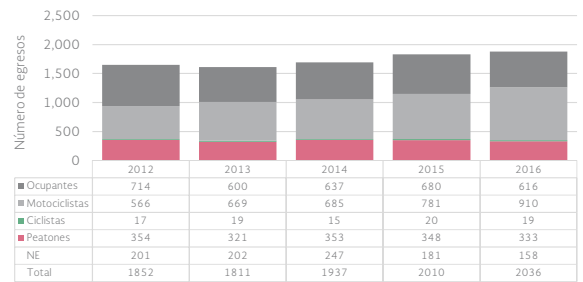
En comparación con el 2015, los accidentes, los heridos y las defunciones disminuyeron un 23.8%, 23% y un 10.1%, respectivamente.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



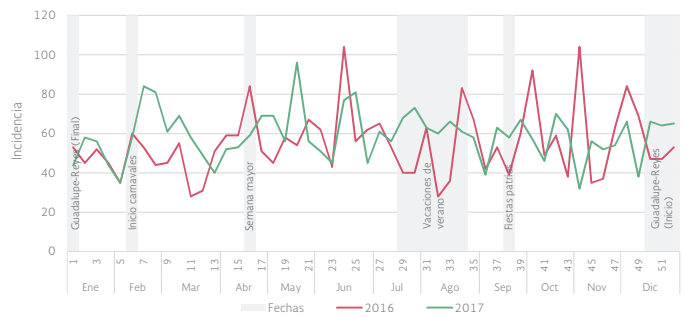
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.  
El 46.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 5 a 9 años y de más de 60 años predominan los egresos de peatones, en los grupos de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas, mientras que en los grupos de 0 a 4 años y de 40 a 59 años predominan los egresos de ocupantes.

Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.  
Los egresos hospitalarios de motociclistas representan un 44.7% y un 30.3% los de ocupantes. En comparación con el 2015, aumentaron un 16.5% los egresos de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

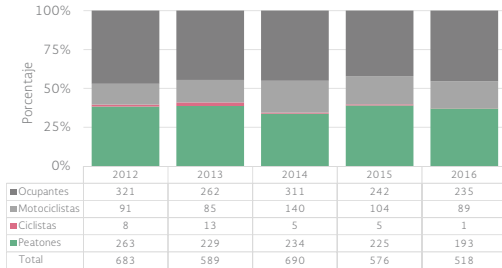


Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.  
En 2017, en promedio se registraron 59 pacientes con lesiones por semana en hospitales, 4 casos más que en 2016. En las semanas 7, 20 y 25 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Veracruz

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

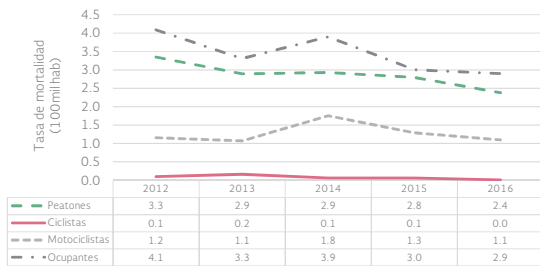


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

El 45.4% del total de las defunciones corresponde a ocupantes. Respecto a 2015, el número de defunciones de todos los tipos de usuarios presentaron una disminución. El número de defunciones de peatones disminuyó un 14.2%, las de ciclistas un 80%, las de motociclistas un 14.4% y las de ocupantes un 2.9%.

