

SALUD

SECRETARÍA DE SALUD



INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL, MÉXICO 2016



STCONAPRA
Secretariado Técnico
Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes

Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2016.

Derechos reservados

2017, Primera edición

Impreso en México

D.R. © Secretaría de Salud

Lieja 7, Col. Juárez, 06600 México, D.F.

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 2016.

Secretaría de Salud/STCONAPRA. México, Ciudad de México, 2017.

DIRECTORIO

José Narro Robles
Secretario de Salud

José Meljem Moctezuma
Subsecretario de Integración y Desarrollo del Sector Salud

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

Marcela Velasco González
Subsecretaria de Administración y Finanzas

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

Gustavo Nicolás Kubli Albertini
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

Presentación	7
1. EL ESTADO DE LA SEGURIDAD VIAL EN MÉXICO	9
2. INTERVENCIONES EN SEGURIDAD VIAL	19
2.1. Legislación integral en seguridad vial	19
2.2. Acción estratégica de alcoholimetría	23
2.3. Observatorios estatales de lesiones	27
2.4. Medición de factores de riesgo	30
2.5. Auditorías en seguridad vial	32
2.6. Capacitación en seguridad vial	33
2.7. Formadores de primeros respondientes	34
2.8. Centros Reguladores de Urgencias Médicas	37
2.9. Comunicación social	38
3. CONCLUSIONES	41
4. PERFILES DE SEGURIDAD VIAL NACIONAL Y POR ENTIDAD FEDERATIVA	45

En 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la que se refrenda la meta de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito a 2020, establecida desde 2011 de manera ambiciosa a través de la declaración del periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

A pesar de que la inclusión de este indicador en dicha agenda representa un reconocimiento de la importancia de la seguridad vial, representantes de unos 140 países mostraron su preocupación ese mismo año, durante la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, respecto a que la cifra de muertes por accidentes de tránsito “ha permanecido prácticamente estancada” desde 2012, razón por la que los asistentes adoptaron la Declaración de Brasilia sobre la Seguridad Vial: es hora de resultados.

Con el objetivo de impulsar el trabajo sobre el tema en el mundo, la Organización Mundial de la Salud reiteró, en 2017, durante la Cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, su llamado a cumplir con los compromisos que han asumido repetidamente a través de diversos instrumentos normativos y centrar sus esfuerzos en las medidas relacionadas con el control de la velocidad, el diseño de las infraestructuras, la seguridad de los vehículos, las leyes y la vigilancia de su cumplimiento y la atención de emergencia tras un accidente de tránsito.

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 desde 2008, mediante la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI) 2008-2013, el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2007-2012, el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 y, más recientemente el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018, que contiene las estrategias, líneas de acción, indicadores y metas que permiten la instrumentación, seguimiento y evaluación de las acciones específicas dirigidas a prevenir los daños a la salud provocados por accidentes viales, mediante acciones integrales, sistemáticas, incluyentes, multisectoriales y basadas en evidencia científica, y de cuyos avances se ahonda en la presente publicación.

En concordancia con las recomendaciones de organismos internacionales y de las buenas prácticas implementadas en diversos países a nivel mundial, este Secretariado Técnico, aunado a las acciones estratégicas contempladas en el Programa de Acción Específico, ha promovido un enfoque seguro en las entidades federativas, a través de los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes, mediante la adopción de la “perspectiva cero”, estrategia de origen sueco que busca, a largo plazo, reducir a cero las muertes por accidentes de tránsito y que, en caso de que ocurra un accidente, la construcción de un sistema vial seguro impida que éste cause traumatismos graves o defunciones.

En México, las muertes, lesiones y discapacidades que se desprenden de los accidentes de tránsito ya cuentan con el reconocimiento de ser un problema de salud pública, que tiene un impacto directo en las familias mexicanas y que significan un reto para nuestro país, por los costos sanitarios, sociales y económicos, sin embargo aún no permea entre los tomadores de decisiones y autoridades de los tres niveles de gobierno la necesidad de implementar programas integrales y multisectoriales para su prevención.

La estabilización en el número de defunciones por accidentes de tránsito es un gran logro, sin embargo, más allá de los compromisos asumidos, es necesario reforzar las intervenciones promovidas por la Organización Mundial de la Salud para mejorar la calidad de vida de todos los mexicanos y de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros resilientes y sostenibles, proporcionando acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles, y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Este informe es el sexto de la serie y ofrece un resumen de la situación de la seguridad vial en México, resaltando las deficiencias y los puntos críticos, a fin de alentar a las autoridades nacionales, estatales y municipales, a las organizaciones de la sociedad civil, la industria y a la población en general a tomar conciencia de la necesidad de actuar en el corto plazo en pro de la seguridad vial, colocando a las personas en primer lugar, dejando de hacer del automóvil el centro del desarrollo de las ciudades.

Asimismo, este trabajo contiene un informe detallado del nivel de avance de las intervenciones en seguridad vial promovidas desde este Secretariado Técnico: impulso de legislaciones integrales de seguridad vial, conformación de Observatorios Estatales de Lesiones, implementación de puntos de control de alcoholimetría, medición de factores de riesgo, realización de auditorías de seguridad vial, sensibilización de la población y campañas de comunicación.

En resumen, todos los datos aquí plasmados muestran la necesidad de focalizar y priorizar las intervenciones dirigidas a repensar nuestras ciudades, pero sin dejar de lado un tema tan importante como la seguridad vial, principalmente para resguardar la vida de los más vulnerables.

Sin duda, el esfuerzo conjunto de las autoridades para el establecimiento de las intervenciones contenidas en esta publicación, será fundamental para alcanzar la meta de reducir a la mitad el número de muertes por accidentes de tránsito.

1. EL ESTADO DE LA SEGURIDAD VIAL EN MÉXICO

En México, los accidentes de tránsito siguen encontrándose entre las diez principales causas de muerte. En 2015, fallecieron 16 mil 39 personas por esta causa (el 43.1 % del total de lesiones accidentales durante este año). Con ello, se calcula una tasa de 13.3 muertos por cada 100 mil habitantes, cifra solo un 0.1% menor a la registrada en 2014. De acuerdo con el documento La seguridad vial en la Región de las Américas (OPS, 2016)¹, México ocupa la posición número 23, de 31 países que conforman esta región.

A nivel nacional, las entidades federativas que presentaron el mayor aumento de la tasa de mortalidad con respecto al 2014 fueron: Baja California (+33.3 %), Tlaxcala (+23.3 %), Colima (+21.2 %), Guerrero (+20.1 %) y Chiapas (+14.1 %). En contraste, las entidades que más disminuyeron su tasa fueron: Coahuila (-31 %), Campeche (-17.8 %), Veracruz (-17.2 %), Sonora (-16.1 %) y San Luis Potosí (-12.6 %).

¹ La seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, DC : OPS, 2016

Gráfica 1. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, México 2013-2015.



Fuente: Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del INEGI y del CONAPO 2013-2015.

Sin embargo, estos cambios no significan que dichas entidades federativas sean las que tienen las tasas más altas o más bajas. En el 2015, las más altas se registraron en Tabasco (27.4),

Zacatecas (23.7), Sinaloa (23.1), Durango (22), Colima (18.2) y Nayarit (17.4) y las más bajas en Veracruz de Ignacio de la Llave (7.2), Ciudad de México (8.7), Estado de México (9.3), Coahuila (10.5) y Michoacán (10.8).

Figura 1. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, México 2015.



Fuente: Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del INEGI y del CONAPO, 2015.

Con base en la Figura 1, se identifica que, al igual que en 2014, 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 2011 en la gráfica de accidentes, heridos y muertos, podemos observar una

tendencia a la baja. Con respecto a ese año, los accidentes han disminuido un 4 %, los heridos un 24.3 % y los muertos un 3.5 %.

Sumando los años perdidos por muerte prematura y los años de vida vividos con discapacidad, durante 2015 se perdieron en promedio un total de 1 millón 79 mil 256 años de vida saludable perdidos² (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).

² Años de vida saludable perdidos (AVISA) en México en 2015 por accidentes de tránsito. IHME <https://vizhub.healthdata.org/gbd-compare/>. Consultado el 30 de mayo de 2017.

Gráfica 2. Accidentes, heridos y muertos por hechos de tránsito, México 2010-2015



Fuente: Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del INEGI, Policía Federal y Secretaría de Salud, 2010-2015.

Por tipo de usuario, los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos; en el 2015 se registraron 7,780 atropellamientos fatales (48.5 %), 5,339 ocupantes de vehículo (33.2 %), 2,622 motociclistas (16.3 %) y 298 ciclistas (1.8 %) muertos ³.

Si consideramos sólo los usuarios vulnerables de la vía, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas, el porcentaje asciende al 66.7 %. 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 78.4 %, con respecto al 2011, y un 13.2 %, en comparación con el 2014.

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 Tabasco, Sinaloa, Colima, Tamaulipas, Querétaro, San Luis Potosí, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Chihuahua, Oaxaca, Yucatán, Chiapas, Puebla, Nuevo León, Morelos, Quintana Roo, Coahuila, Baja California, Estado de México y Ciudad de México deben implementarse y reforzarse intervenciones de seguridad vial destinadas a resguardar la vida de los peatones, debido a que, en estas entidades, se tiene un registro superior a cuatro peatones fallecidos por cada 10 muertes por accidente de tránsito

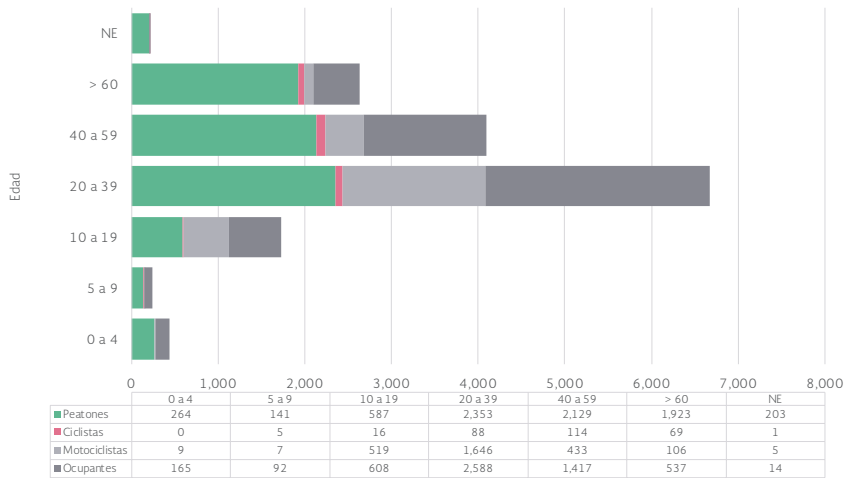
En el caso de los motociclistas, se identifica un serio problema de

³ 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.

En todos los grupos etarios que a continuación se describen, la principal causa de fallecimiento son los atropellamientos, 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 adultos 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 2015.



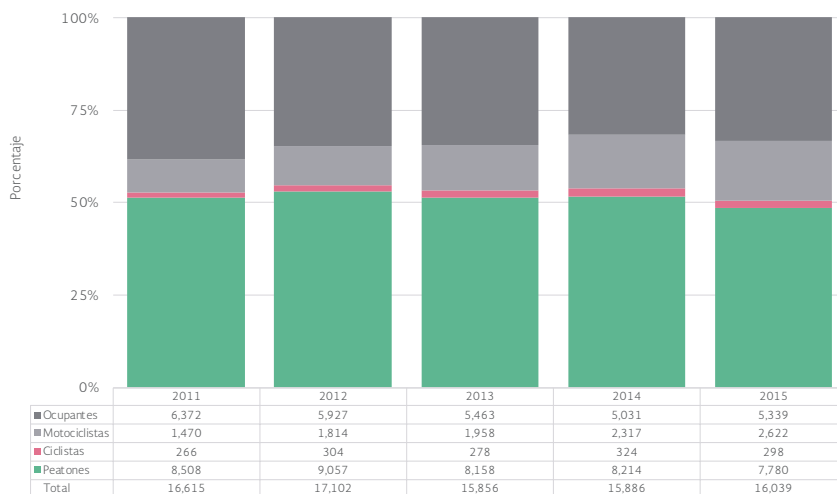
Fuente. Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos de Salud, 2015.

En cuanto a las defunciones por tipo de usuario, del 2011 al 2015, se identifica una tendencia a la baja en los ocupantes de vehículos, excepto en el último año en el que se registró un incremento del 6.1 % en comparación con el año previo. Por el contrario, 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 2011-2015.



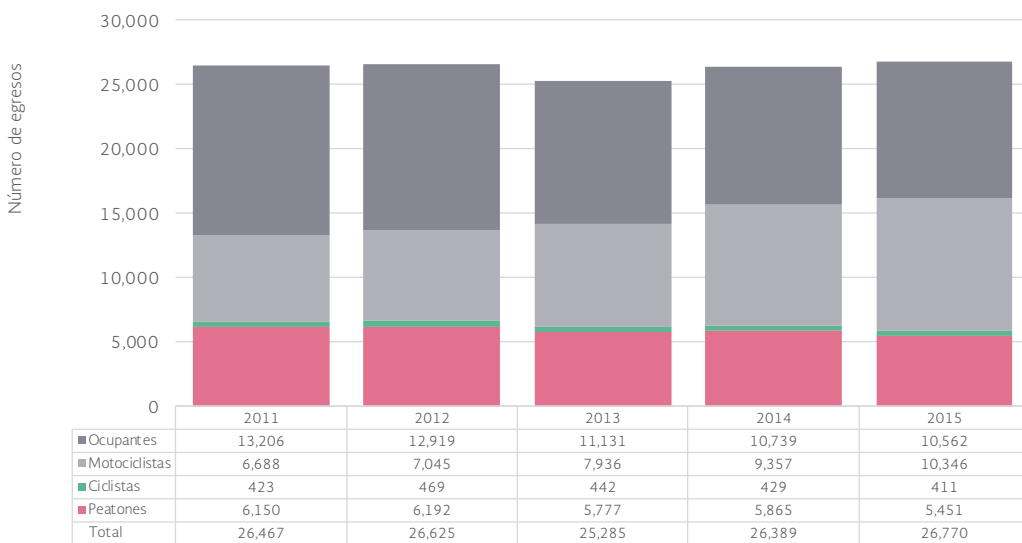
Fuente. Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos de Salud, 2011-2015.

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 (23 %), Jalisco (10 %), Chihuahua (9 %), Guanajuato (5 %) y Coahuila (4 %).

En el 2015, se registraron 26,770 egresos hospitalarios por accidentes de tránsito, la mayoría de ellos correspondieron a ocupantes de vehículos (10,562) y a motociclistas (10,346). Estos últimos presentan un

aumento del 54.7 % desde el 2011. 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, a diferencia del año previo, en el que predominaron los egresos de ocupantes de vehículos. Llama la atención que, al igual que en el caso de los fallecimientos 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 6).

Gráfica 6. Egresos hospitalarios por accidentes de tránsito, México 2011-2015.



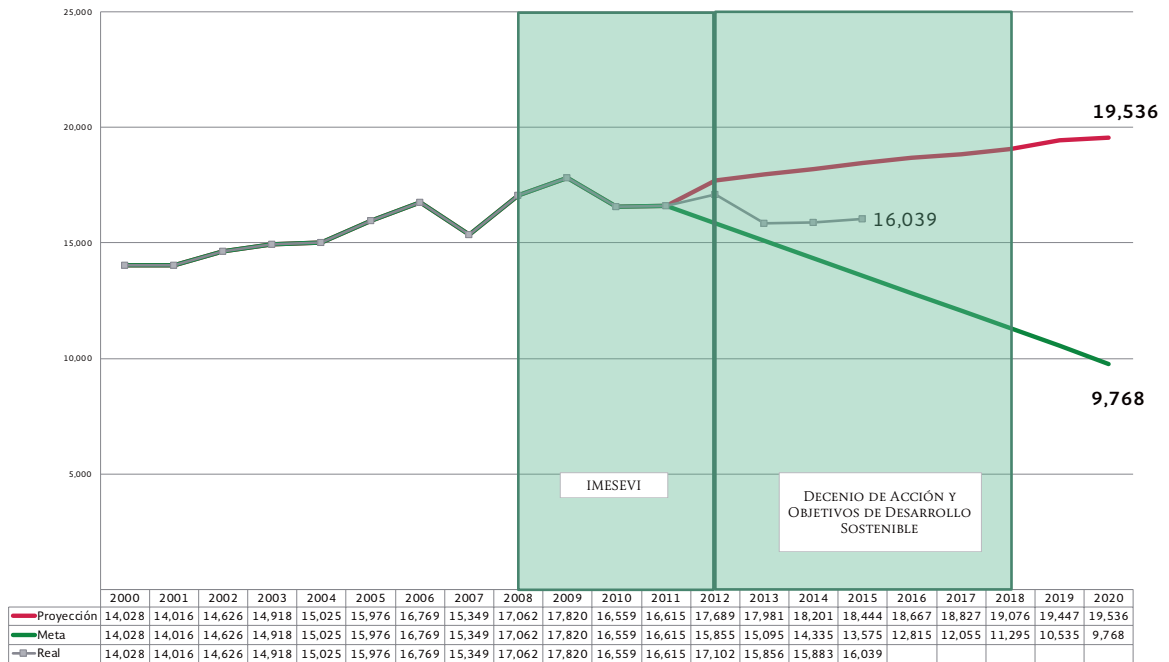
Fuente. Elaborado por el Observatorio Nacional de Lesiones con datos del Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios, SS, 2011-2015.

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 7. 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 2011-2020⁴ 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 10 mil personas, sin embargo falta mucho por hacer, sobre todo para incidir en la seguridad de los usuarios vulnerables.

⁴ 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. Consultado el 30 de mayo de 2017.

Los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes

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 (COEPRA), 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.

Con base en lo anterior, sólo 29 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 Baja California Sur, Colima y Ciudad de México.

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 responsables 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.

Figura 2. COEPRA, México 2016.



Fuente. STCONAPRA con base en documentación enviada por los Servicios de Salud de las Entidades Federativas, 2016.

2. INTERVENCIONES EN SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial requiere de un enfoque sistémico, tal como lo refiere el Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018, que permita incidir en aquellos factores que contribuyen a la ocurrencia de accidentes de tránsito: vehículos, vialidades y usuarios, en

conjunto con el ambiente físico, socioeconómico y cultural. Este enfoque entiende a los sistemas viales como un todo, donde sus elementos actúan de manera ordenada, de tal forma que se puedan identificar las posibilidades de intervención.

Figura 3. Enfoque sistémico de la seguridad vial 2016.



Fuente. STCONAPRA, basado en el enfoque de salud pública de la OMS.

Con este enfoque, el STCONAPRA ha realizado intervenciones para la prevención de accidentes de tránsito. A continuación se describen cada una de ellas y los logros alcanzados durante 2016.

2.1. Legislación integral en seguridad vial

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, que estas acciones 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, 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 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 de la Organización Mundial de la Salud para mejorar el marco normativo sobre cada uno de estos factores de riesgo 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 el 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, en el Diario Oficial de la Federación, con fecha del 17 de abril de 2017 y que entrará en vigor a los 60 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 los ocupantes de 12 años y más en un vehículo automotor, asimismo esta norma 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.

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.

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 puedan 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.⁵

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 una normatividad específica para los seis factores analizados; sin embargo, ninguna de ellas tiene todos los factores de forma adecuada (Tabla 1). En contraparte, las entidades federativas de Baja California y de Durango no cuentan con alguna disposición legal que atienda al menos uno de los seis factores analizados. Hidalgo, Nuevo León y Oaxaca solo abordan uno de ellos.

⁵ Pérez-Núñez R, Ruelas-Valdés D, Hajar M. Legislación sobre seguridad vial en México: un análisis subnacional. *Rev Panam Salud Publica.* 2017;41:e82.

Tabla 1. Análisis de la normatividad en seguridad vial y su adherencia a recomendaciones internacionales por factor de riesgo y entidad federativa, México 2016.

	Exceso de velocidad	Alcohol y conducción	Uso de celular al conducir	Uso de cinturón de seguridad	Uso de sistemas de retención infantil	Uso de casco en motociclistas
Nivel Federal						
Aguascalientes						
Baja California						
Baja California Sur						
Campeche						
Chiapas						
Chihuahua						
Coahuila						
Colima						
Ciudad de México						
Durango						
Estado de México						
Guanajuato						
Guerrero						
Hidalgo						
Jalisco						
Michoacán						
Morelos						
Nayarit						
Nuevo León						
Oaxaca						
Puebla						
Querétaro						
Quintana Roo						
San Luis Potosí						
Sinaloa						
Sonora						
Tabasco						
Tamaulipas						
Tlaxcala						
Veracruz						
Yucatán						
Zacatecas						



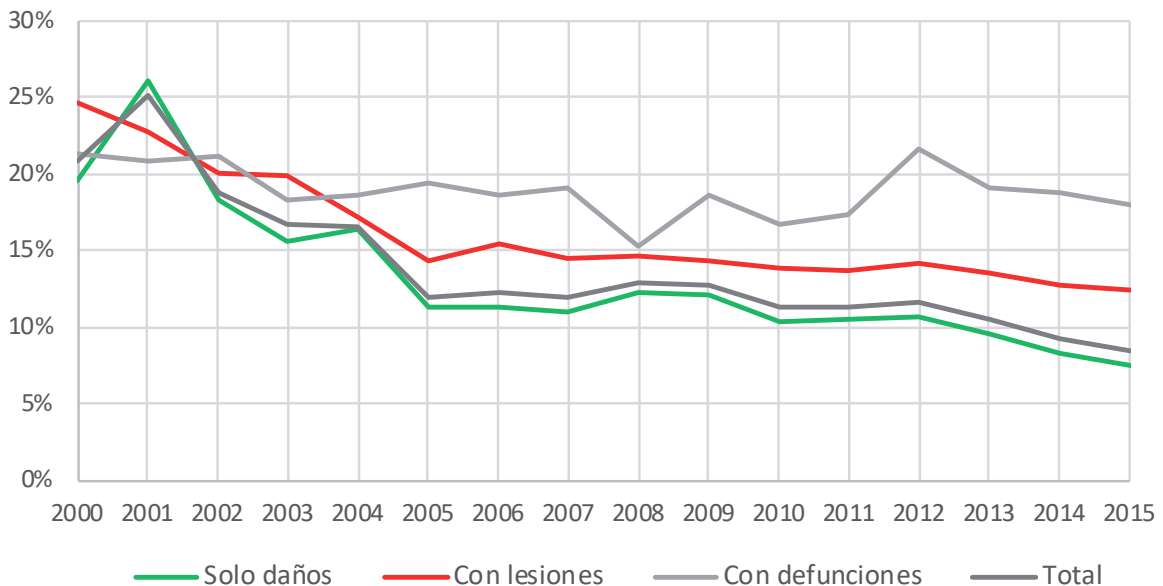
Fuente. Pérez-Núñez R, Ruelas-Valdés D, Hajar M. Legislación sobre seguridad vial en México: un análisis subnacional. Rev Panam Salud Pública. 2017; 41:e82

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 17 entidades federativas en 2016 sobre legislaciones integrales en seguridad vial, beneficiando a 97 municipios prioritarios, con base en los Lineamientos para el impulso de iniciativas normativas integrales en materia de prevención de accidentes y seguridad vial ⁶, con el objetivo de promover legislaciones en materia de seguridad vial apegadas a las mejores prácticas en el tema.

2.2. Acción estratégica de alcoholimetría

El alcohol está comúnmente presente en los accidentes de tránsito. Durante el 2015 se reportó que en el 8.5 % de todos los accidentes de tránsito, el conductor responsable tenía aliento alcohólico (Gráfica 8); en el 2016, el 11.22 % de las 2,780 autopsias realizadas a personas fallecidas en el tránsito dieron positivo a alcohol (Gráfica 9); el 12.28 % 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).

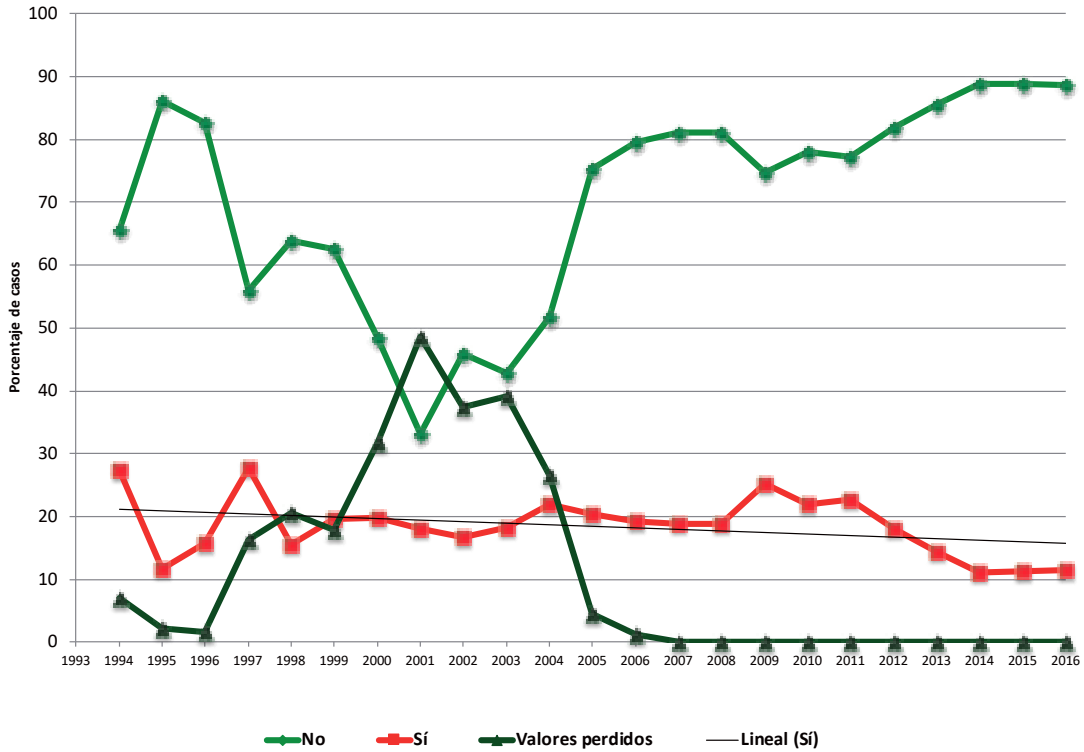
Gráfica 8. Porcentaje de los accidentes de tránsito reportados con aliento alcohólico, según severidad, 2000-2015



Fuente. STCONAPRA a partir de la base de datos de ATUS de INEGI 2000-2015

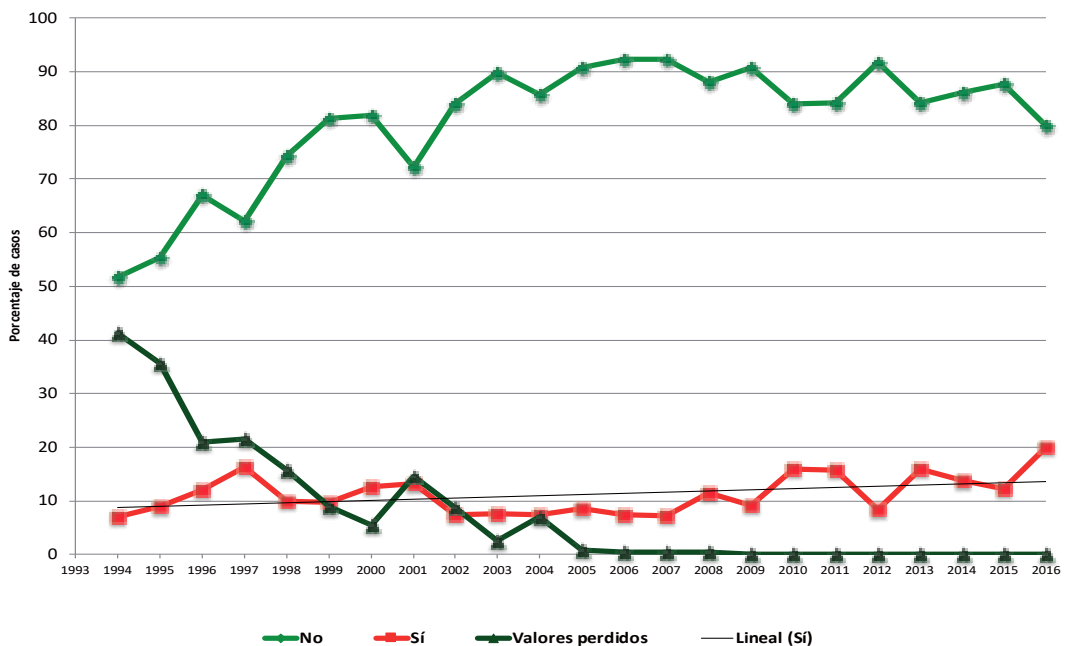
⁶ Lineamientos para el impulso de iniciativas normativas integrales en materia de prevención de accidentes y seguridad vial. Secretaría de Salud/STCONAPRA. México, Ciudad de México. 2016. <https://drive.google.com/file/d/0BwfeReMqNBvNa3RvY1BQVFF4bHc/view> Consultado el 30 de mayo de 2017.

Gráfica 9. Porcentaje de autopsias reportadas con alcohol durante 1994-2015



Fuente. STCONAPRA a partir de la base de datos del Sistema de Vigilancia Epidemiológica de las Adicciones, componente forense 1994-2015. Información preliminar de 2016.

Gráfica 10. Porcentaje de usuarios de salas de urgencias que fueron reportados como que consumieron alcohol durante las 6 horas previas durante 1994-2015



Fuente. Estimación propia realizada a partir de la base de datos del Sistema de Vigilancia Epidemiológica de las Adicciones, componente urgencias 1994-2015. Información preliminar de 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 2016 se implementaron puntos de control de alcoholimetría en 182 municipios de la República Mexicana, de los cuales 140 son municipios prioritarios ⁷.

Con esto se tienen registros de que durante el 2016 se realizaron al menos 23,288 operativos, aplicando un total de 1,187,949 alcoholimetrías (11.76 % de ellas positivas). Lo anterior, además de dar continuidad al incremento observado en años previos, permite constatar el avance en el proceso de consolidación de esta acción estratégica en el país (Tabla 2).

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 2017, con el objetivo de extender la aplicación de puntos de control a las carreteras federales a las 32 entidades federativas.

Tabla 2. Información recibida por las entidades federativas sobre la Acción Estratégica de Alcoholimetría, 2009-2016.

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	28,270	1,156,820	146,280	12.65
2016	23,288	1,187,949	139,712	11.76

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

ND: No disponible

⁷ 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.

Perspectivas futuras

Para fortalecer esta acción y hacerla más exitosa en el contexto nacional, se está trabajando en distintos frentes. Durante el 2015, en coordinación con los responsables estatales, se replanteó la lista de municipios prioritarios para esta intervención (Anexo A), contribuyendo con esto al cumplimiento de las metas del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Otro frente es el análisis de la evidencia nacional en busca de reforzar las acciones locales. En este sentido, de acuerdo con el INEGI, las colisiones con

lesionados en las que el alcohol estuvo presente muestran un aumento sobre todo los días viernes, sábado y domingo, como se puede observar en la Gráfica 11. Es de llamar la atención que es en estos días cuando se implementan los puntos de control de alcoholimetría en la mayor parte de los municipios, sin embargo, pudieran existir variaciones al interior de las entidades y los municipios. Por ello, es necesario impulsar una revisión detallada de los datos de cada estado y municipio, con la finalidad de adecuar los horarios y los días de implementación de los puntos de control de alcoholimetría a la estadística local, con lo que se impactaría más exitosamente en la reducción de accidentes de tránsito.

Gráfica 11. Colisiones con lesionados y presencia de alcohol por día y año

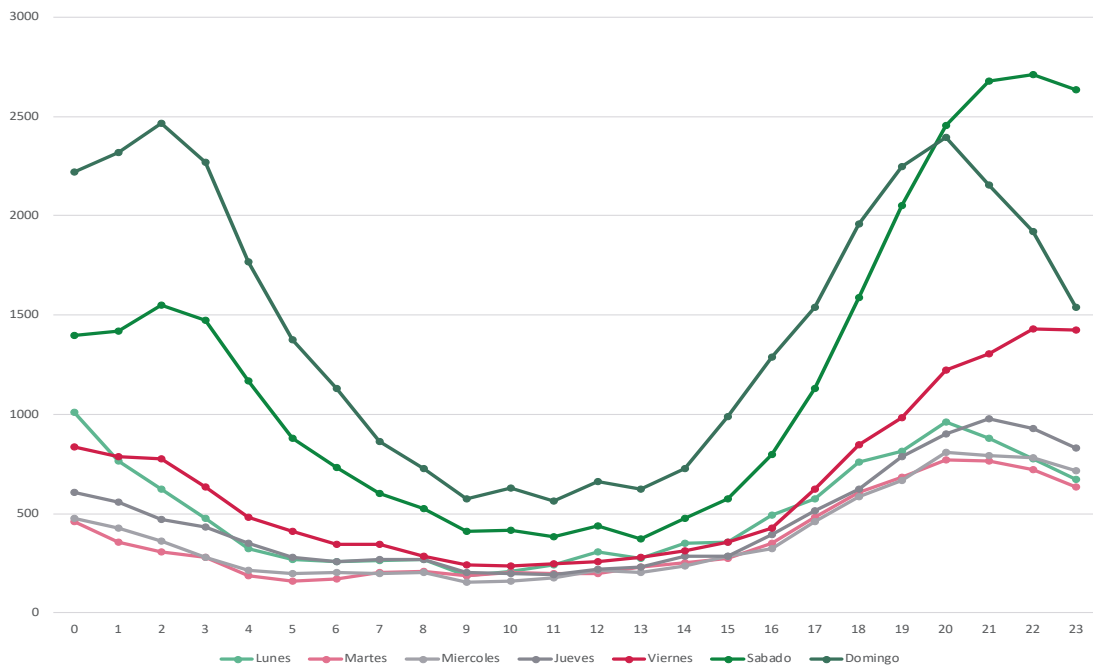


Fuente. STCONAPRA a partir de la base de datos de ATUS de INEGI 2004-2015.

El análisis temporal, sin embargo, muestra que existen horarios en la actualidad que pudieran no ser cubiertos a través de esta acción estratégica. Por ejemplo, un alto número de colisiones en donde hubo lesionados y cuya causa estuvo asociada al alcohol y conducción, como factor de riesgo, se presenta los domingos a partir de las 4-5 de la tarde, horario en el que algunos municipios no

implementan esta estrategia (Gráfica 12). De ahí que se estará trabajando con los responsables estatales y municipales para incentivar que la aplicación de los puntos de control policial responda a la evidencia local de qué días y a qué horas se están presentando los choques asociados al alcohol con mayor frecuencia.

Gráfica 12. Colisiones con lesionados y presencia de alcohol en el periodo 2004-2015, en México



Fuente. STCONAPRA a partir de la base de datos de ATUS de INEGI 2004-2015.

2.3. 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.

La forma de operar de los observatorios estatales, el sustento de su instalación y las instituciones que lo conforman se encuentra disponible para su consulta en la liga: <http://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/observatorio-nacional-de-lesiones-25371?state=published>.

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 2016, se logró completar la instalación de 28 Observatorios Estatales de Lesiones: Aguascalientes, Baja California, Baja California Sur, Campeche, Chihuahua, Coahuila de Zaragoza, Ciudad de México, Durango, Estado de México, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, Michoacán de Ocampo, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz de Ignacio de la Llave, Yucatán y Zacatecas. Queda pendiente

la instalación en los estados de Colima, Chiapas, Quintana Roo y Tabasco.

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.

Figura 4. Observatorios Estatales al cierre de 2016



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

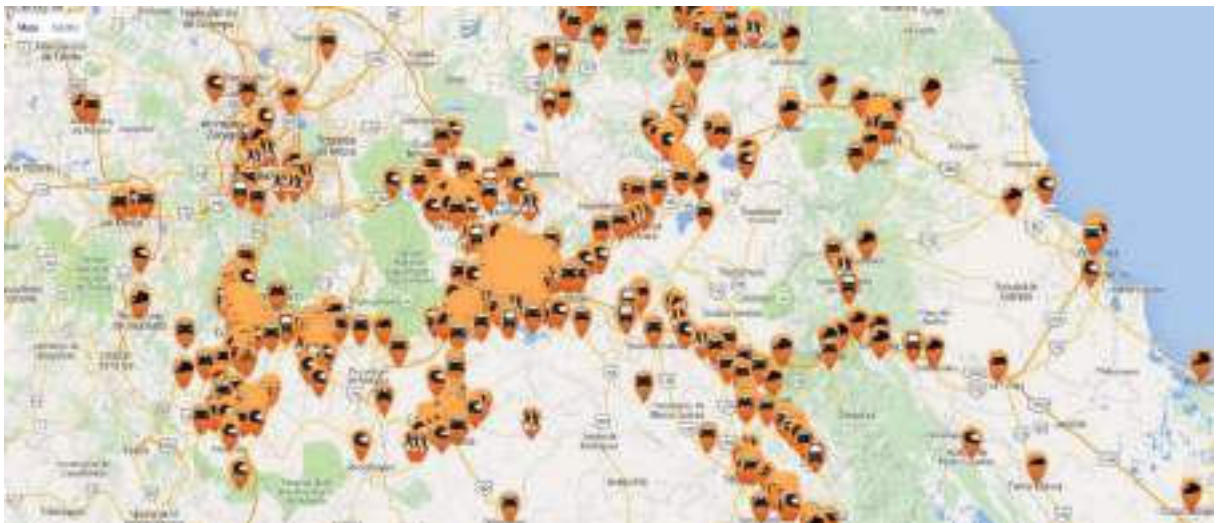
El Observatorio Nacional de Lesiones puso en marcha una plataforma informática móvil y web denominada Registro de Accidentes Viales en México (RAVMex), utilizada por los OEL para capturar los datos, producto de la vinculación de las diferentes bases de datos primarias y cuya importancia radica en que permite georreferenciar los accidentes hasta el nivel de intersección. De esta manera, se ha mejorado la oportunidad de la información para que, en el seno de las reuniones de los COEPRA, se tomen decisiones para mejorar las condiciones de seguridad vial.

Esta herramienta permite identificar la ocurrencia geográfica por cada tipo de usuario de la vialidad (peatón, ciclista, motociclista, automóvil, transporte de

carga pesada, transporte de carga ligera y transporte público) y su versión móvil permite registrar los accidentes desde el sitio del hecho de tránsito, colocando en tiempo real un punto en el mapa.

Actualmente, son 26 observatorios los que utilizan la plataforma RAVMex (Aguascalientes, Baja California, Baja California Sur, Campeche, Chihuahua, Coahuila de Zaragoza, Ciudad de México, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán de Ocampo, Morelos, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz de Ignacio de la Llave y Zacatecas). Queda pendiente la instalación en los estados de Chiapas, Colima, Guerrero, Nayarit, Nuevo León y Yucatán.

Figura 5. Registro de accidentes georreferenciados identificados por tipo de usuario.



Fuente: RAVMex, 2016.

La meta en el 2017 es fortalecer e impulsar el funcionamiento de aquellos observatorios ya instalados y gestionar la creación en aquellas entidades federativas donde aún carecen de ésta figura. Asimismo, es importante capacitar y dotar de mayores

habilidades a quienes son responsables de administrar, operar y utilizar la plataforma.

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.

2.4. Medición de factores de riesgo

Esta medición tiene por objetivo estimar la prevalencia de factores de riesgo para la ocurrencia de accidentes de tránsito o la gravedad de las lesiones que de ellos se desprenden, como el uso de casco y ropa protectora, uso de sistemas de retención (cinturón y sistemas de retención infantil), uso de alcohol durante la conducción, así como el uso de distractores. Esto permite identificar el nivel de exposición a estos factores de riesgo e impulsar intervenciones específicas con el fin de mejorar la seguridad vial y, eventualmente, evaluarlas a través de mediciones posteriores.

Hay una creciente evidencia científica que muestra que la distracción causada por los teléfonos móviles puede perjudicar de diversas formas, por ejemplo, aumenta los tiempos de reacción (en

particular el tiempo de reacción de frenado, pero también la reacción a las señales de tránsito), disminuye la capacidad para mantenerse en el carril correcto, mantener la distancia con otros vehículos, así como una reducción generalizada de la atención a la acción de conducir un vehículo de motor.

Por lo anterior, este Secretariado Técnico, durante 2016, puso en marcha la medición relacionada con este factor de riesgo. A pesar de que en México existen varios estudios sobre el uso de distractores durante la conducción, la mayoría se ha enfocado en el uso de teléfonos móviles⁸ (hacer llamadas y manipular el dispositivo), debido al incremento en uso de éstos. El objetivo de la medición realizada buscó ser más amplia para determinar qué otro tipo de distractores se observan en la población mexicana durante la conducción y su prevalencia de exposición.

Los resultados de la medición sobre el uso de distractores realizada en 2016, mostraron que, de los 41,534 registros de conductores de 50 municipios de 26 de las 32 entidades federativas del país, el 55.6% de ellos utilizaban algún distractor mientras conducían, el 54.1 % de ellos eran hombres y el 60.4 % eran mujeres.

Respecto a la edad de los conductores se observó que el 66.6 % eran adolescentes, el 56.1 % eran adultos y el 43.9 % eran adultos mayores; en cuanto al tipo de vehículo que conducían el 59.9% eran automóviles particulares, el 37.8 % eran motocicletas, el 52.6 % eran taxis y 40.7 % era transporte público.