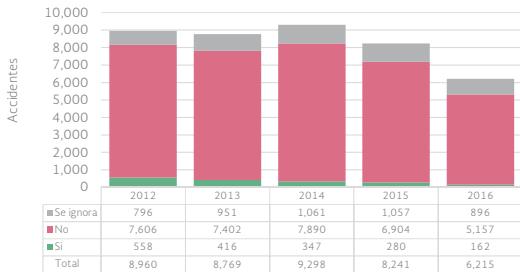
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad registró una reducción del 26.5% en comparación con 2012. Todas las tasas correspondientes a cada tipo de usuario registraron una disminución. Las tasas de defunciones de peatones disminuyeron un 14.8%, las de ciclistas 80.1%, las de motociclistas 15% y las de ocupantes un 3.6%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

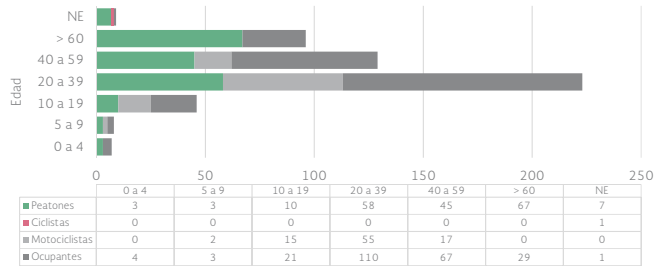


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 3% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 71% de conductores que presentaban ésta condición.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

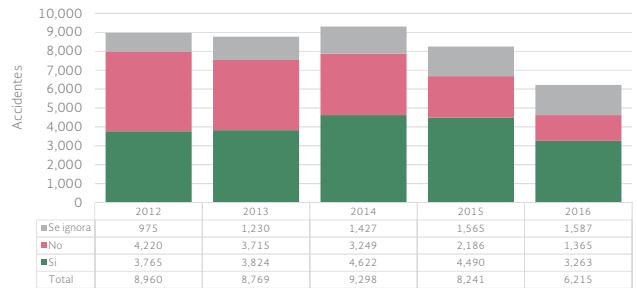
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 43.1% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de ocupantes, excepto en el grupo de más de 60 años, en el que predominan las de peatones.

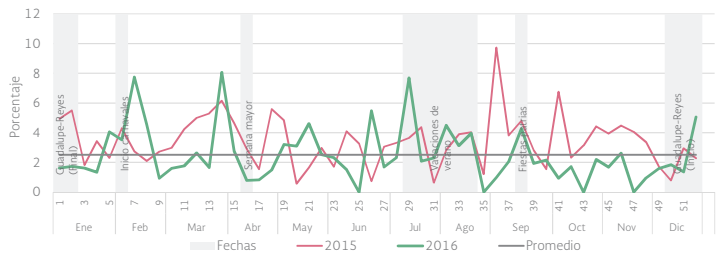
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 29.5% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 13.3% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, un 3% de los accidentes estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 7, 14 y 29 se registraron más accidentes asociados al alcohol.

# PERFIL ESTATAL

## YUCATÁN 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Yucatán

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

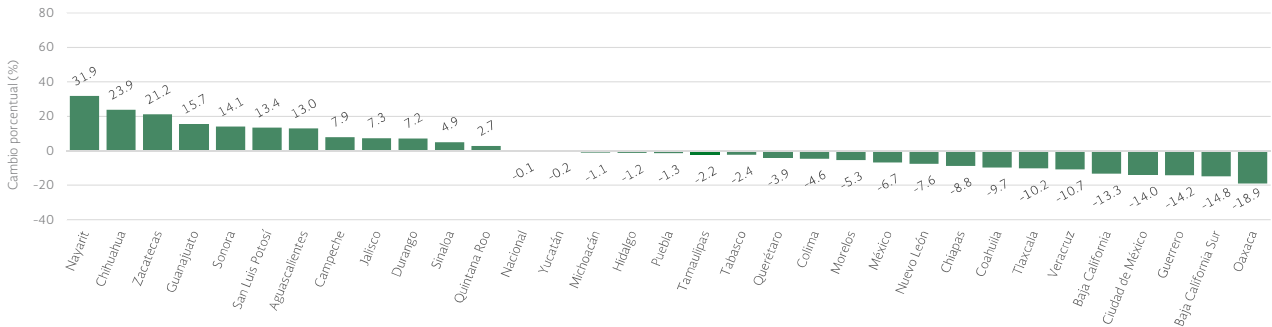
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras	
<b>Accidentes viales</b>	5,870	
Carreteras federales	159	
Zonas urbanas y suburbanas	5,711	
<b>Heridos</b>	3,816	
<b>Egresos hospitalarios</b>	305	
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>		
<b>Defunciones</b>	284	
Peatones	73	95
Ciclistas	21	23
Motociclistas	97	110
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	28	49
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	6	7
Otros	0	0
NE	59	
<b>Población</b>	2,145,878	
<b>Parque vehicular</b>	722,719	
<b>Tasa de mortalidad</b>	13.2 x 100 mil hab.	
<b>Tasa de accidentalidad</b>	8.1 x 1,000 vehículos	
<b>Tasa de letalidad</b>	4.8 x 100 accidentes	
<b>Tasa de motorización</b>	336.8 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
La tasa de mortalidad en 2016 fue de 13.2 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 0.2% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Mérida	148	62	10	48	28
Tizimín	15	4	1	9	1
Ticul	11	2	0	9	0
Valladolid	10	4	2	2	2
Maxcanú	8	1	3	2	2

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.  
Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Valladolid	109	9	1	49	50	0
Mérida	53	10	1	18	22	2
Tizimín	27	1	1	21	4	0
Chemax	14	1	0	4	9	0
Tinum	10	1	1	6	2	0

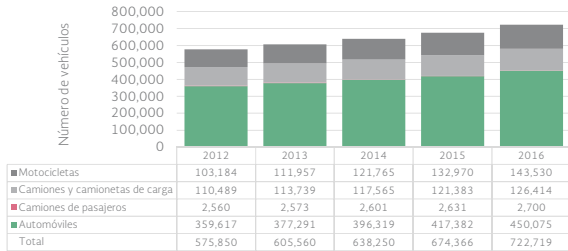
Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Yucatán

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

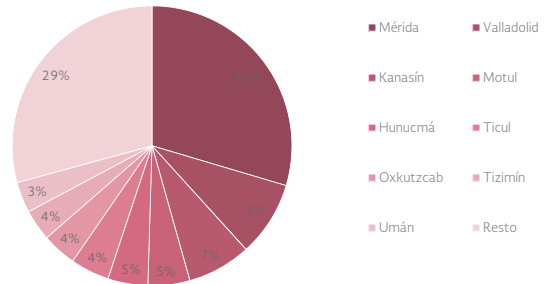


Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.

\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

En 2016, el parque vehicular incrementó un 25.5% y un % en comparación con 2012 y 2015, respectivamente. Los vehículos que registraron un mayor incremento en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 7.9% y los automóviles con un 7.8.

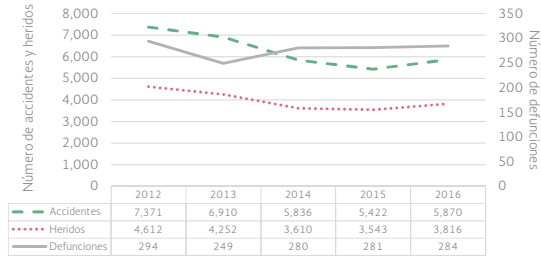
Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.

El 30% de los accidentes se concentra en un municipio: Mérida.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

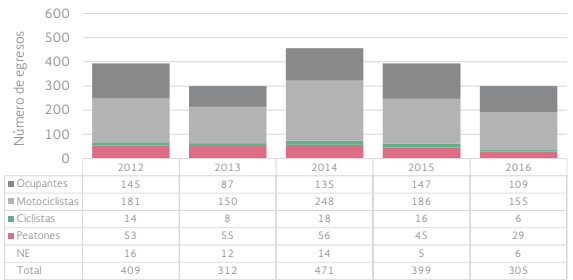


Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, aumentaron un 8.3% los accidentes, un 7.78% los heridos y un 1.1% las defunciones.