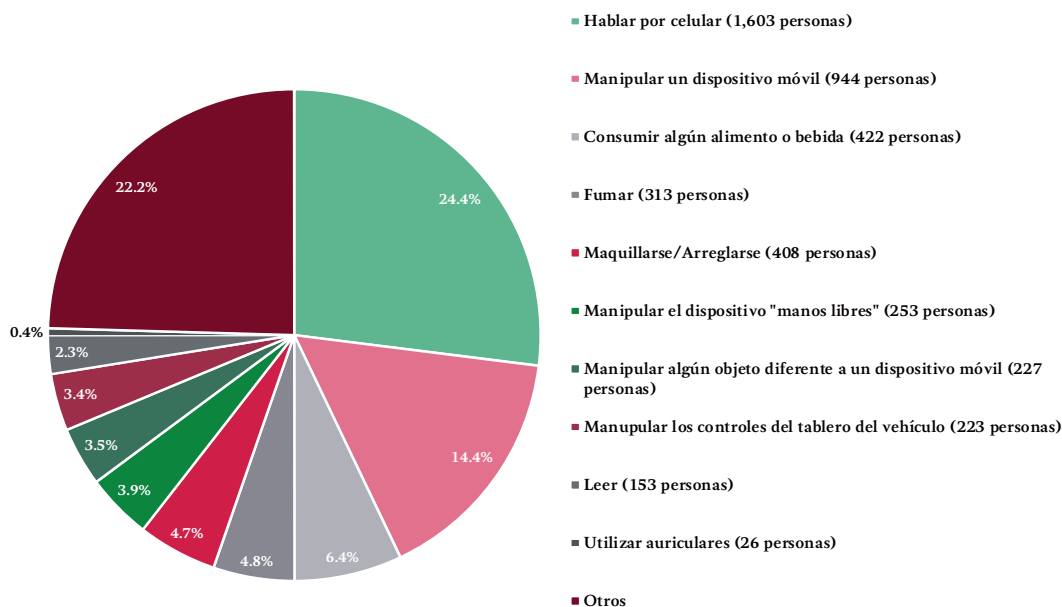
Los estados en los que se registró

⁸ Cortés Hernández, Velasco Villavicencio, & Picazzo Palencia, 2012; Pérez-Núñez et al., 2014; Vera-López et al., 2012; COEPRA Veracruz., 2015

un mayor porcentaje de conductores distraídos al conducir fueron: Aguascalientes (82.9%), Nuevo León (79.8%) y Morelos (70.2%).

La medición identificó los 10 distractores más utilizados por los conductores en las principales ciudades del país, así como la prevalencia del uso de cada uno de ellos (Gráfica 13).

Gráfica 13. Tipos de distracciones observadas durante la conducción.



*Porcentajes obtenidos de los 6,406 casos en los que se reportó el tipo de distractor.

Fuente: Medición de factores de riesgo, STCONAPRA 2016.

Es importante señalar que un número considerable de observadores (1,300) que llevaron a cabo el registro uso de distractores, reportó como factor de distracción “Platicar con algún acompañante”, sin embargo, se desconoce si realmente este hecho desviaba la atención del conductor.

A partir de los resultados obtenidos con esta medición los responsables del programa de prevención de accidentes de las entidades federativas cuentan con más herramientas para gestionar la implementación de intervenciones,

a nivel estatal y municipal, destinadas a disminuir el uso de los distractores durante la conducción, enfocados en los grupos de riesgo (personas que se distraen más frecuentemente al conducir).

Durante 2017 continuará la medición del uso de distractores y se implementará a nivel nacional la medición de factores protectores en ciclistas, la cual se aplicó a manera de piloto durante 2016 en Baja California.

2.5. 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 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.

Cabe destacar que durante 2016, el STCONAPRA, en conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), iniciaron un proyecto para generar un marco de actuación estratégica que permita a las autoridades municipales atacar los principales problemas de seguridad vial a nivel local, mediante la conformación de una Guía de intervenciones de seguridad vial de bajo costo y alto impacto para ciudades mexicanas y en cuya conformación participan

directamente los COEPRA y la Red Mexicana de Municipios por la Salud, y que se publicará durante 2017.

Aunado a la generación de este tipo de herramientas, para tener éxito, las comunidades necesitan disponer de estadísticas completas, confiables y oportunas, de interés para diferentes actores nacionales, que les permitan identificar los problemas de accidentalidad locales más importantes y las intervenciones más efectivas para prevenir accidentes. Por ello, 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 2016 se capacitó a autoridades de Oaxaca y Colima en auditorías de seguridad vial, se fortaleció esta acción estratégica en Hidalgo, Yucatán y Chihuahua con la capacitación de nuevos elementos y se actualizó a personal de las entidades de Jalisco y Chiapas, con la impartición de 2 cursos a distancia.

También en 2016, se recibieron 74 auditorías de seguridad vial de 25 entidades federativas, superando en más de 48% la meta establecida, y se logró la implementación de 18 de ellas.

Durante 2017, 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.

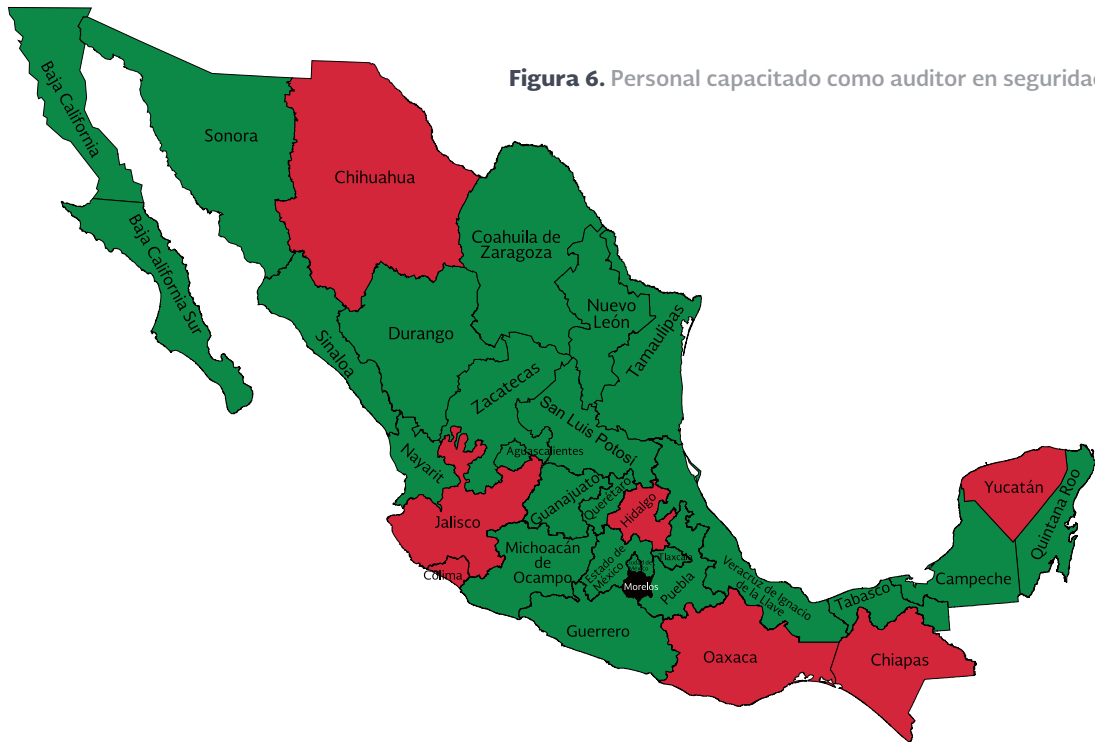


Figura 6. Personal capacitado como auditor en seguridad vial.

Fuente: STCONAPRA, 2016.

2.6. Capacitación en seguridad vial

La capacitación de formadores y 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.

En 2017, la Acción Estratégica de Capacitación en Seguridad Vial incorporará temas de prevención de accidentes en usuarios vulnerables (peatones y ciclistas), además considera la implementación de capacitaciones en línea con el objetivo de lograr una mayor penetración entre la población en general, así como hacer más eficientes los recursos disponibles.

Para medir el cumplimiento de este programa, desde el año 2013 se fijó una meta de personas sensibilizadas

mediante pláticas informativas y actividades masivas sobre el 1.3 % de la población estatal en el rango de edad de los 10 a los 49 años, de acuerdo con las proyecciones del Consejo Nacional de Población (CONAPO). Con base en ello, se ha asesorado a los estados sobre el número recomendable de formadores y promotores con que deben contar. Una vez establecida la meta para los años de esta administración, se continúa trabajando de manera particular y

con seguimiento periódico con cada entidad federativa. La figura 7 presenta el cumplimiento de cada entidad federativa en 2016.

Del 2010, año en que comienza la capacitación de formadores y promotores en seguridad vial, al 2016, se han capacitado 1,382 formadores, 30,691 promotores y se han impartido pláticas de sensibilización a 3,316,538 personas en nuestro país.

Figura 7. Población sensibilizada.



Fuente: STCONAPRA, 2016.

2.7 Formadores de primeros respondientes

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.

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 adquieren las habilidades y destrezas necesarias para salvar una vida.

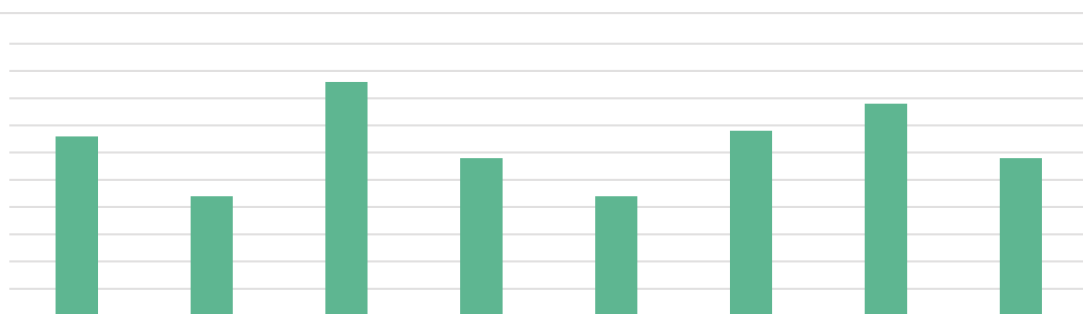
En 2016, como parte de la acción estratégica para la formación de primeros respondientes, los Consejos Estatales

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.

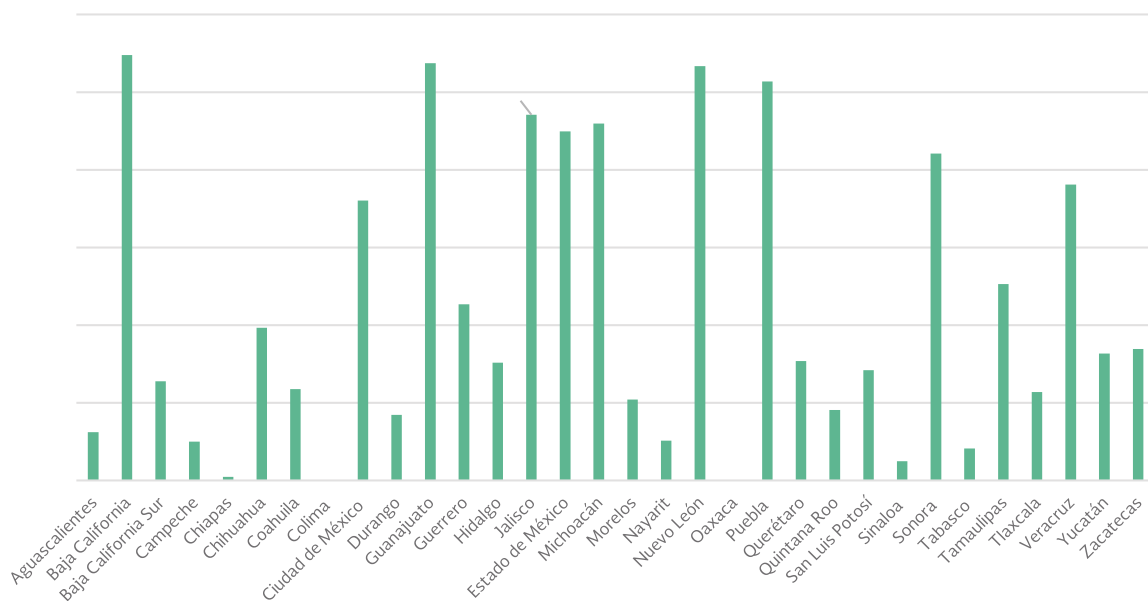
En 2016 se acreditó la formación de 251 instructores, alcanzando un total de 2,124 instructores formados a nivel nacional; ese mismo año se capacitó a 35, 013 primeros respondientes en la atención inmediata de urgencias médicas, alcanzando un total de 158 mil 700 personas capacitadas en todo el país.

Gráfica 14. Formación de instructores de primeros respondientes.



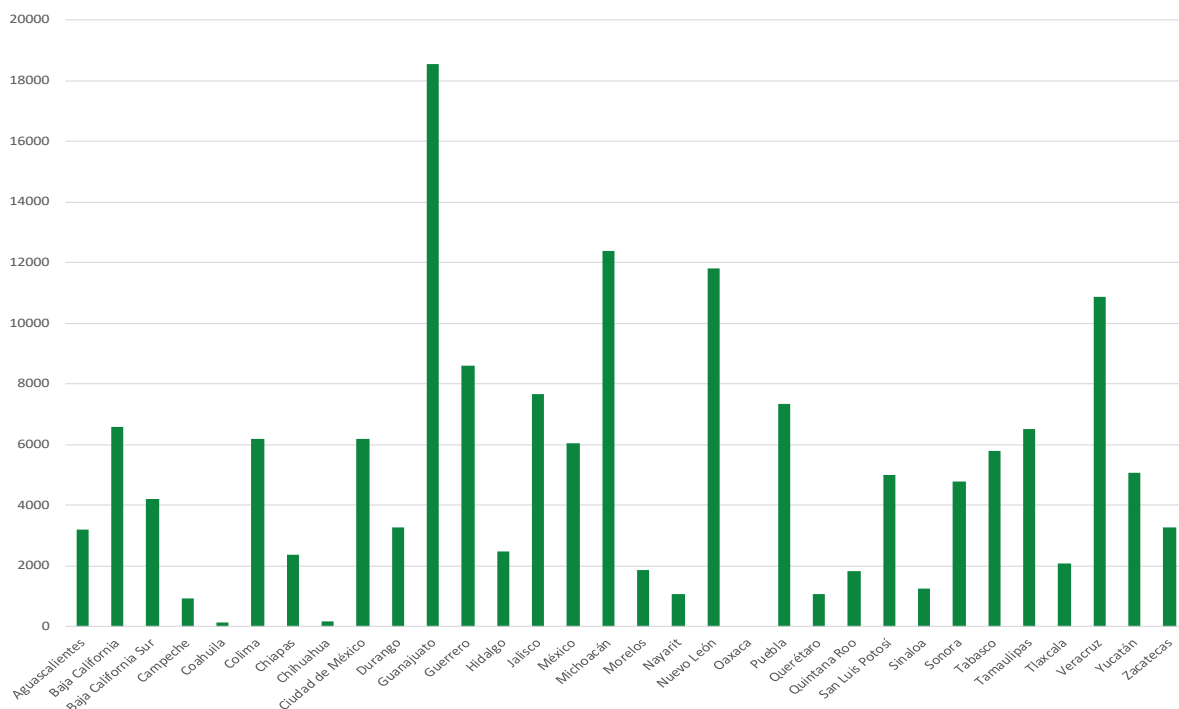
Fuente: STCONAPRA, 2016.

Gráfica 15. Formación de primeros respondientes.



Fuente: STCONAPRA, 2016.

Gráfica 16. Población total capacitada como primer respondiente.



Fuente: STCONAPRA, 2008-2016.

2.8. Centros Reguladores de Urgencias Médicas

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 la Centro Nacional de Excelencia Tecnológica, dirigidas al personal que brinda servicios de atención prehospitalaria.
5. Profesionalización del personal que brinda servicios de atención

médica prehospitalaria a bordo de unidades móviles tipo ambulancia y 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 19 centros en total en el país al cierre de 2016, todos ellos con distintos niveles de organización, infraestructura, recursos humanos y tiempos de operación.

Figura 8. CRUM en México.



Fuente: STCONAPRA, 2016.

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, de quién activa el sistema de emergencias y de 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.

2.9. 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.

Para el STCONAPRA, la información y las campañas dirigidas a los usuarios de las vías tienen como objetivo primordial la reducción de accidentes de tránsito y, aunado a ello, la reducción de la mortalidad, morbilidad y discapacidad que de ellos se desprenden, en favor de la salud de todos los mexicanos.

La comunicación de mensajes de prevención y promoción de la salud que se impulsan desde el STCONAPRA se basan en la publicidad social, que es aquella cuyos objetivos propiamente publicitarios son sociales, por lo que requieren de un proceso largo y profundo para modificar las creencias, ideologías y actitudes a largo plazo, a diferencia de la publicidad comercial, la cual busca generar una influencia muy inmediata sobre el comportamiento para incitar a la compra de productos.

Del análisis de numerosas campañas de publicidad social y tras estudiar a autores e investigadores especializados en el tema, el STCONAPRA y la Secretaría de Salud del Gobierno del Estado de Guanajuato, desarrollaron la Campaña “Evita Comportamientos Riesgosos”, teniendo en cuenta premisas como evitar transmitir mensajes «intimidantes» que atemoricen al adoptante objetivo; evitar mensajes con imágenes «crudas» o patéticas; mostrar las causas de los problemas, pero sobre todo las posibles soluciones a los mismos; destacar los beneficios que pueden derivarse de una determinada conducta o situación, en lugar de amenazar con las consecuencias negativas o desagradables que pueden resultar en el caso contrario; así como informar con claridad cuál es el tipo de cambio de comportamiento que se persigue y cuál es el motivo por el que resulta importante modificar la conducta.

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.

En 2015, esta campaña se transmitió a través de tiempos oficiales del Estado, con el apoyo de la Dirección General de Comunicación Social de la Secretaría de Salud, la cual realizó la adaptación de la imagen de los spots a la Imagen Institucional del Gobierno de la República.

Durante 2016, 25 entidades difundieron la Campaña Evita Comportamientos Riesgosos, con el apoyo de los COEPRAs, 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, a través de televisión, cines, publicidad exterior, redes sociales y sitios web.

A través de esta última estrategia se efficientan los recursos y se logra un mayor impacto en la población con mayor índice de mortalidad y morbilidad, es decir, en adolescentes y adultos jóvenes, quienes están en mayor contacto con las nuevas tecnologías y a quienes se dirige la campaña, con base en la información obtenida del RAVMex, plataforma informática con cobertura a nivel nacional y que es alimentada por los Observatorios Estatales de Lesiones.

Figura 9. Difusión de la campaña Evita Comportamientos Riesgosos.



Fuente: STCONAPRA, 2016.

3. 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 66.6 % 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.

No hay que perder de vista que el actor vial más afectado es el peatón, ya que a nivel nacional el 48.5 % 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 2015 constituyeron el 16.3 % de las defunciones, el número de fallecimientos registrados en ese usuario vial registró un incremento del 78.4 % con respecto

al 2011 y del 13.1 % en comparación con el 2014. Entidades federativas como Tabasco, Sinaloa, Colima, Nayarit, San Luis Potosí, Aguascalientes, Campeche, Chiapas, Quintana Roo y Coahuila, deben fortalecer o impulsar la implementación de intervenciones dirigidas a este usuario, con especial énfasis en los grupos poblacionales más afectados: de los 10 a los 39 años de edad.

Finalmente, se encuentran los ciclistas, que aunque actualmente representan el 1.8 % de las personas que fallecen, esto representa un incremento de 12 %, con respecto al 2011.

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 y la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. Entre los principales avances durante el 2016, en los distintos componentes impulsados por el STCONAPRA, se podrían destacar los siguientes:

- En México, recientemente se publicó el PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-206-SCFI/SSA2-2016, Cascos

9 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.

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, en el Diario Oficial de la Federación, con fecha del 17 de abril de 2017 y que entrará en vigor a los 60 días naturales siguientes al día de su publicación.

- El STCONAPRA brindó asesoría a 17 entidades federativas en 2016 sobre legislaciones integrales en seguridad vial, beneficiando a 97 municipios prioritarios, con base en los Lineamientos para el impulso de iniciativas normativas integrales en materia de prevención de accidentes y seguridad vial, con el objetivo de promover legislaciones en materia de seguridad vial apegadas a las mejores prácticas en el tema.
- Creció el número de municipios que implementan la Acción Estratégica de Alcoholimetría, llegando a 182 municipios durante 2016, de los cuales 138 son municipios prioritarios. Además, 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.
- Se incrementó el número de OEL, de 26 en el 2015, a 28 instalados al cierre de esta publicación y, más importantemente, incrementó significativamente el número de OEL que están funcionando adecuadamente, de 16 en el 2015 a 26 en el 2016. Sin lugar a dudas, esta será una pieza clave que contribuirá a informar la toma de decisiones

nacional y estatal en el futuro cercano.

- Se generó y analizó información sobre el uso de distractores durante la conducción en 26 estados de la República. Los datos generados permitirán impulsar acciones para la prevención de accidentes a causa de este factor de riesgo.
- Se cuenta con evidencia de la implementación de 18 auditorías de seguridad vial, de las 74 auditorías realizadas en 25 entidades federativas.
- Se dio continuidad a la acción estratégica de capacitación en seguridad vial mediante la capacitación de formadores y promotores de seguridad vial y la sensibilización de la población.
- Un número importante de personas han sido capacitadas como primeros respondientes en el país. Esto ha sido posible gracias al programa de capacitación de instructores en primera respuesta, mismo que ha generado la capacidad local para consolidar esta estrategia en las entidades federativas.
- Se incluyó a la atención médica prehospitalaria en el Modelo de Atención Integral de Salud basado en Atención Primaria a la Salud y se han dado pasos firmes en la integración del Modelo de Atención Médica Prehospitalaria, pieza clave para la conformación de un Sistema Médico de Emergencias en el país.
- Se difundió la Campaña Evita Comportamientos Riesgosos en 25 entidades federativas a través de televisión, cine, publicidad exterior, redes sociales y sitios web.