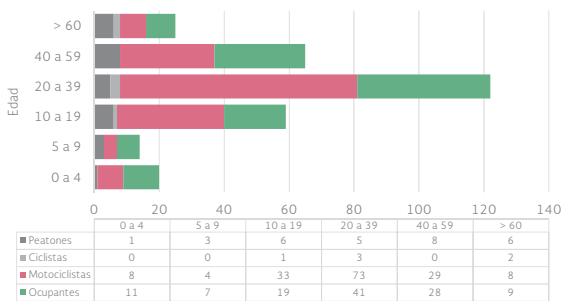
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, disminuyeron un 23.6% el número de egresos en comparación con 2015. El 50.8% del total de los egresos corresponde a motociclistas y el 35.7% a ocupantes.

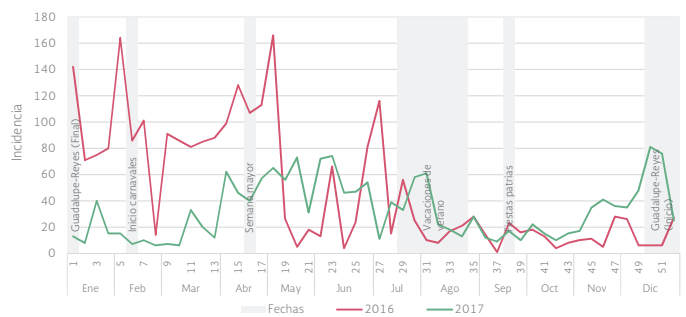
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 40% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años y de más de 60 años predominan los egresos de ocupantes, mientras que en los grupos de 10 a 59 años predominan los egresos de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017



Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

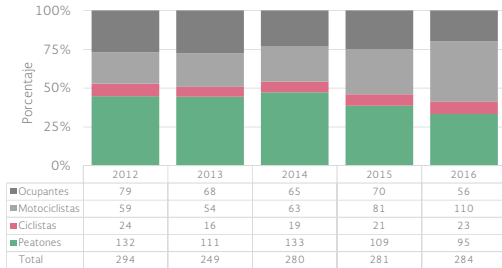
En 2017, se registraron en promedio 33 casos por semana, 16 casos menos que en 2016. En las semanas 20, 23 y 50 se registraron más casos que en el resto del año.



## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

### Yucatán

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

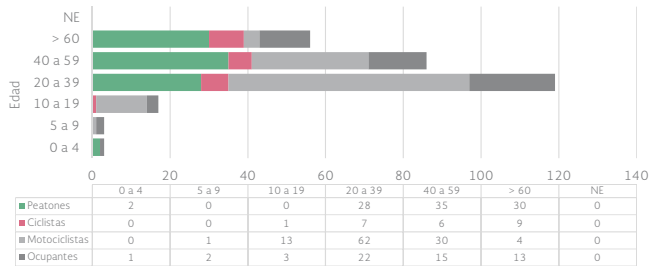


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016 disminuyeron un 1.1% las defunciones en comparación con 2015. El 38.7% del total de las defunciones corresponde a motociclistas, mientras que el 33.5% corresponde a peatones. Respecto a 2015, las defunciones de motociclistas registraron un aumento de 35.8%.

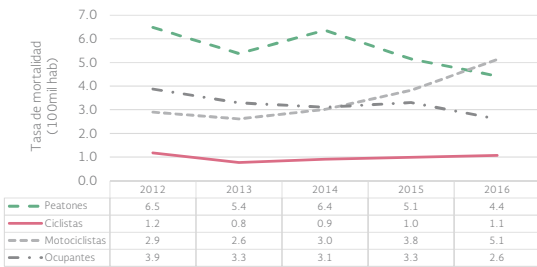
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 41.9% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 a 39 años predominan las defunciones de motociclistas, mientras que en los grupos de más de 40 años predominan las defunciones de peatones.

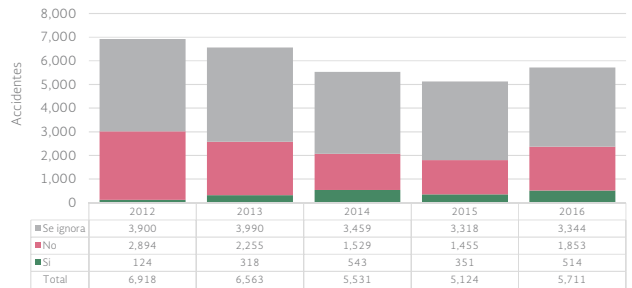
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2016 la tasa de mortalidad disminuyó un 26.5% en comparación con 2012. Por tipo de usuario la que registró un mayor incremento en comparación con 2015 fue la de motociclistas con un 34.1%.

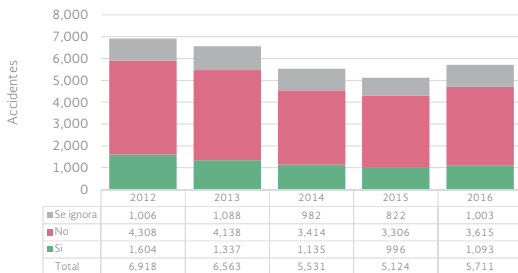
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 78.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 36% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

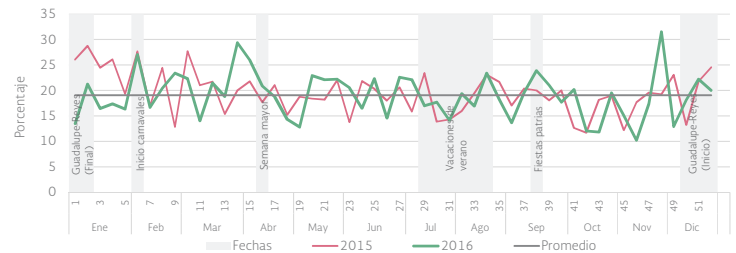
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 23.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 31.9% de conductores que presentaban ésta condición.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 23.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 6, 14 y 46 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocупantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.

# PERFIL ESTATAL

## ZACATECAS 2016

Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes por municipio, 2016

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Zacatecas

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.  
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

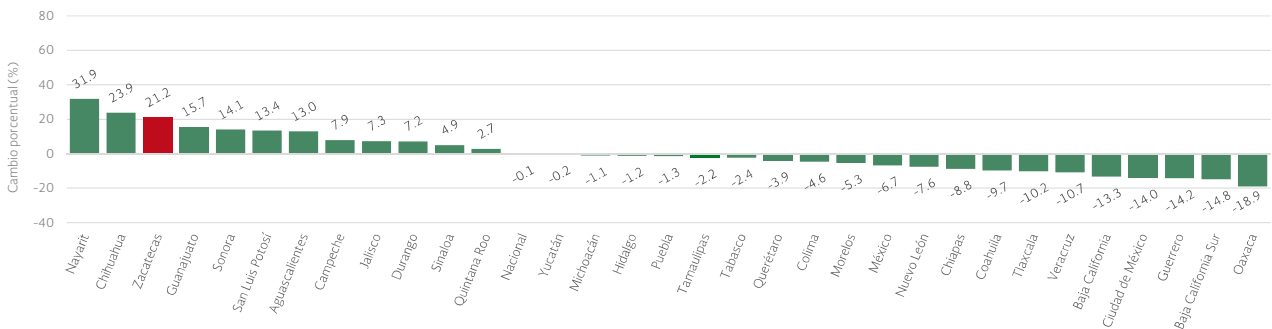
Principales indicadores en seguridad vial, 2016