Además de esto, el STCONAPRA siguió trabajado 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.

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 arreglos 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.

4. 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 2011 a 2015 (año con los datos validados 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 3 se muestran las fuente 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.

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 2015.
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 esta 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 esta información es anual y a nivel nacional, estatal y municipal desde 1997. Los datos más recientes corresponden a 2015. Se excluyen los incidentes viales que ocurren en las carreteras federales del país.

<p>Consejo Nacional de Población (CONAPO).</p>	<p>Proyecciones de la población por entidad y municipio 2010 a 2050.</p>	<p>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.</p>
<p>Comisión Nacional de Seguridad (CNS). Policía Federal.</p>	<p>Indicadores seleccionados de siniestralidad en carreteras federales.</p>	<p>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 2015.</p>
<p>Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y Subsistema Epidemiológico y Estadístico de Defunciones (SEED) de la Dirección General de Información en Salud (DGIS).</p>	<p>Mortalidad.</p>	<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 esta 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), 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.</p>
<p>Sistema Automatizado de Egresos Hospitalarios (SAEH) de la Dirección General de Información en Salud (DGIS).</p>	<p>Egresos hospitalarios.</p>	<p>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 las defunciones. También se utilizó el mismo procedimiento para redistribuir proporcionalmente los códigos CIE-10 V80.1 al 89.9 e Y85</p> <p>En el caso de las tasas de mortalidad de egresos hospitalarios por municipio se utilizó como numerador los egresos hospitalarios registrados en las unidades hospitalarias de cada municipio y como denominador la población del mismo a mitad de año.</p>

<p>Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica (SUAVE) de la Dirección General de Epidemiología.</p>	<p>Notificación de nuevos casos.</p>	<p>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.</p>
---	--------------------------------------	--

PERFIL NACIONAL

MÉXICO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Las cinco entidades con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Las cinco entidades con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito México

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

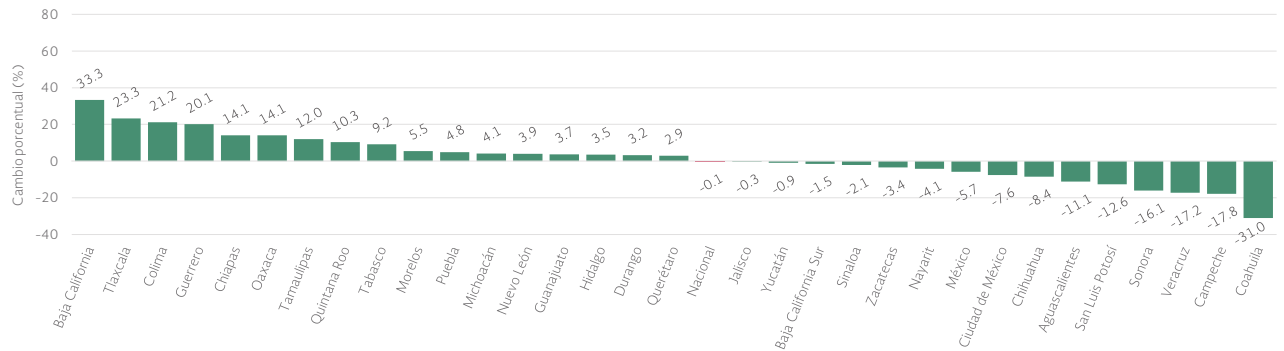
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	
Accidentes viales	399,330	
Carreteras Federales	17,264	
Zonas urbanas y suburbanas	382,066	
Heridos	122,940	
Egresos hospitalarios	26,770	
Defunciones	16,039	
	Cifras redistribuidas¹	
Peatones	4,573	7,780
Ciclistas	175	298
Motociclistas	1,541	2,622
Automóviles	2,439	4,150
Camionetas	506	861
Carga pesada	97	165
Autobús	91	155
Otros	26	9
NE	6,591 ¹	-
Población	121,005,815	
Parque vehicular	40,225,996	
Tasa de mortalidad	13.3 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	9.9 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	4.0 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	332.4 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 se mantuvo con respecto a 2014, con 13.3 defunciones por cada 100 mil habitantes. En 2015, Baja California y Yucatán registraron la misma tasa de mortalidad que la media nacional y once entidades se ubicaron por debajo de esta media.

Las cinco entidades con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
México	1572	967	8	148	449
Jalisco	1235	771	7	205	252
Guanajuato	934	524	10	138	262
Puebla	788	396	22	125	245
Ciudad de México	767	438	1	121	207

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Las cinco entidades con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Guanajuato	601	62	1115	961
Veracruz	375	22	859	754
Chiapas	330	20	758	809
Jalisco	323	38	906	431
Tabasco	357	22	998	321

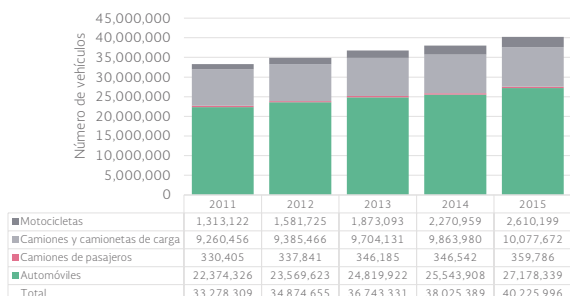
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

México

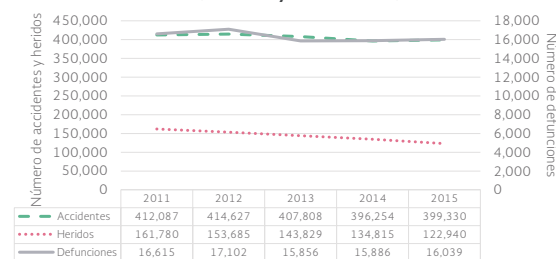
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 20.8% en comparación con 2011. Se registró un incremento significativo del 98.7% en el número de motocicletas y del 21.4% en el número de automóviles en comparación con 2011.

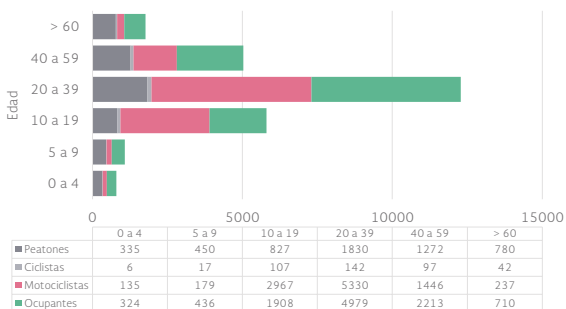
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS/SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 4% los accidentes, un 24.3% los heridos y un 3.5% las defunciones. Estas últimas tuvieron un incremento del 1% en comparación con 2014.

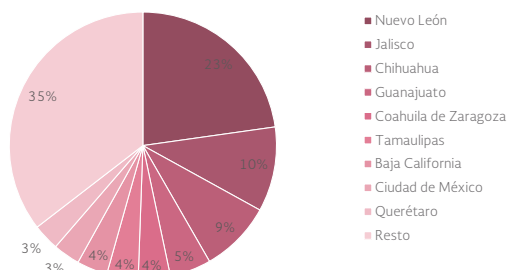
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 45.9% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años, entre quienes predominan los egresos de motociclistas, a diferencia de 2014 cuando predominaban los egresos de ocupantes. En menores de 10 años y de 60 años y más predominan los egresos de peatones.

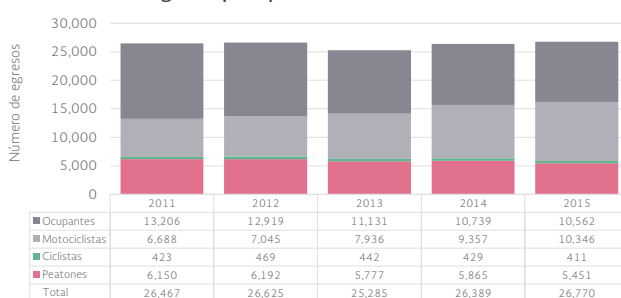
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 42% de los accidentes se concentra en tres entidades federativas: Nuevo León, Jalisco y Chihuahua.

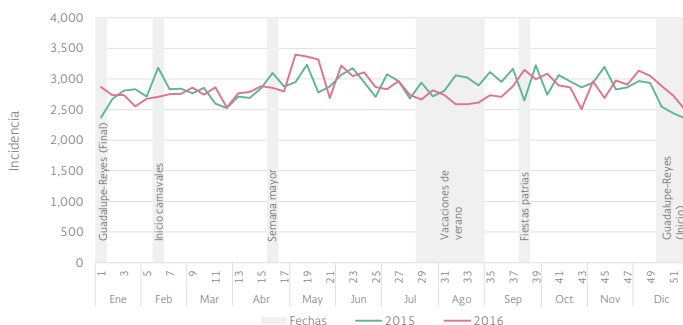
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se registró una reducción del 1.1% en egresos en comparación con 2011. El 39.5% del total de los egresos corresponde a ocupantes de vehículos mientras que el 38.6% corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un aumento significativo del 54.7%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



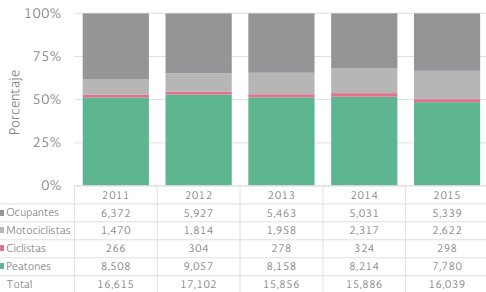
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 cada semana se registraron en promedio 2848 pacientes con lesiones en hospitales, 11 casos menos que en 2015. Las semanas 18, 19, 20, 22, 38 y 48 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, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS, SEED 2015.

En 2015 se registró una reducción del 3.5% en las defunciones en comparación con 2011 y un incremento del 1% en comparación con 2014. El 48.5% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas aumentaron un 78.4%.

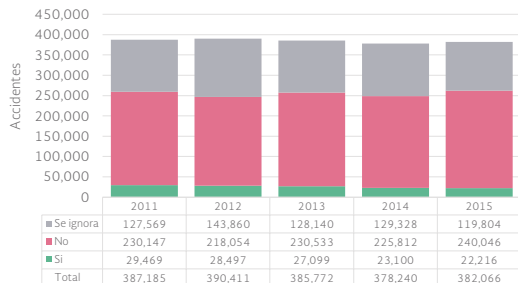
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 se mantuvo con respecto a 2014 con 13.3 defunciones, lo que representa una disminución del 7.6%, en comparación con 2011. La tasa de defunciones de motociclistas aumentó significativamente en un 69.2%, en comparación con 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

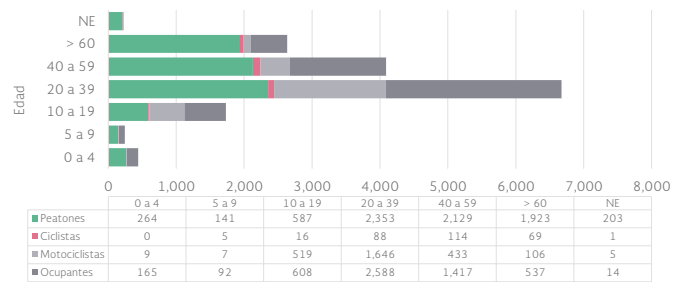


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (262,262), el 8.5% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 24.6% 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], 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

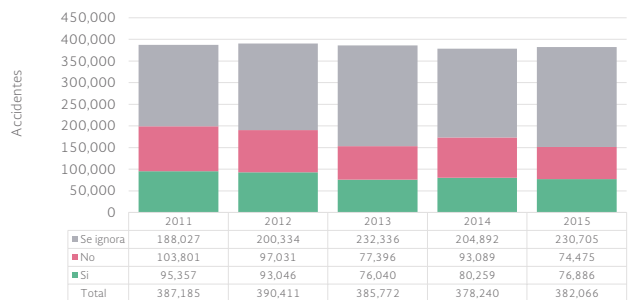
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS, SEED 2015.

El 41.6% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años de edad. En menores de 10 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones.

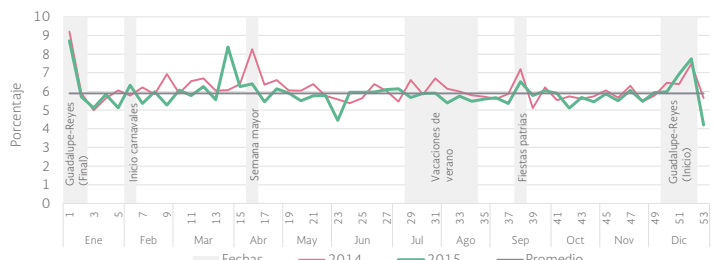
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (151,361), el 49.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 19.4% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 8.5% estuvieron relacionados con el alcohol. Las semanas 1, 14 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

AGUASCALIENTES 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Aguascalientes

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. 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, 2015

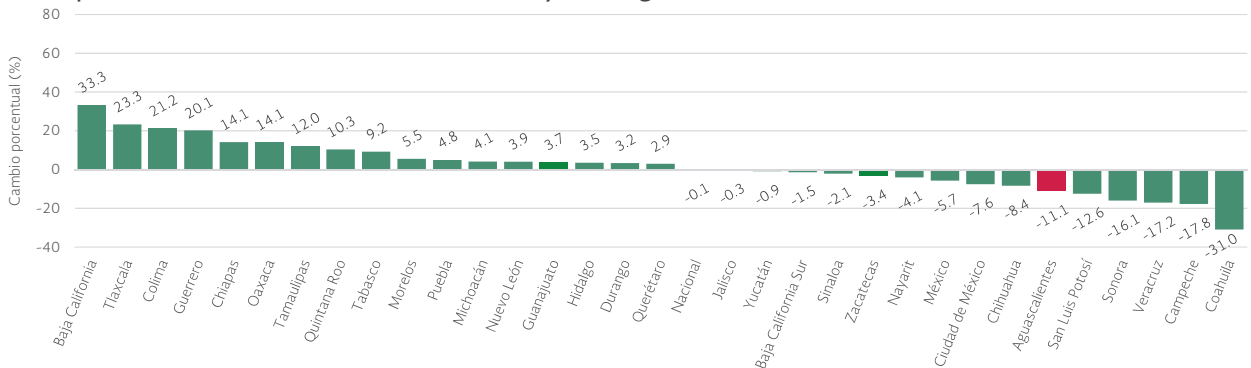
Rubro	Cifras
Accidentes viales	4,386
Carreteras federales	182
Zonas urbanas y suburbanas	4,204
Heridos	1,985
Egresos hospitalarios	355
	Cifras redistribuidas¹
Defunciones	200
Peatones	67
Ciclistas	8
Motociclistas	25
Automóviles	23
Camionetas	2
Carga pesada	0
Autobús	0
Otros	0
NE	75 ¹
Población	1,287,660
Parque vehicular	516,274

Tasa de mortalidad	15.5 x 100 mil hab.
Tasa de accidentalidad	8.5 x 1,000 vehículos
Tasa de letalidad	4.6 x 100 accidentes
Tasa de motorización	400.9 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
La tasa de mortalidad en 2015 fue de 15.5 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 11.1% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Aguascalientes	124	68	9	27	20
Jesús María	17	12	0	0	5
Calvillo	11	3	0	3	5
Asientos	10	8	0	2	0
Rincón de Romos	9	5	2	0	2

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Aguascalientes	80	13	114	109
Calvillo	2	0	9	6
Pabellón de Arteaga	4	0	6	7
Rincón de Romos	1	0	3	1
-	-	-	-	-

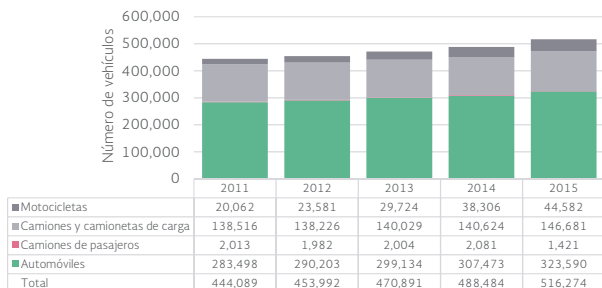
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Aguascalientes

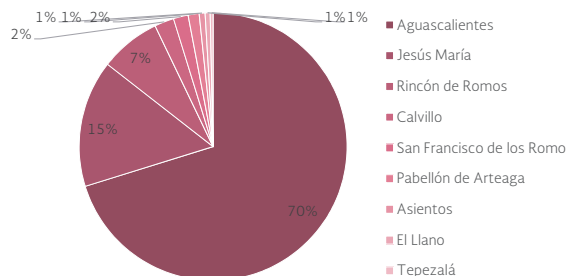
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 16.3% en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 122.2% en comparación con 2011.

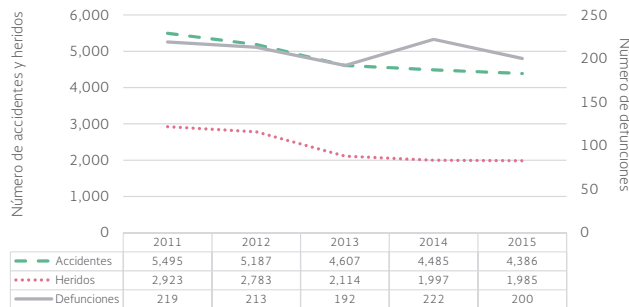
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 85% de los accidentes se concentran en dos municipios: Aguascalientes y Jesús María.

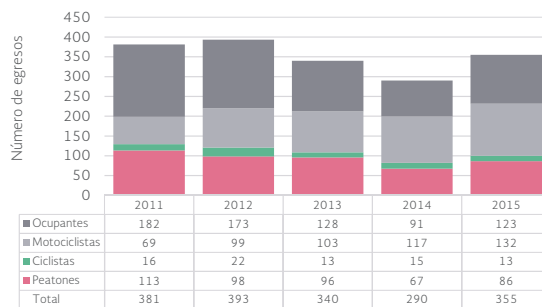
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 20.2%, los heridos un 32.1% y las defunciones un 8.7%. En comparación con 2014 hubo una reducción del 9.9% en el número de defunciones.

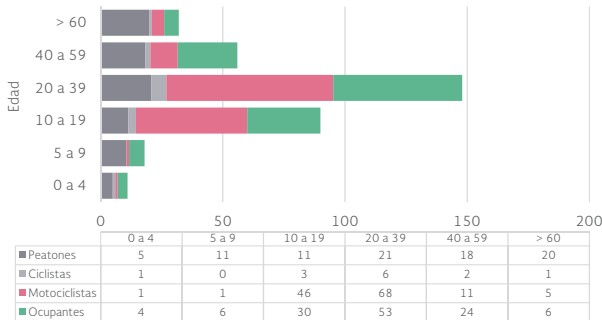
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 disminuyeron un 6.8% los egresos en comparación con 2011. El 37.2% del total de los egresos corresponde a motociclistas, mientras que el 34.6% corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un aumento significativo del 91.3%.

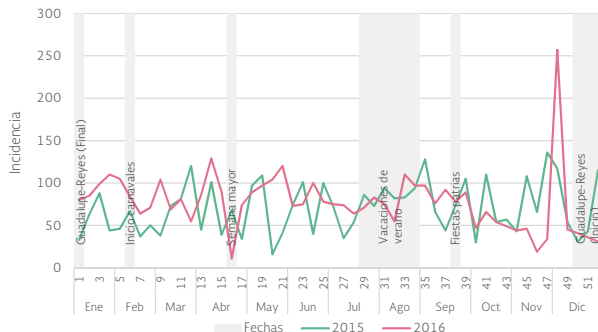
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 41.7% 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 los grupos de menores de 10 años y de 60 años y más predominan los egresos de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



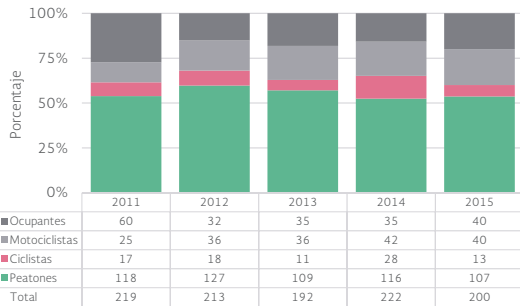
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 cada semana en promedio se registraron 78 pacientes con lesiones en hospitales, 8 casos más que en 2015. Las semanas 14, 21 y 48 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Aguascalientes

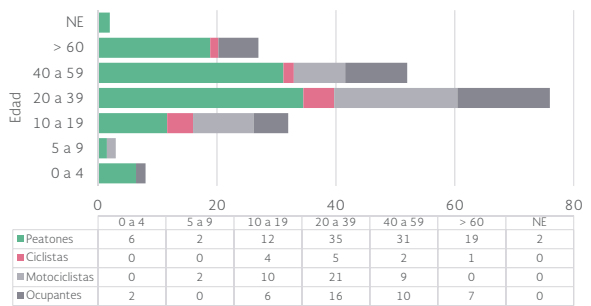
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró una reducción del 9.9% en las defunciones en comparación con 2014. El 53.5% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 60%.