Rubro	Cifras
<b>Accidentes viales</b>	2,750
Carreteras federales	506
Zonas urbanas y suburbanas	2,244
<b>Heridos</b>	1,298
<b>Egresos hospitalarios</b>	668
<b>Cifras redistribuidas<sup>1</sup></b>	
<b>Defunciones</b>	457
Peatones	68
Ciclistas	2
Motociclistas	61
Vehículos ligeros (Automóviles/Camionetas)	289
Vehículos pesados (Carga pesada/Autobuses)	24
Otros	1
NE	12
<b>Población</b>	1,588,418
<b>Parque vehicular</b>	434,935
<b>Tasa de mortalidad</b>	28.8 x 100 mil hab.
<b>Tasa de accidentalidad</b>	6.3 x 1,000 vehículos
<b>Tasa de letalidad</b>	16.6 x 100 accidentes
<b>Tasa de motorización</b>	273.8 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales de la Policía Federal, 2016. SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

<sup>1</sup> En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2015 y 2016 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2016 fue de 28.8 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 21.2% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2016

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Fresnillo	103	15	1	23	64
Zacatecas	63	13	0	11	39
Guadalupe	31	7	0	1	23
Pinos	27	3	0	3	21
Villa de Cos	26	2	0	0	24

Fuente: Base de defunciones INEGI-SS, SEED 2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2016

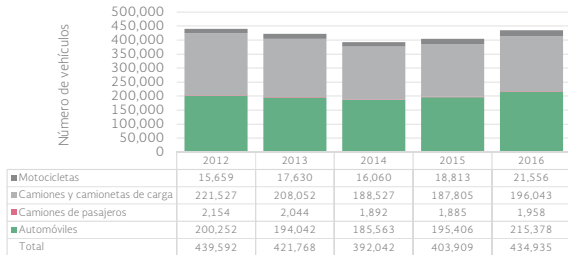
Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante	No especificado
Fresnillo	121	16	3	56	40	6
Zacatecas	71	8	0	16	35	12
Pinos	46	1	1	24	15	5
Guadalupe	36	11	0	6	15	4
Nochistlán de Mejía	34	1	0	20	11	2

Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades. El número de egresos hospitalarios en los que se desconocía el tipo de usuario al que pertenecía la víctima no fue redistribuido entre los demás grupos.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Zacatecas

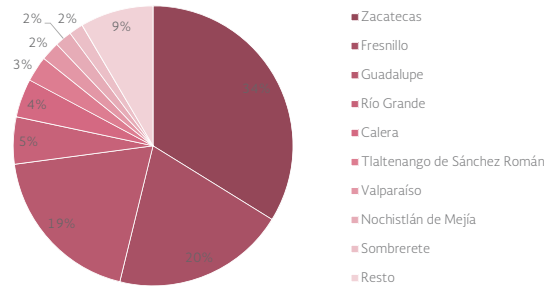
Distribución del parque vehicular según tipo, 2012 a 2016



Fuente: Base de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI 2012-2016.  
\*Las cifras del año 2016 son de carácter preliminar

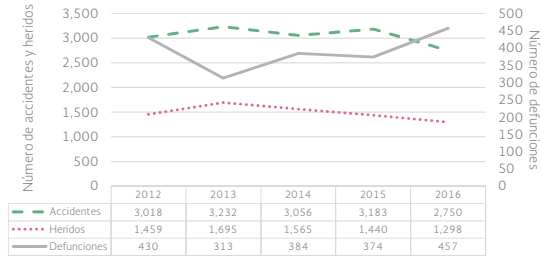
En 2016, el parque vehicular incrementó un 7.7% en comparación con 2015. Los vehículos que registraron un incremento considerable en comparación con 2015 fueron las motocicletas con un aumento de 14.6% y los automóviles con un aumento de 10.2%.

Distribución de los accidentes por municipio, 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2016.  
El 73% de los accidentes se concentra en tres municipios: Zacatecas, Fresnillo y Guadalupe.