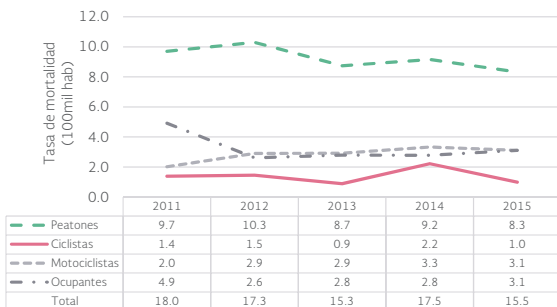
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 38% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de peatones.

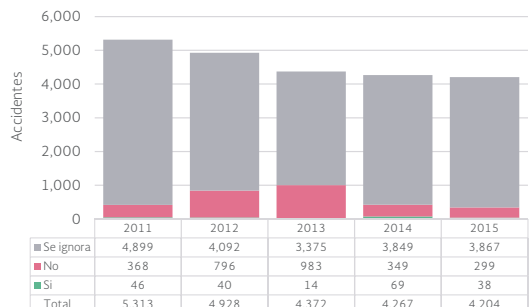
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 13.9% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la motociclistas con el 55%.

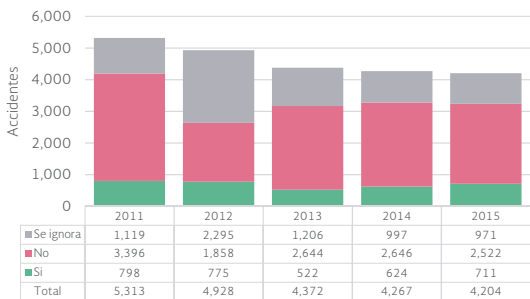
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (337), el 88.7% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 17.4% de conductores que llevan puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

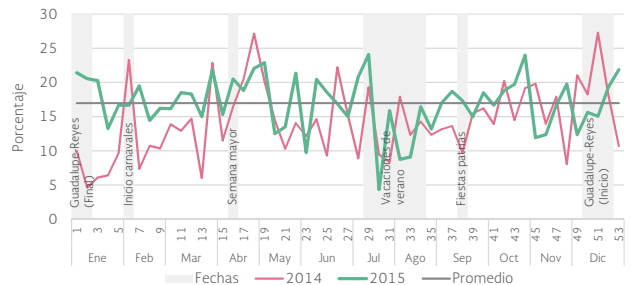
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (3,233), el 22% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 10.9% de conductores que presentaban esta condición.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015.

En 2015, un 22% 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.

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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

PERFIL ESTATAL

BAJA CALIFORNIA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Baja California

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

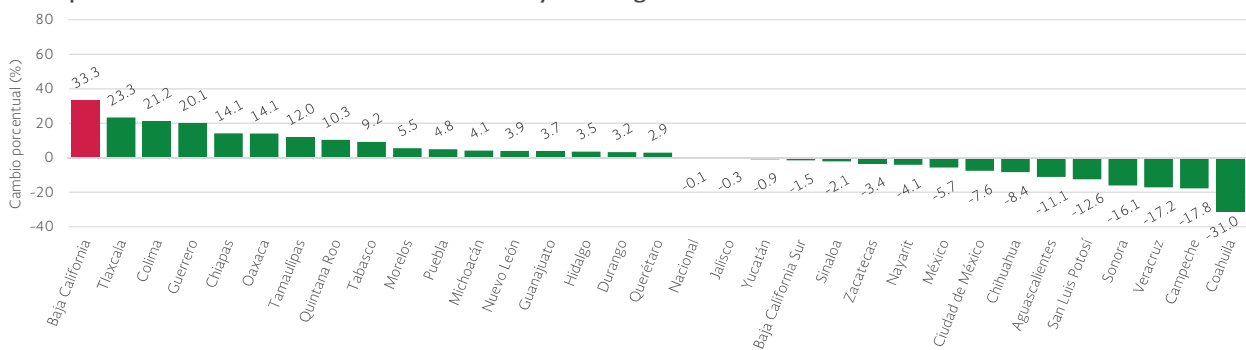
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ²
Accidentes viales	14,485	
Carreteras federales	460	
Zonas urbanas y suburbanas	14,025	
Heridos	5,082	
Egresos hospitalarios	341	
Defunciones	464	464
Peatones	209	268
Ciclistas	1	1
Motociclistas	24	31
Automóviles	115	147
Camionetas	9	12
Carga pesada	1	1
Autobús	3	4
Otros	0	0
NE	102 ¹	-
Población	3,484,150	
Parque vehicular	1,123,118	
Tasa de mortalidad	13.3 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	12.9 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	3.2 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	322.4 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 13.3 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 33.3% más que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tijuana	213	152	0	11	50
Ensenada	127	57	0	13	57
Mexicali	88	37	2	5	44
Tecate	21	7	0	3	11
Playas de Rosarito	16	9	0	0	7

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tijuana	74	0	12	40
Mexicali	31	8	21	52
Ensenada	22	1	11	24
Playas de Rosarito	8	0	13	16
Tecate	2	0	1	2

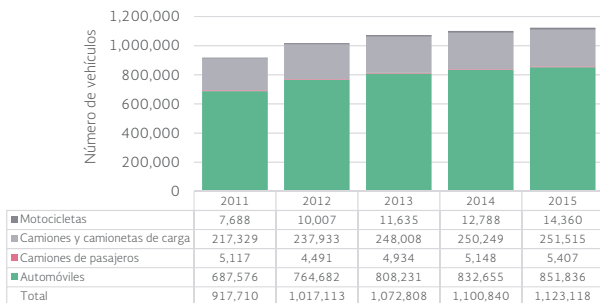
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Baja California

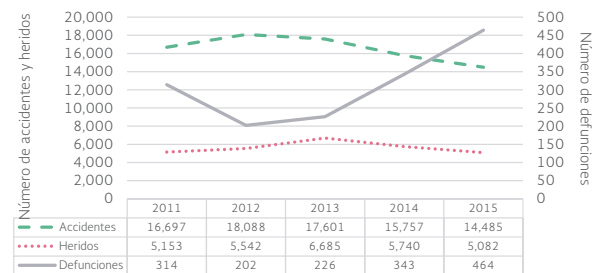
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 22.3% en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 86.7% y los automóviles con un 23.8% en comparación con 2011.

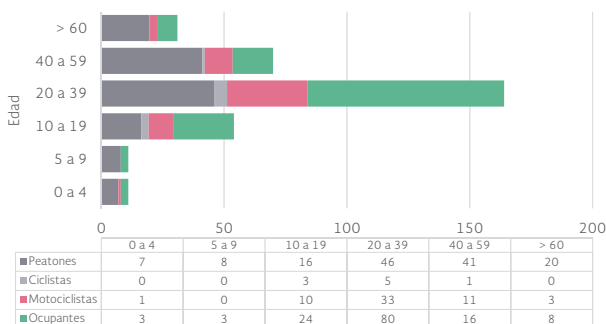
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 13.2% y los heridos un 1.3%; las defunciones se incrementaron en un 47.7%. En comparación con 2014 las defunciones se incrementaron en un 35.2%.

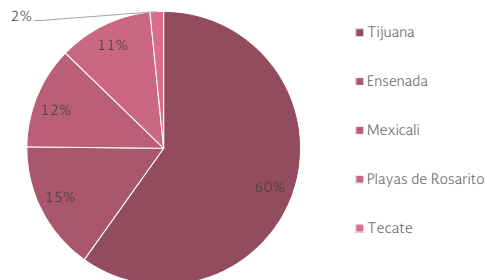
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 48.1% 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 y más predominan los egresos de peatones.

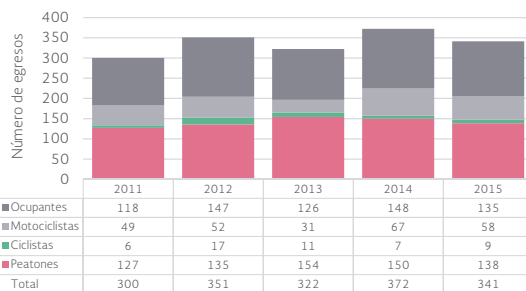
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

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

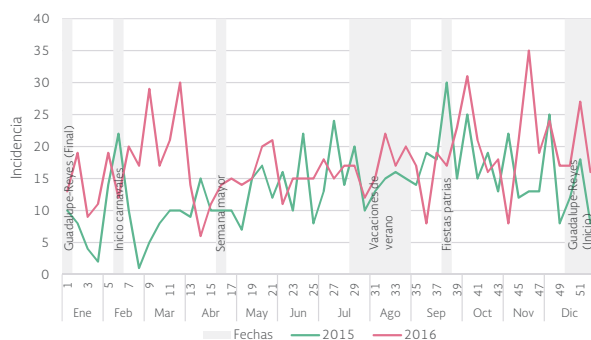
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 aumentaron un 13.7% los egresos en comparación con 2011. El 40.4% del total de los egresos corresponde a peatones, mientras que el 39.5% corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de ciclistas aumentaron un 50% y un 18.3% los de motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



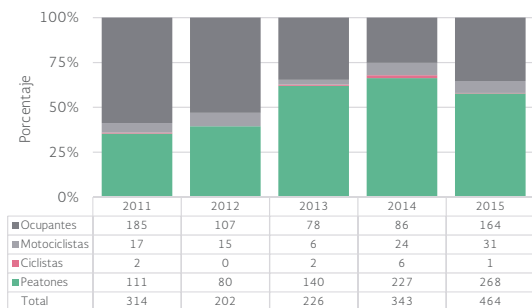
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 cada semana se registraron en promedio 18 pacientes con lesiones en hospitales, 4 casos más que en 2015. Las semanas 9, 12, 40 y 46 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, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró un incremento del 47.7% en las defunciones en comparación con 2011. El 57.7% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas y de los peatones registraron un aumento significativo del 82.3% y del 141.4%, respectivamente.

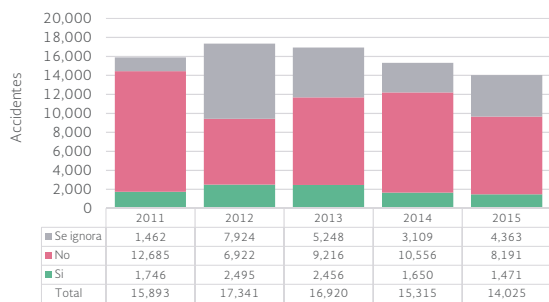
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un aumento del 38.5% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento significativo fueron las de peatones con el 126.4% de motociclistas con el 80%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

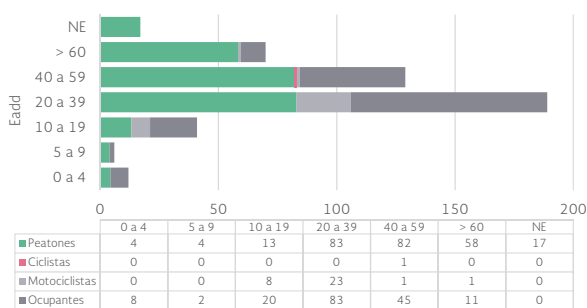


Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (9,662), el 15.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 15.8% 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], 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

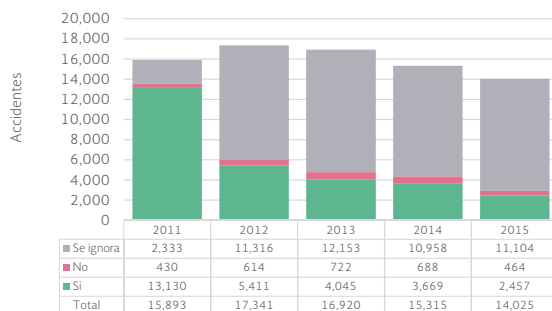
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 40.7% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 5 a 9 años y de 40 años y más predominan las defunciones de peatones, mientras que en el grupo de 20 a 39 predominan por igual las defunciones de peatones y de ocupantes.

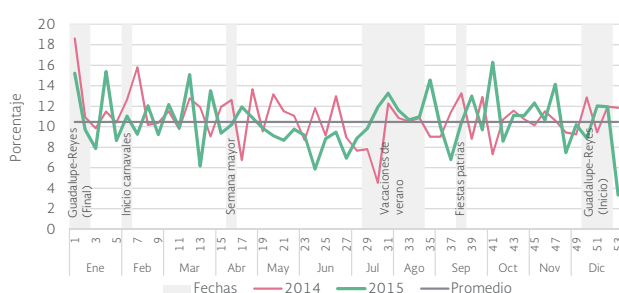
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (2,921), el 15.9% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 81.3% de conductores que llevaban puesto el cinturón en comparación con 2011.

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



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

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

2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Baja California Sur

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

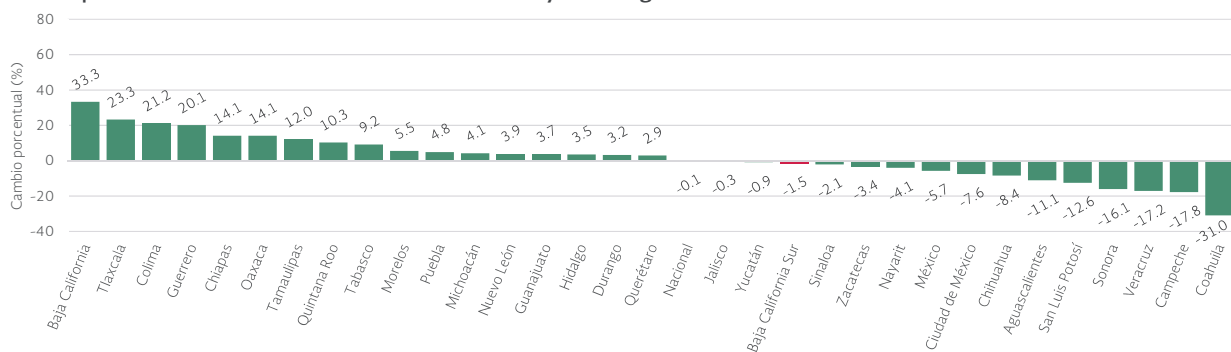
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	4,523	
Carreteras federales	325	
Zonas urbanas y suburbanas	4,198	
Heridos	1,348	
Egresos hospitalarios	222	
Defunciones	131	131
Peatones	43	44
Ciclistas	4	4
Motociclistas	16	16
Automóviles	39	40
Camionetas	27	27
Carga pesada	0	0
Autobús	0	0
Otros	0	0
NE	2 ¹	-
Población	763,929	
Parque vehicular	433,950	
Tasa de mortalidad	17.1 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	10.4 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	2.9 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	568.1 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 17.1 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 1.5% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Los Cabos	51	26	0	4	21
Mulegé	14	3	0	0	11
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
La Paz	39	0	36	64
Los Cabos	13	0	9	15
Comondú	8	0	8	13
Mulegé	1	0	0	16
-	-	-	-	-

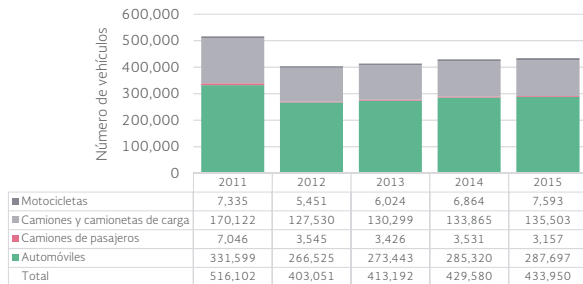
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

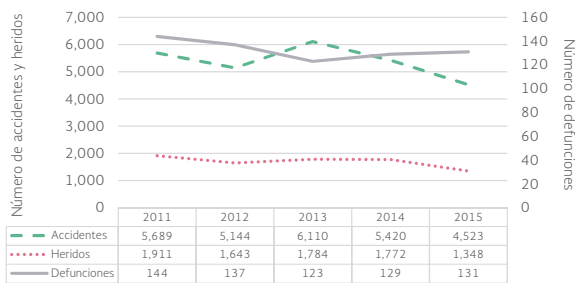
Baja California Sur

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



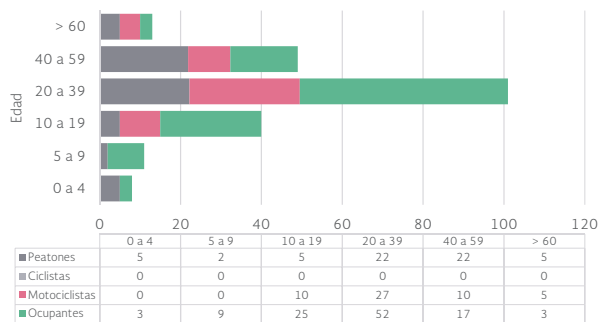
Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.
El parque vehicular disminuyó un 15.9% en comparación con 2011. Los vehículos que registraron una disminución significativa fueron los camiones de pasajeros con un 55.2%.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



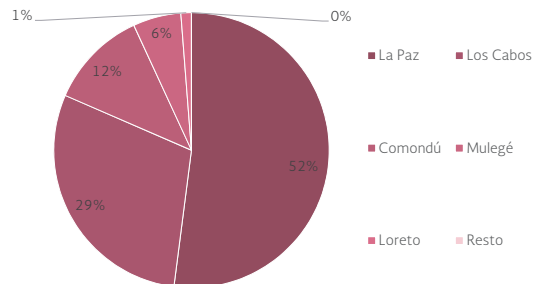
Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 20.5%, los heridos un 29.5% y las defunciones un 9%. En comparación con 2014 las defunciones se incrementaron en un 1.6%.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
El 45.5% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 5 años y de 40 a 59 predominan los egresos de peatones, mientras que en los grupos de 5 a 39 años predominan los egresos de ocupantes.

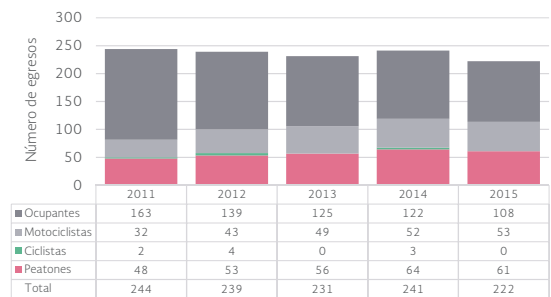
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

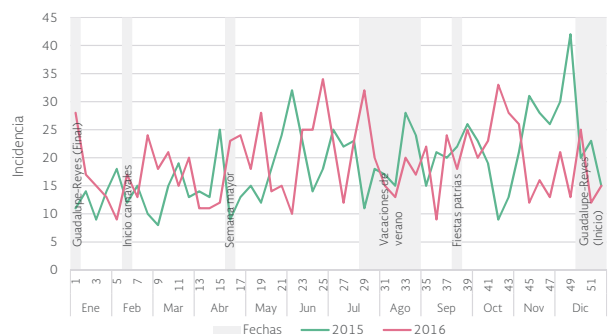
El 93% de los accidentes se concentran en tres municipios: La Paz, Los Cabos y Comondú.

Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
En 2015 disminuyeron un 9% los egresos en comparación con 2011. El 48.6% del total de los egresos corresponde a ocupantes, mientras que el 27.5% corresponde a peatones. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas aumentaron un 65.6% y un 27.1% los de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

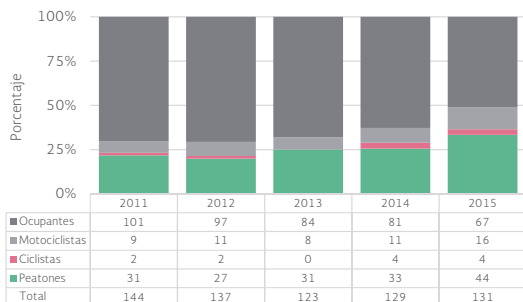


Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.
En 2016 cada semana se registraron en promedio 19 pacientes con lesiones en hospitales, el mismo número de casos que en 2015. Las semanas 25, 29 y 42 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Baja California Sur

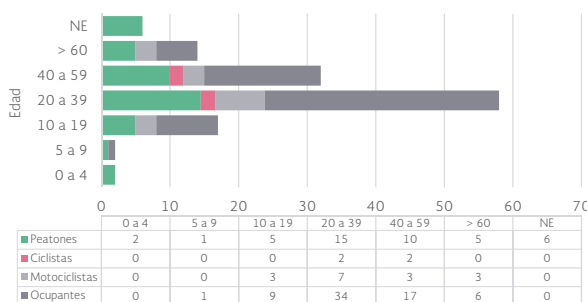
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 51.1% del total de las defunciones corresponde a ocupantes y el 33.6% a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas y de peatones registraron un aumento significativo del 77.8% y del 41.9%, respectivamente.

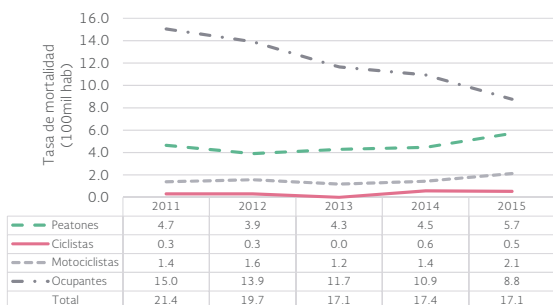
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 44.3% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 5 años y más predominan las defunciones de ocupantes.

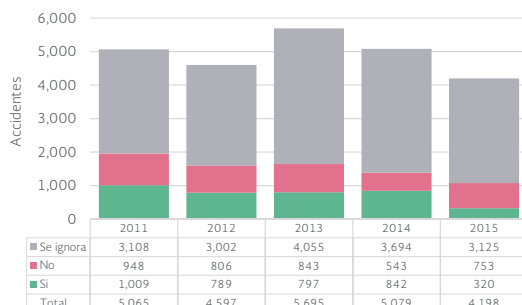
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 20.1% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento significativo fueron las de motociclistas con el 50% y de peatones con el 21.3%.

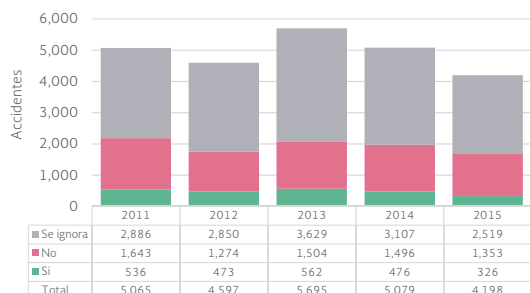
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (1,073), el 70.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 68.3% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

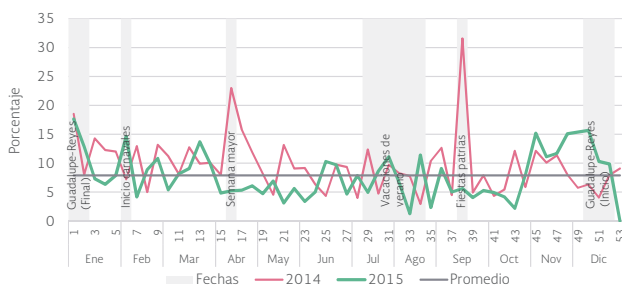


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (1,679), el 19.4% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 39.2% 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], 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 19.4% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 45, 48, 49 y 50 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

CAMPECHE 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Campeche

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

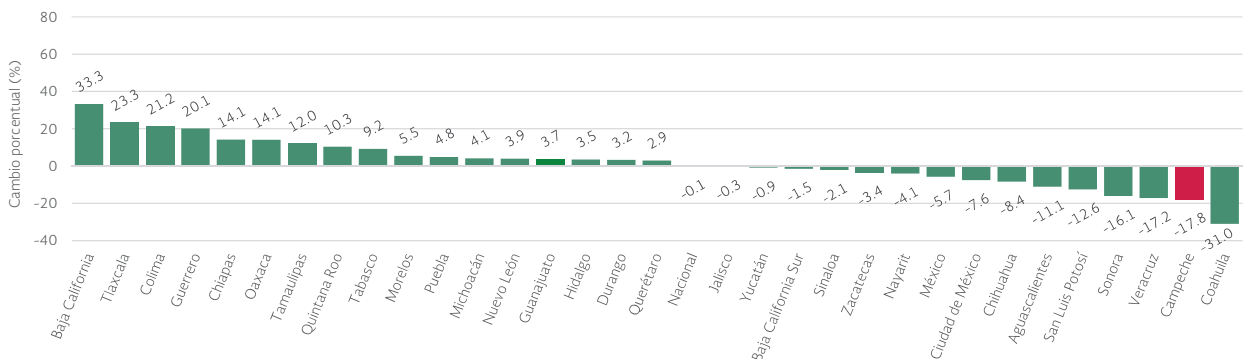
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	4,016	
Carreteras federales	287	
Zonas urbanas y suburbanas	3,729	
Heridos	1,337	
Egresos hospitalarios	400	
Defunciones	136	136
Peatones	16	36
Ciclistas	1	2
Motociclistas	26	59
Automóviles	8	18
Camionetas	3	7
Carga pesada	3	7
Autobús	3	7
Otros	0	0
NE	76 ¹	-
Población	907,878	
Parque vehicular	262,109	
Tasa de mortalidad	15.0 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	15.3 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	3.4 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	288.7 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 15 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 17.8% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Carmen	40	9	0	27	4
Campeche	36	10	1	16	9
Escárcega	16	7	0	2	7
Champotón	12	4	0	4	4
Hopelchén	8	0	0	4	4

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Campeche	10	2	135	112
Escárcega	4	0	26	35
Champotón	2	1	21	1
Candelaria	4	0	7	13
Carmen	3	2	9	7

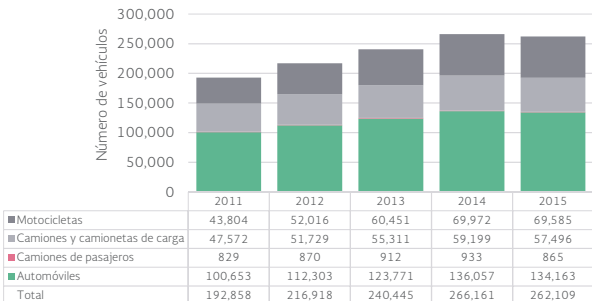
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

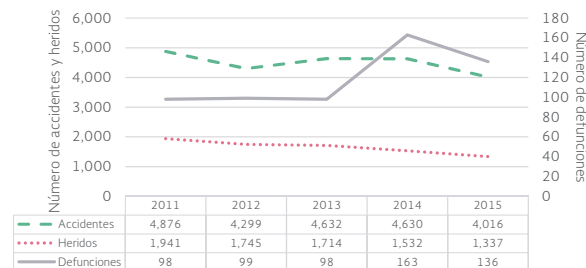
Campeche

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.
El parque vehicular incrementó un 35.9% en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 58.8% y los automóviles con un 33.2%.

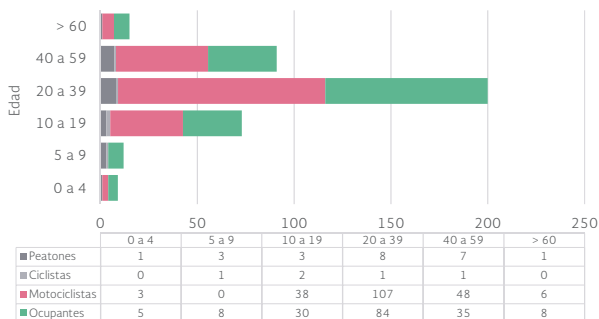
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

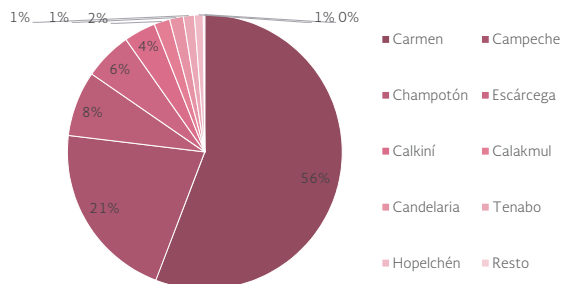
En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 17.6% y los heridos un 31.1%, mientras que las defunciones aumentaron un 38.7%. En comparación con 2014 las defunciones se redujeron en un 16.5%.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
El 50% 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.

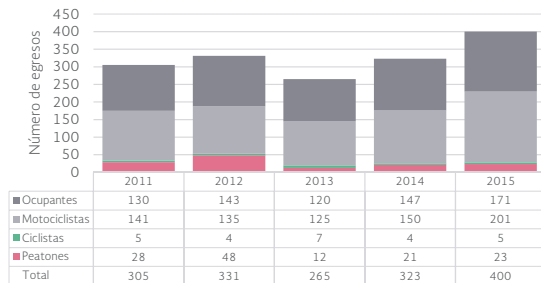
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

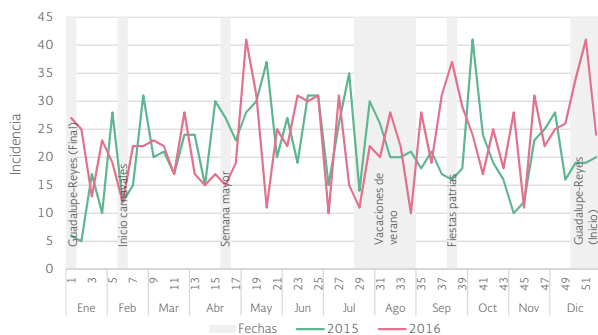
El 77% de los accidentes se concentran en dos municipios: Carmen y Campeche.

Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
En 2015 se incrementaron un 31.1% los egresos en comparación con 2011. El 50.2% de los egresos corresponde a motociclistas, mientras que el 42.7% corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas aumentaron un 42.5% y un 31.5% los de ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

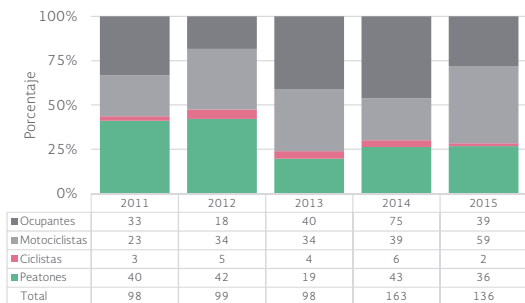


Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.
En 2016 cada semana se registraron en promedio 23 pacientes con lesiones en hospitales, 2 casos más que en 2015. Las semanas 18, 38 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Campeche

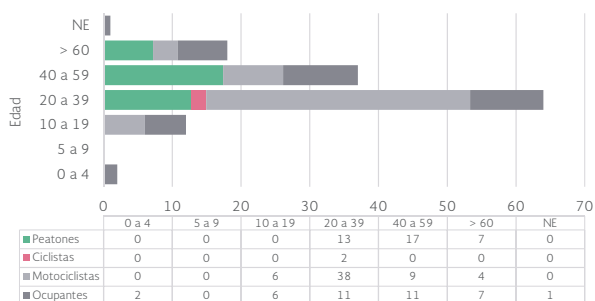
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró una reducción del 16.5% en el número de defunciones, en comparación con 2014. El 43.3% del total de las defunciones corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 156.5%.

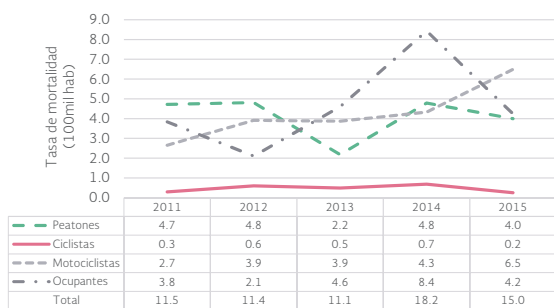
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 47.8% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años, en éste mismo grupo predominan las defunciones de motociclistas con un 59.4%.

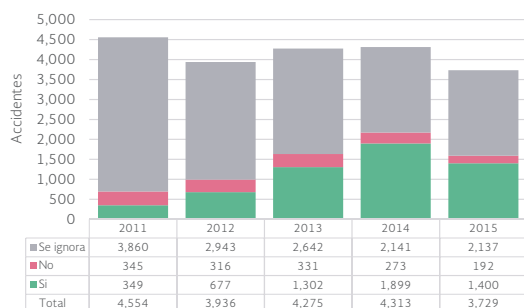
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un incremento del 30.4% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la de motociclistas con el 140.7%.

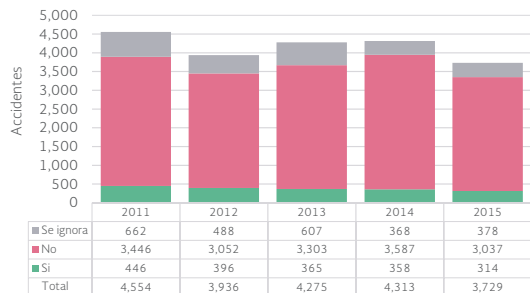
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (1,592), el 12.1% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 301.1% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de consumo alcohólico en conductores, 2011 a 2015

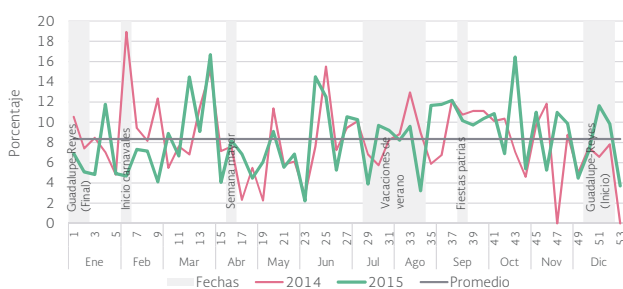


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no consumo alcohólico (3,351), el 9.4% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 18.2% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Porcentaje de accidentes por semana en los que se registró consumo alcohólico en conductores, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 9.4% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 12, 14, 24 y 43 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

COAHUILA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con la mayor tasa de mortalidad según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Coahuila

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



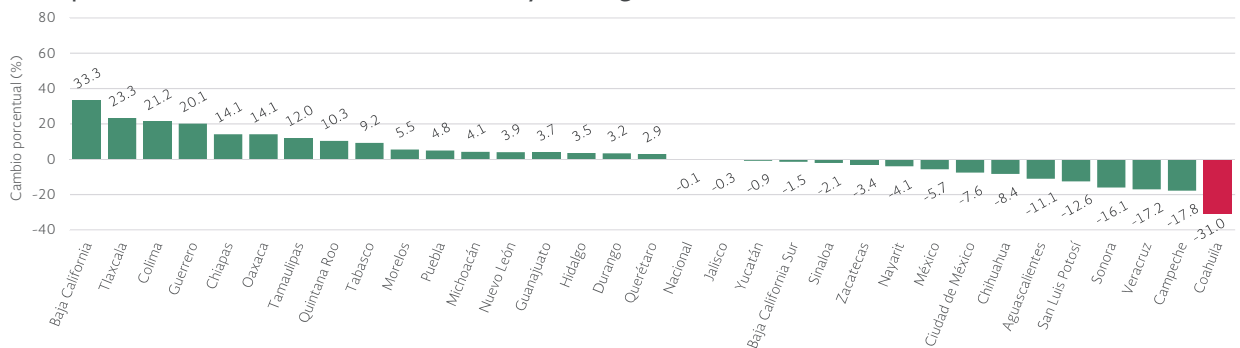
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	14,996	
Carreteras federales	355	
Zonas urbanas y suburbanas	14,641	
Heridos	5,608	
Egresos hospitalarios	267	
Defunciones	312	312
Peatones	73	136
Ciclistas	10	19
Motociclistas	36	67
Automóviles	37	69
Camionetas	7	13
Carga pesada	4	7
Autobús	1	2
Otros	0	0
NE	144 ¹	-
Población	2,960,681	
Parque vehicular	741,515	
Tasa de mortalidad	10.5 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	20.2 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	2.1 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	250.5 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
La tasa de mortalidad en 2015 fue de 10.5 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 31% menos que el año previo.

Los cinco municipios con la mayor tasa de mortalidad según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Saltillo	76	41	0	8	27
Torreón	71	32	9	21	9
Monclova	20	6	4	4	6
Parras	16	8	0	3	5
Sabinas	16	4	0	4	8

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

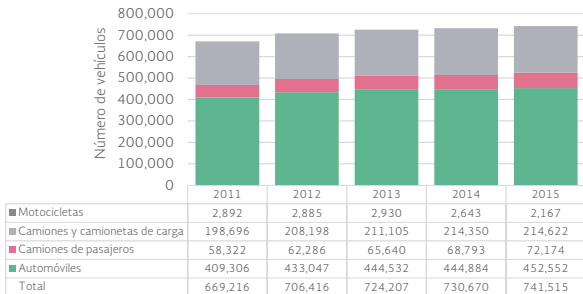
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Piedras Negras	25	0	16	34
Monclova	30	0	7	15
Saltillo	19	0	6	14
Acuña	19	0	3	9
Allende	9	0	3	11

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Coahuila

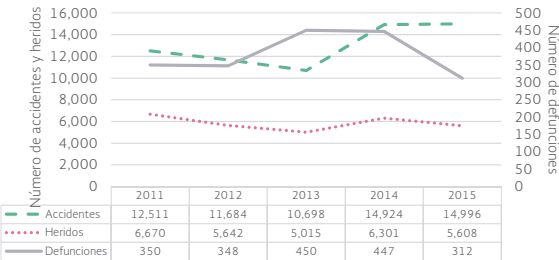
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 10.8% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 10.6% en el número de automóviles y una reducción del 25.1% en el número de motocicletas en comparación con 2011.

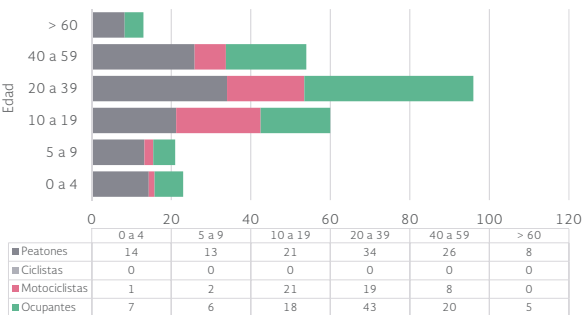
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 19.9% los accidentes, un 15.9% los heridos y un 10.9% las defunciones. Éstas últimas tuvieron una reducción del 30.2% en comparación con 2014.

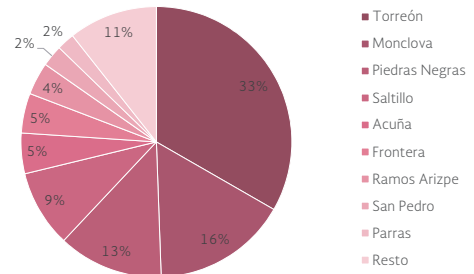
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 36% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos menores de 10 años y mayores de 40 años predominan los egresos de peatones.

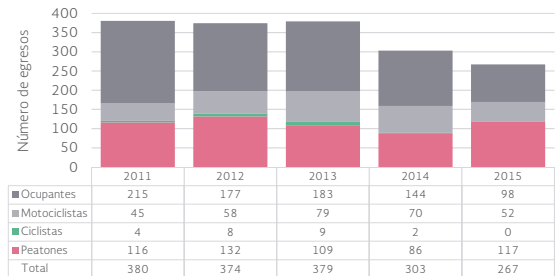
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 62% de los accidentes se concentra en tres municipios: Torreón, Monclova y Piedras Negras.

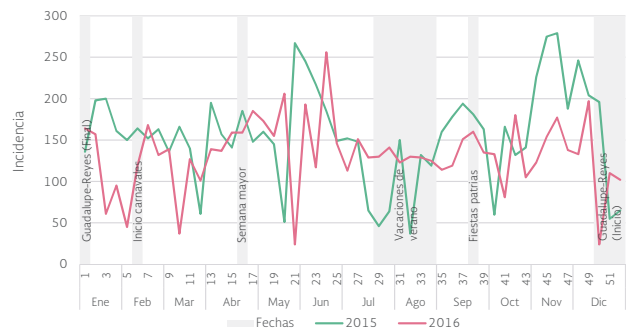
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se registró una reducción del 29.7% en egresos en comparación con 2011. El 43.8% del total de los egresos corresponde a peatones, mientras que el 19.5% corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un aumento del 15.6%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



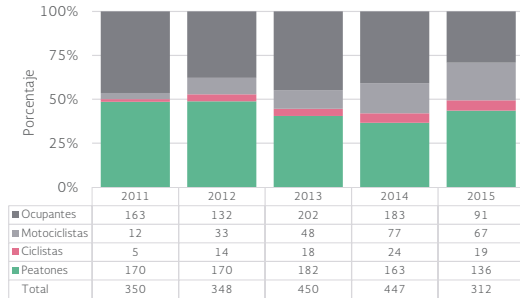
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 133 casos por semana, 23 casos menos que en 2015. Las semanas 17, 20, 24, 42 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Coahuila

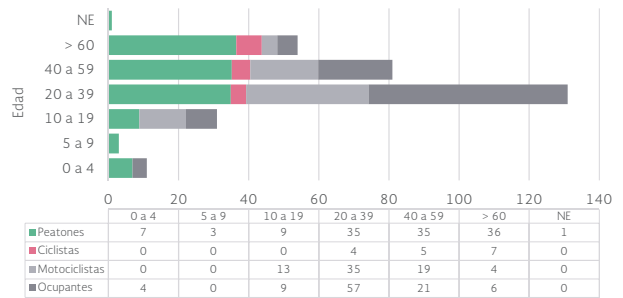
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró una reducción del 10.9% en las defunciones en comparación con 2011. El 43.6% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas aumentaron un 458.3% y un 280% las de ciclistas.

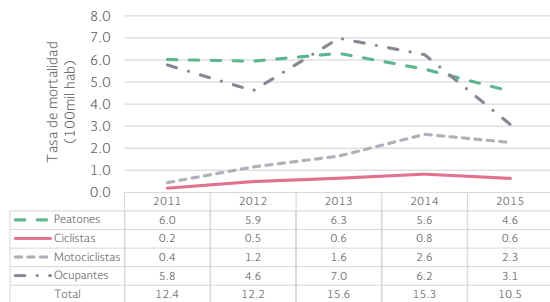
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 42% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones.