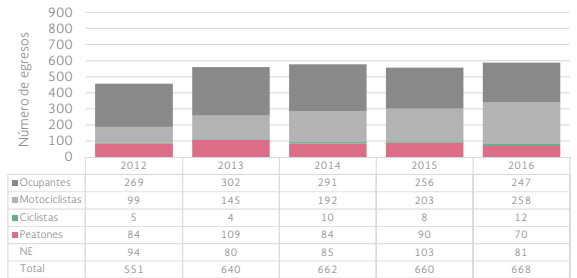
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.  
Principales indicadores de siniestralidad en carreteras Federales de la Policía Federal, 2012-2016. Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

En relación con 2015, disminuyeron un 13.6% los accidentes, un 9.9% los heridos, mientras que las defunciones registraron un aumento de 22.2%.

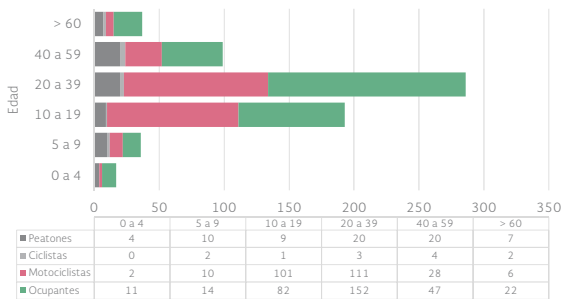
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2012-2016.

En 2016, aumentaron un 1.2% el número de egresos en comparación con 2015. El 38.6% del total de los egresos corresponde a motociclistas y el 37% a ocupantes.

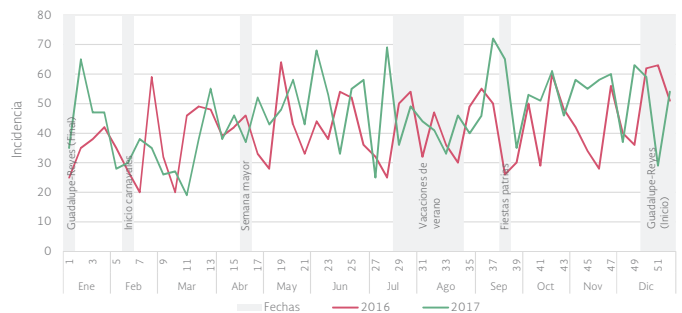
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2016



Fuente: SS/DGIS, Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2016.

El 42.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de ocupantes, excepto en el grupo de 10 a 19 años en el que predominan los egresos de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2016 y 2017

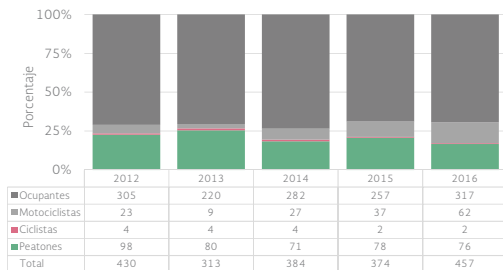


Fuente: SS/DGE, Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2017, se registraron en promedio 46 casos por semana, 5 casos más que en 2016. En las semanas 4, 20, 26, 37 y 50 se registraron más casos que en el resto del año.

## Perfil de las lesiones causadas por el tránsito Zacatecas

### Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2012 a 2016

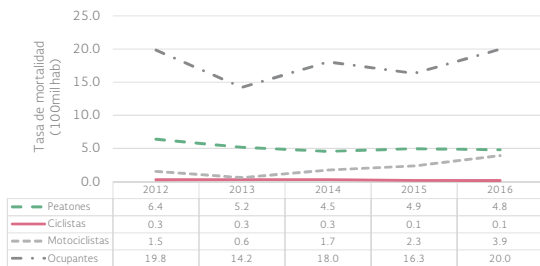


Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016.