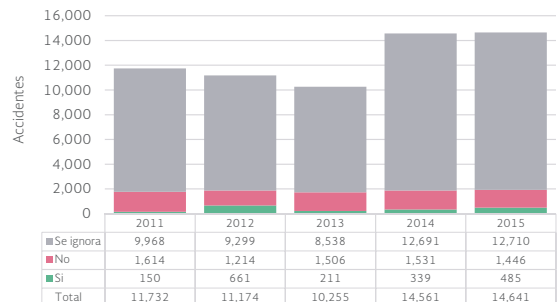
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una disminución del 15.4% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento significativo del 475% y del 200% en comparación con el mismo periodo corresponden a motociclistas y ciclistas.

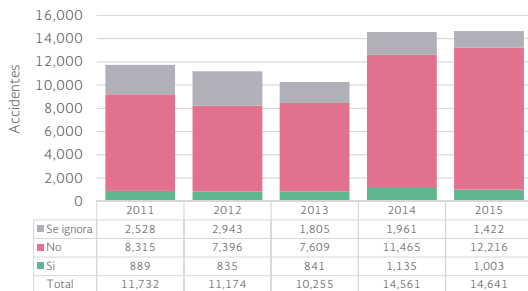
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (1,931), el 74.9% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 223.3% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

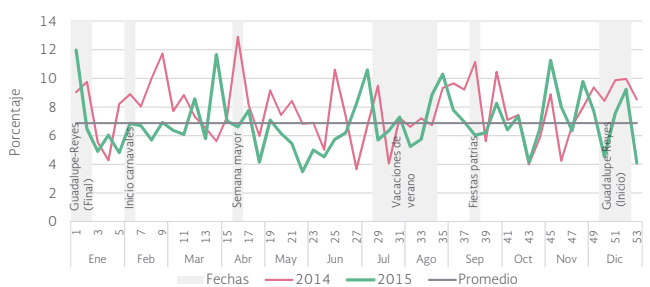


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (13,219), el 7.6% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo un aumento de 12.8% 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 7.6% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 14 y 45 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

COLIMA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Colima

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

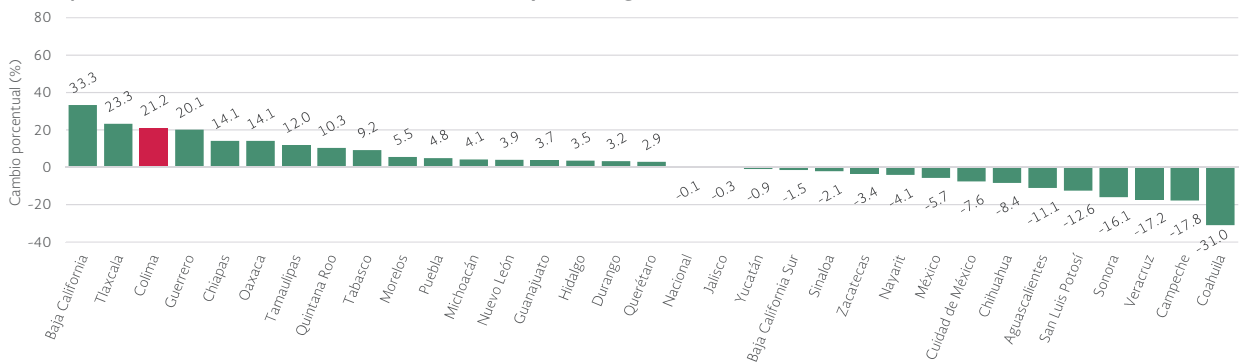
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cantidad	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	6,360	
Carreteras federales	228	
Zonas urbanas y suburbanas	6,132	
Heridos	2,426	
Egresos hospitalarios	149	
Defunciones	132	132
Peatones	39	57
Ciclistas	3	4
Motociclistas	20	29
Automóviles	14	21
Camionetas	7	10
Carga pesada	2	3
Autobús	5	7
Otros	1	0
NE	41 ¹	-
Población	/ 23,455	
Parque vehicular	298,088	
Tasa de mortalidad	18.2 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	21.3 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	2.1 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	412.0 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 18.2 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 21.2% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Manzanillo	40	17	2	14	7
Colima	28	8	0	7	13
Tecomán	26	14	2	6	4
Villa de Álvarez	9	7	0	0	2
Cuahtémoc	8	8	0	0	0

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Colima	7	0	60	76
Manzanillo	0	0	4	2
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-

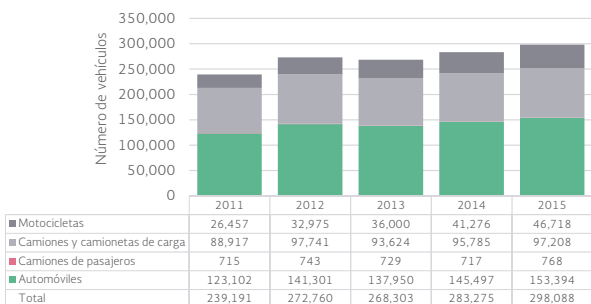
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Colima

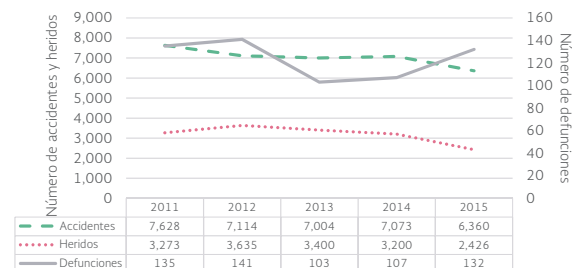
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 24.6% en comparación con 2011. Se registró un incremento significativo del 76.6% en el número de motocicletas y del 24.5% en el número de automóviles en comparación con 2011.

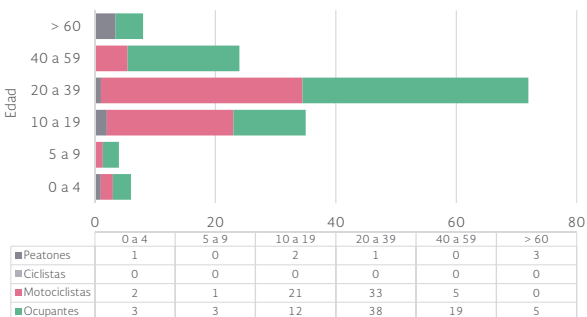
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 16.6% los accidentes, un 25.9% los heridos y un 2.2% las defunciones. Estas últimas tuvieron un incremento del 23.4% en comparación con 2014.

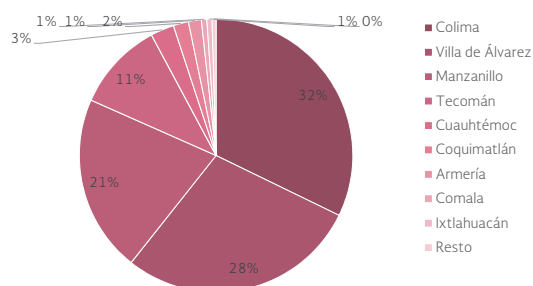
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

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 ocupantes, a excepción del grupo de 10 a 19 años, en el que predominan los egresos de motociclistas con el 60%.

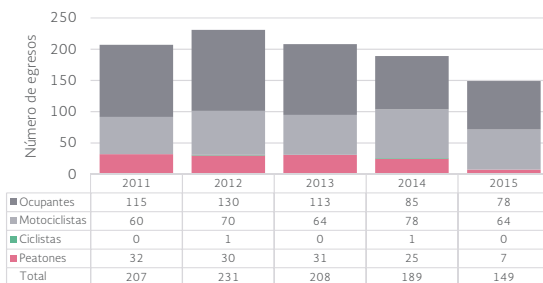
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 92% de los accidentes se concentra en cuatro municipios: Colima, Villa de Álvarez, Manzanillo y Tecmán.

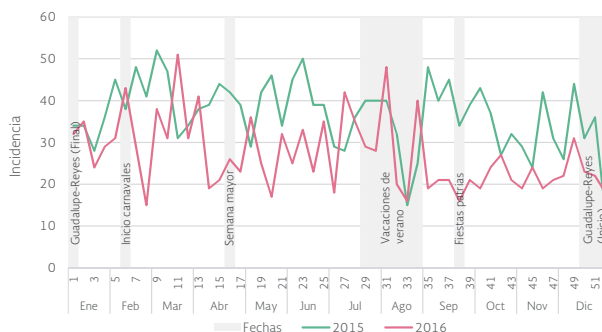
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se registró una reducción del 28% en egresos en motociclistas con 2011. El 52.3% del total de los egresos corresponde a ocupantes y el 43% corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de peatones registraron una disminución significativa del 78.1%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



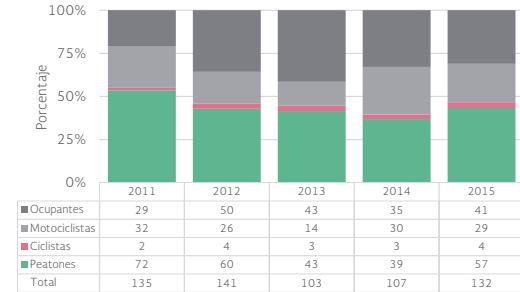
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 27 casos, 10 casos menos que en 2015. Las semanas 6, 11 y 31 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Colima

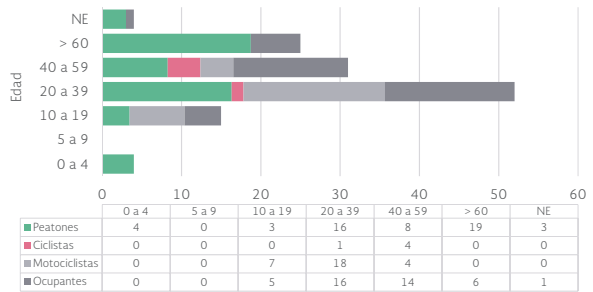
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró una reducción del 2.2% en las defunciones en comparación con 2011 y un aumento del 23.4% en comparación con 2014. El 43.2% del total de las defunciones corresponde a peatones.

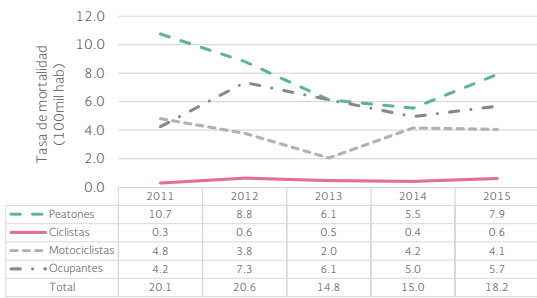
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 39.4% de las defunciones en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 5 años y de más de 40 años predominan las defunciones de peatones.

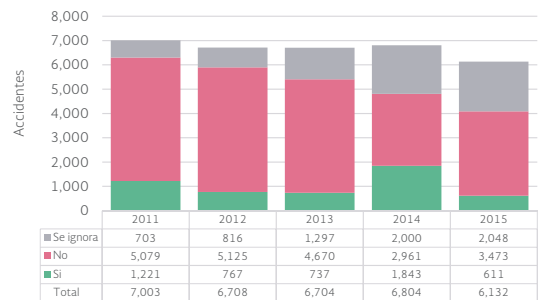
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una disminución del 9.5% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento significativo del 100% y del 35.7% en comparación con el mismo periodo corresponden a ciclistas y ocupantes, respectivamente.

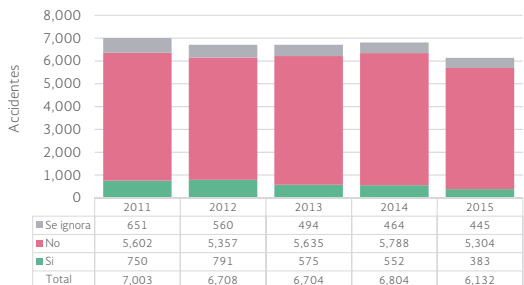
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (4,084), el 85% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 50% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

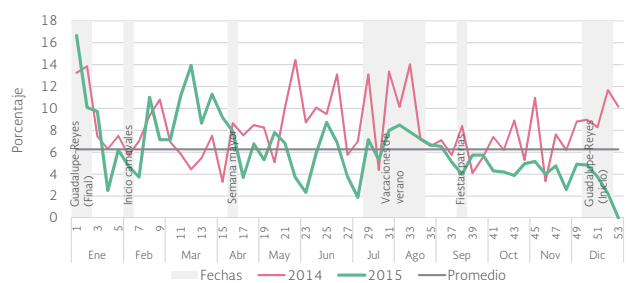


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (5,687), el 6.7% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 48.9% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 6.7% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 8, 11, 12 y 14 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

CHIAPAS 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Chiapas

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

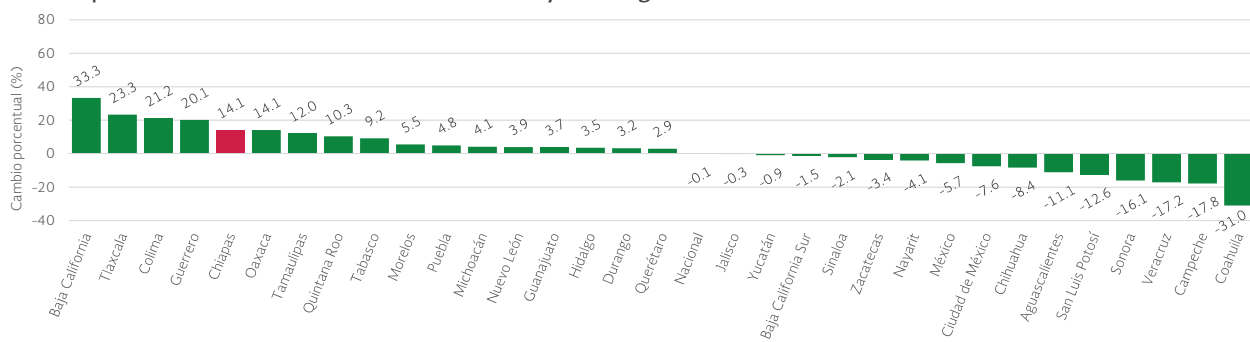
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	2,692	
Carreteras federales	732	
Zonas urbanas y suburbanas	1,960	
Heridos	1,863	
Egresos hospitalarios	1,917	
Defunciones	668	668
Peatones	226	276
Ciclistas	9	11
Motociclistas	120	147
Automóviles	115	141
Camionetas	62	76
Carga pesada	11	13
Autobús	3	4
Otros	0	0
NE	122 ¹	-
Población	5,252,808	
Parque vehicular	767,497	
Tasa de mortalidad	12.7 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	3.5 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	24.8 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	146.1 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2015 fue de 12.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 14.1% más que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tuxtla Gutiérrez	82	44	0	15	23
Tapachula	58	34	1	14	9
San Cristóbal de las Casas	32	15	0	6	11
Comitán de Domínguez	31	13	1	7	10
Palenque	28	14	1	5	8

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tapachula	113	12	158	134
Comitán de Domínguez	58	0	103	108
Tuxtla Gutiérrez	23	2	56	147
Villaflores	24	3	145	45
Palenque	39	0	74	81

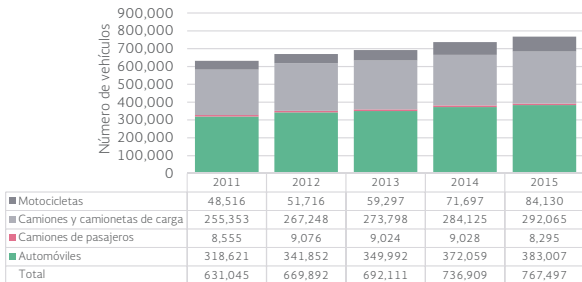
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

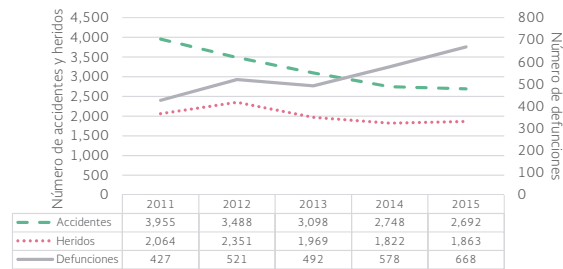
Chiapas

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.
El parque vehicular aumentó un 21.6% en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 73.4% en comparación con 2011.

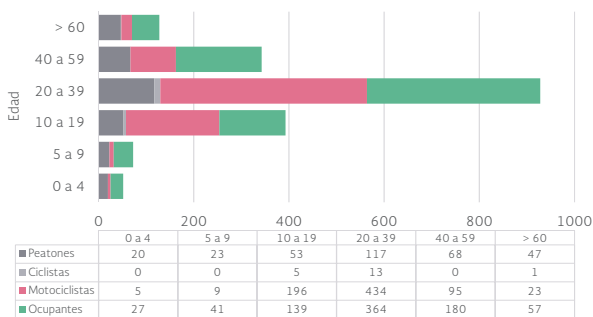
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS/SEED 2015.

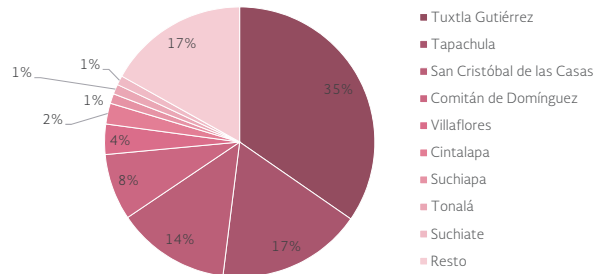
En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 31.9% y los heridos un 9.7%, sin embargo se observa un incremento significativo en el número de defunciones del 56.4%, en comparación con el mismo año.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
El 48.4% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años, entre quienes predominan los egresos de motociclistas, a diferencia de 2014, cuando predominaban los egresos de ocupantes.

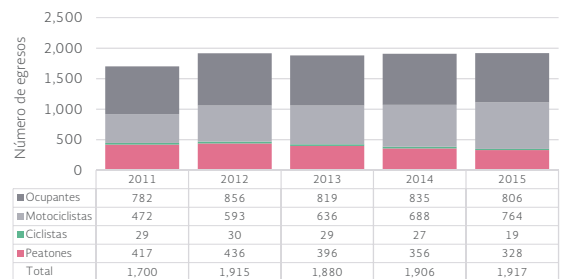
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 66% de los accidentes se concentra en tres municipios: Tuxtla Gutiérrez, Tapachula y San Cristóbal de las Casas.

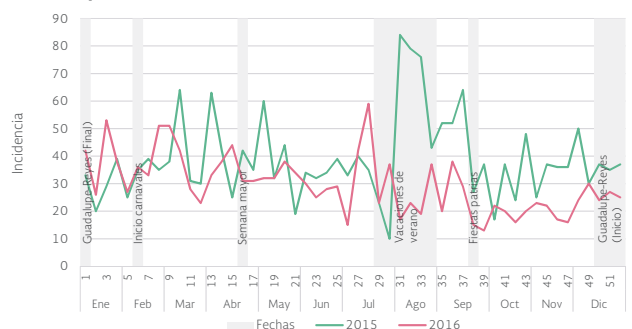
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se registró un 12.8% menos egresos en comparación con 2011. El 42% del total de los egresos corresponde a ocupantes, mientras que el 39.9% corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un aumento significativo del 61.9%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



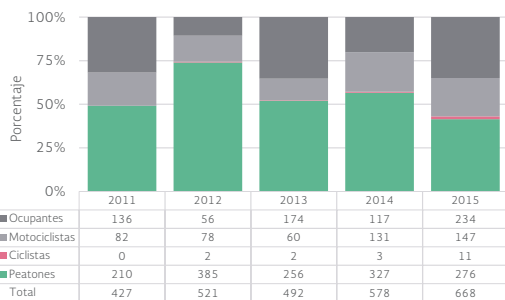
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 cada semana se registraron en promedio 30 pacientes con lesiones en hospitales, 9 casos menos que en 2015. Las semanas 3, 8, 9 y 28 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Chiapas

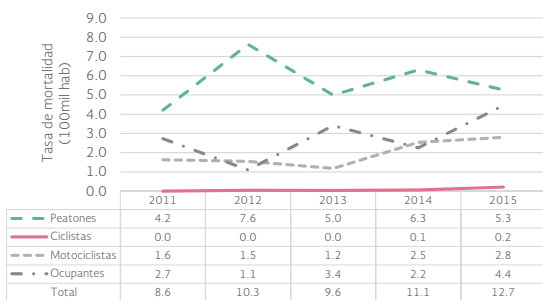
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró un incremento del 15.6% en las defunciones en comparación con 2014. El 41.3% del total de las defunciones corresponde a peatones y el 22% a motociclistas; la cifra de defunciones en éstos últimos y de ocupantes aumentó un 79.3% y 72.1% respectivamente en comparación con 2011.