Nota: En cuanto al número de defunciones por tipo de usuario de la vía pública, para el análisis de las cifras de 2016 se utilizó un método de redistribución (imputación múltiple) diferente al que se utilizaba con anterioridad (distribución porcentual) para aquellas víctimas mortales de las cuales se desconocía el tipo de usuario al que pertenecían (No Especificado).

En 2016, las defunciones de ocupantes representan el 69.4% del total. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 67.6% y las de ocupantes un 23.3% en comparación con 2015.

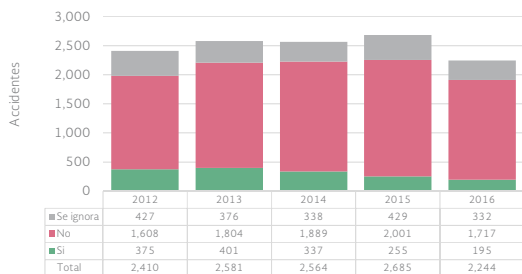
### Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2012 a 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2012-2016. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

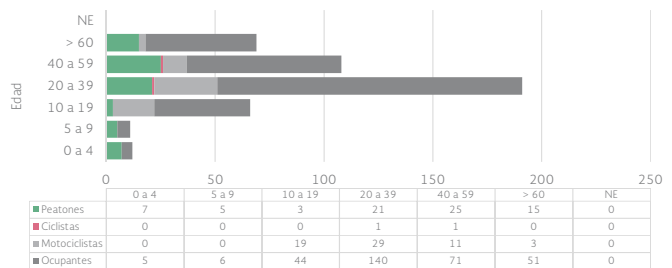
En 2016 la tasa de mortalidad disminuyó un 2.8% en comparación con 2012. Por tipo de usuario las tasas que registraron un mayor aumento fueron las de motociclistas con un incremento de 66.3% y las de ocupantes con un 22.4% en comparación con 2015.

### Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016. De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico, el 10.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2012, hubo una disminución de 48% de conductores que presentaban ésta condición.

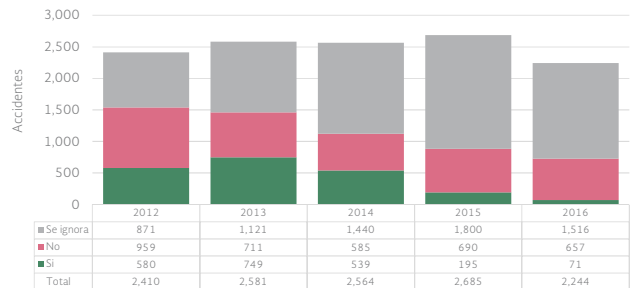
### Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2016



Fuente: Base de defunciones INEGI-SS; SEED 2016.

El 41.8% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de ocupantes, excepto en el grupo de menores de 5 años en el que predomina el número de defunciones de peatones.

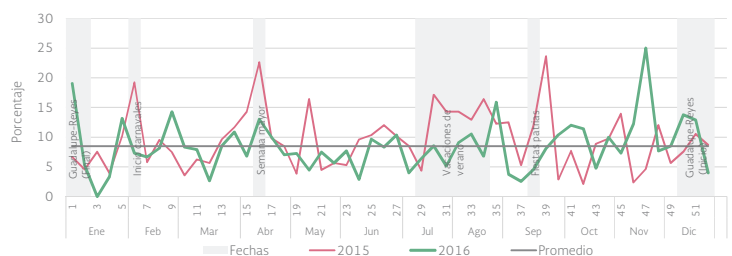
### Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2012 a 2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2012-2016.

De los accidentes de tránsito de 2016, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad, el 90.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 87.8% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2012.

### Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró aliento alcohólico en conductores, 2015-2016



Fuente: Base de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del INEGI, 2015-2016.

En 2016, del total de los accidentes que ocurrieron un 10.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 35, y 47 se registraron más casos que en el resto del año.

Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)]. Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1, V83-V86 (0-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron por el método de imputación múltiple con respecto a los usuarios identificados en los análisis referentes a las defunciones.



## Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017