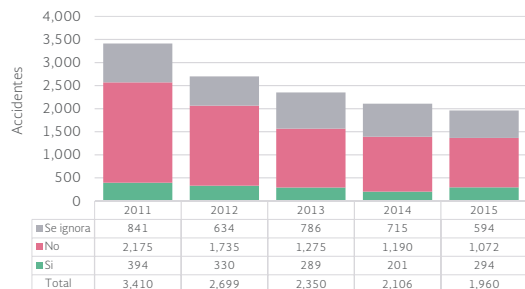
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un incremento significativo del 47.7% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento significativo del 75% y del 63% en comparación con el mismo periodo corresponden a motociclistas y ocupantes de vehículo.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

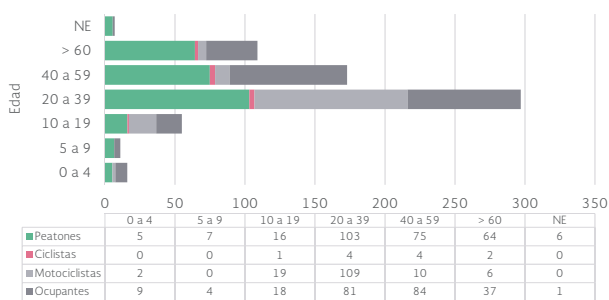


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (1,366), el 21.5% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 25.4% 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

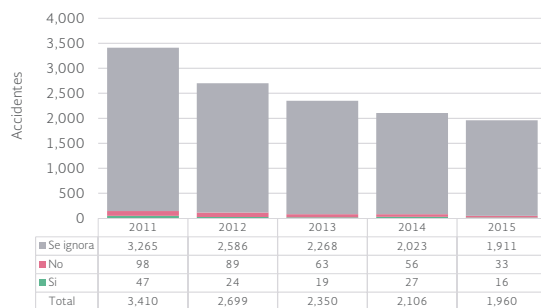
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 44.5% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años, entre quienes predominan las defunciones de motociclistas con el 36.7%. En el grupo de 60 años y más predominan las defunciones de peatones.

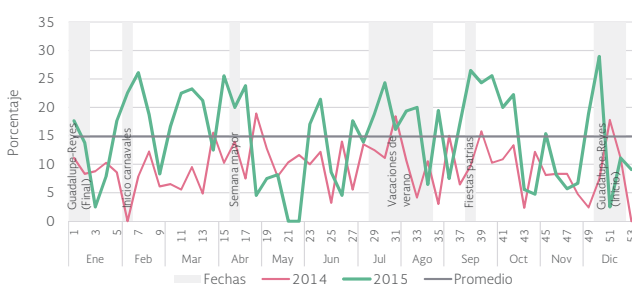
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaron o no el cinturón de seguridad (49), el 67.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 66.3% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, el 21.5% de los accidentes estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 7, 15, 38 y 40 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

CHIHUAHUA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Chihuahua

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

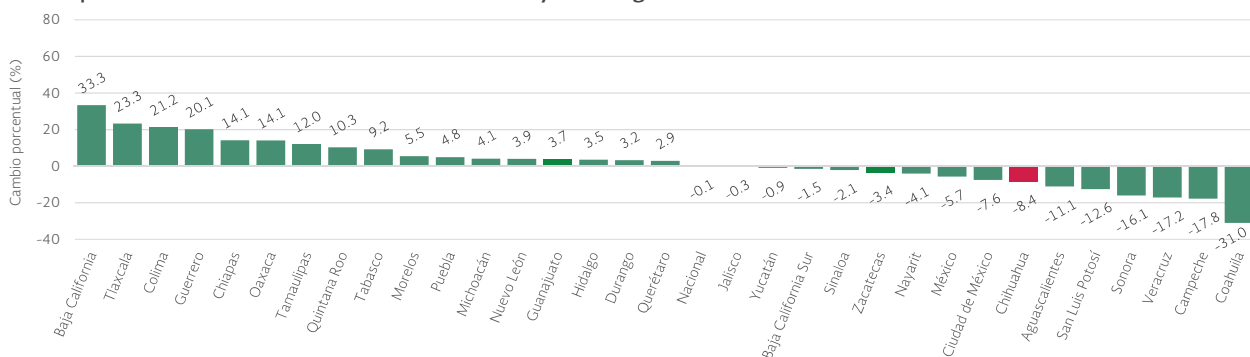
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Número	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	33,230	
Carreteras federales	426	
Zonas urbanas y suburbanas	32,804	
Heridos	10,670	
Egresos hospitalarios	840	
Defunciones	506	506
Peatones	137	233
Ciclistas	2	3
Motociclistas	19	32
Automóviles	100	170
Camionetas	32	55
Carga pesada	7	12
Autobús	0	0
Otros	6	0
NE	203 ¹	-
Población	3,710,129	
Parque vehicular	1,486,601	
Tasa de mortalidad	13.6 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	22.4 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	1.5 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	400.7 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 13.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 8.4% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Chihuahua	86	48	0	14	24
Cuauhtémoc	64	46	0	2	16
Juárez	61	51	0	3	7
Guerrero	23	8	0	0	15
Hidalgo del Parral	20	6	1	1	12

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

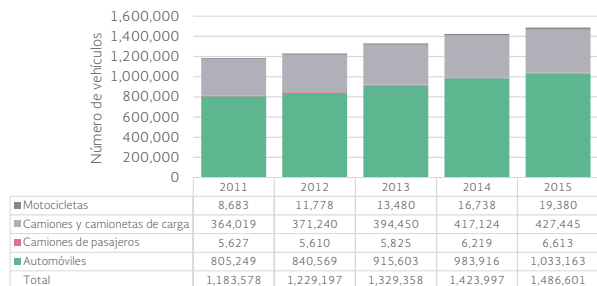
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Juárez	81	0	14	64
Hidalgo del Parral	17	1	21	111
Chihuahua	32	0	11	67
Cuauhtémoc	14	0	3	76
Camargo	4	0	5	77

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Chihuahua

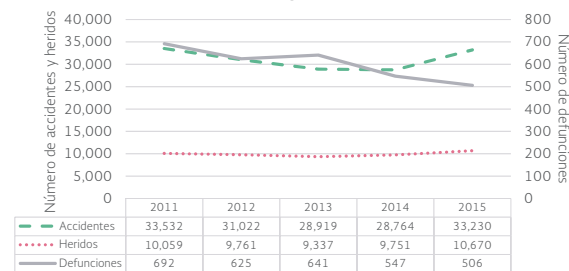
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 25.6% en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas y los automóviles con un 123.1% y 28.3% en comparación con 2011.

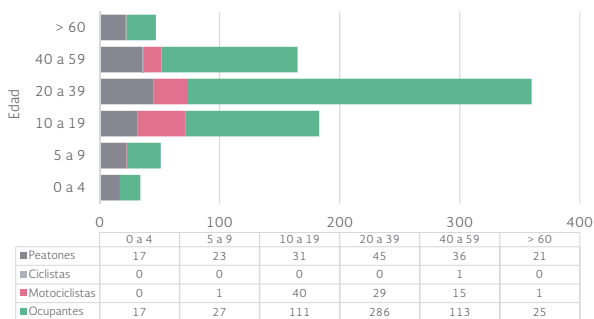
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 0.9%, los heridos un 6.1% y un 26.9% el número de defunciones, en comparación con el mismo año.

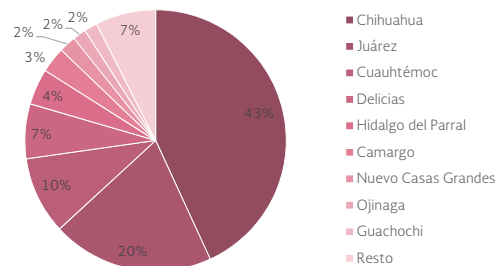
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 42.9% 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 cinco años se observa que predominan los egresos de este mismo tipo de usuario.

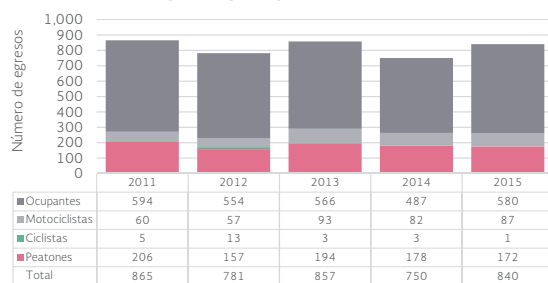
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 73% de los accidentes se concentra en tres municipios: Chihuahua, Juárez y Cuauhtémoc.

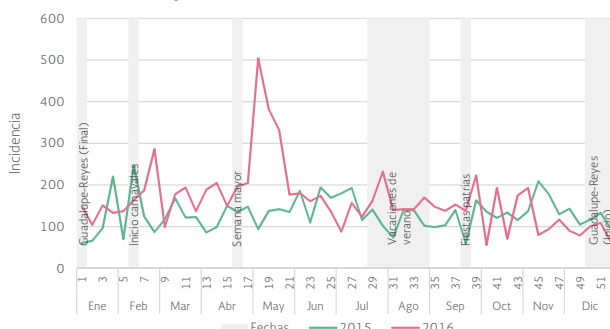
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se registró una reducción del 2.9% en egresos en comparación con 2011. El 69% del total de los egresos corresponde a ocupantes, mientras que el 20.5% corresponde a peatones. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un aumento del 45%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



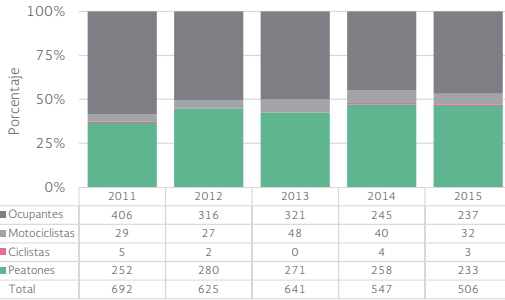
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 se registraron en promedio 163 casos en promedio por semana, 32 casos más que el promedio de 2015. Las semanas 8, 18, 19 y 20 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Chihuahua

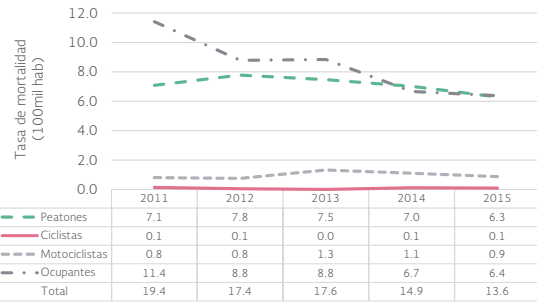
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró una reducción del 7.5% en las defunciones en comparación con 2014. El 46.8% del total de las defunciones corresponde a ocupantes y el 46% a peatones; en estos últimos se registra un incremento del 7.5% en el mismo porcentaje en comparación con 2011.

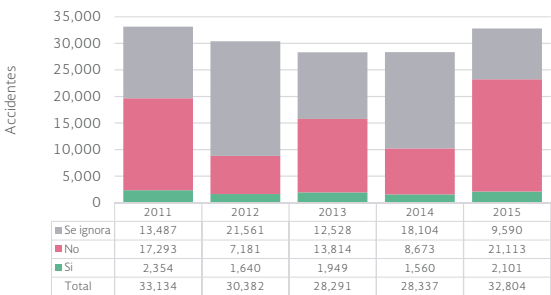
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una disminución significativa del 29.9% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró una disminución significativa con el 43.9% en comparación con el mismo periodo corresponde a los ocupantes.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

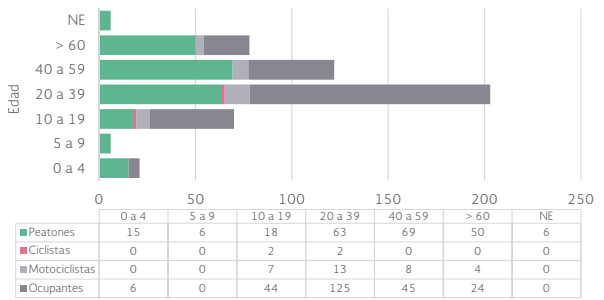


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (23,214), el 9.1% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 10.7% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

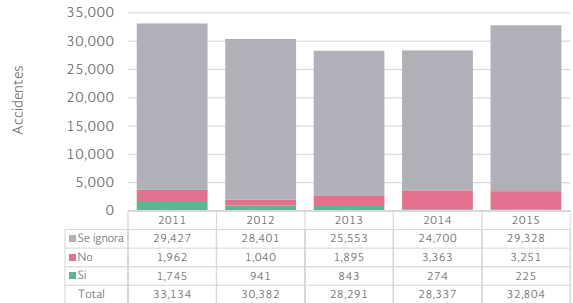
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 40.1% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años, entre quienes predominan las defunciones de ocupantes con el 61.6%. En los grupos de menos de 10 años y de 40 años y más predominan las defunciones de peatones.

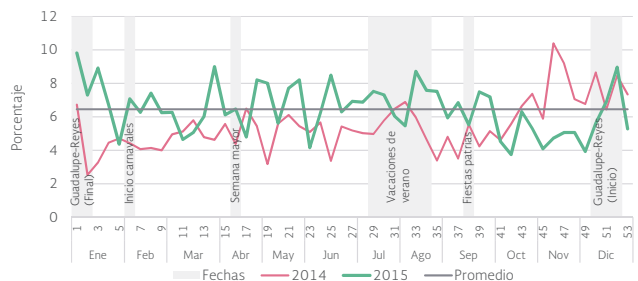
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (3,476), el 93.5% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 87.1% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de accidentes que ocurrieron un 9.1% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 14 y 52 se registraron más accidentes asociados con el alcohol.

PERFIL ESTATAL

CIUDAD DE MÉXICO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Ciudad de México

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

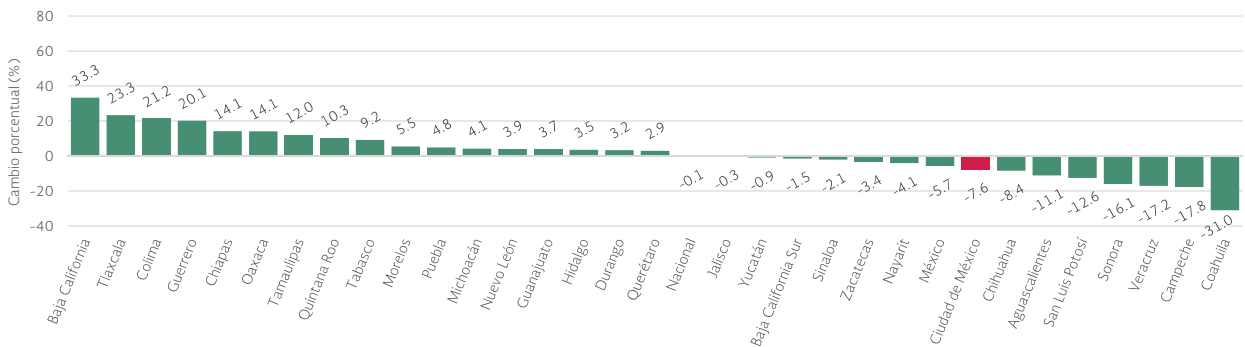
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	
Accidentes viales	12,527	
Carreteras federales	190	
Zonas urbanas y suburbanas	12,337	
Heridos	3,082	
Egresos hospitalarios	758	
	Cifras redistribuidas³	
Defunciones	768	768
Peatones	412	438
Ciclistas	1	1
Motociclistas	114	121
Automóviles	184	196
Camionetas	1	1
Carga pesada	3	3
Autobús	7	7
Otros	0	0
NE	46 ¹	-
Población	8,854,600	
Parque vehicular²	5,247,604	
Tasa de mortalidad	8.7 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	2.4 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	6.1 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	1,687.4 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 8.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 7.6% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Gustavo A. Madero	137	80	0	26	31
Miguel Hidalgo	112	64	0	16	32
Iztapalapa	110	73	1	13	23
Venustiano Carranza	68	42	0	14	12
Benito Juárez	52	40	0	7	5

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Miguel Hidalgo	77	1	46	71
Benito Juárez	89	4	75	17
Gustavo A. Madero	61	0	32	30
Venustiano Carranza	48	2	41	15
Álvaro Obregón	48	2	12	14

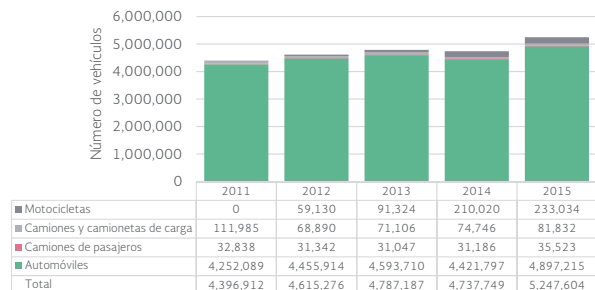
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Ciudad de México

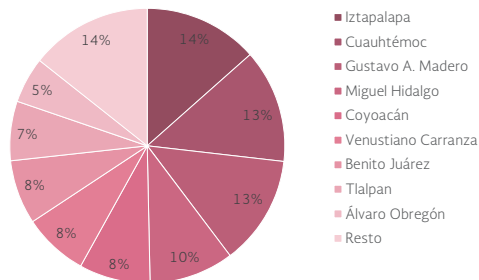
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 19.3% en comparación con 2011. En comparación con 2012, los vehículos que mostraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 294.1%. *Los datos de las motocicletas registradas en la ciudad de México en 2011 no se encuentran disponibles.

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 50% de los accidentes se concentran en cuatro municipios: Iztapalapa, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Miguel Hidalgo.

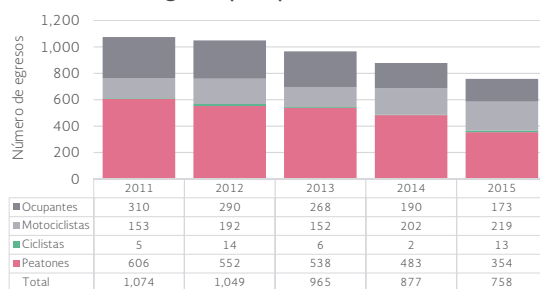
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 29.3% y los heridos un 56.8% y las defunciones un 20.6%. En comparación con 2014 las defunciones disminuyeron un 7.8%.

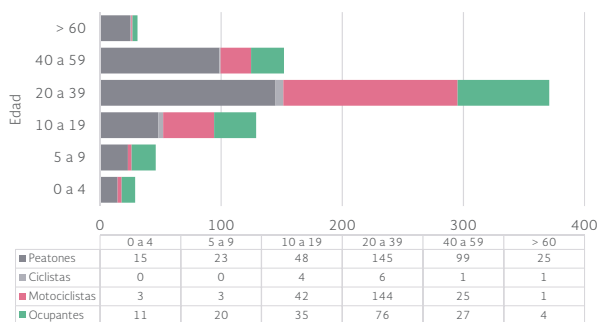
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 disminuyeron un 29.4% los egresos en comparación con 2011. El 46.7% del total de los egresos corresponde a peatones, mientras que el 28. % corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas y ciclistas registraron un aumento del 43.1% y 160% respectivamente.

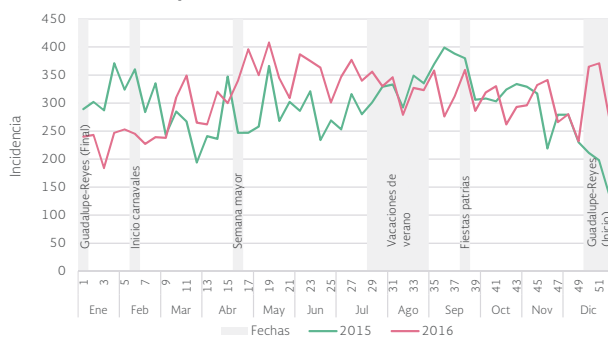
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 48.9% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



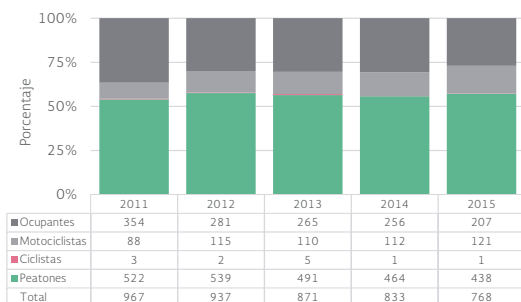
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 se registraron en promedio 309 casos por semana, 21 casos más que el en 2015. Las semanas 17, 19, 23, 24, 27 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Ciudad de México

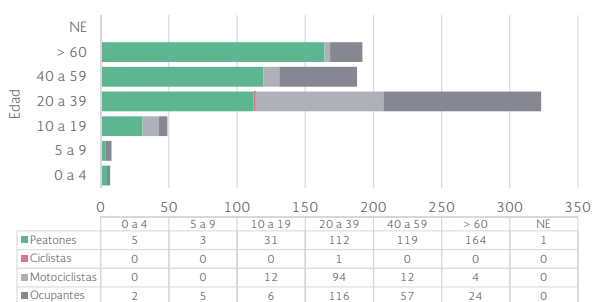
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró una reducción del 7.8% en las defunciones en comparación con 2014. El 57.8% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 37.5%.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 42.1% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 5 años de edad y de mayores de 10 años predominan las defunciones de peatones.

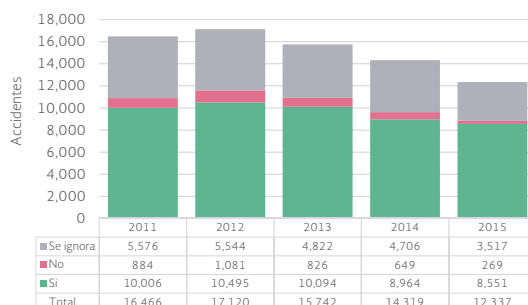
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 19.4%, en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la motociclistas con el 40%.

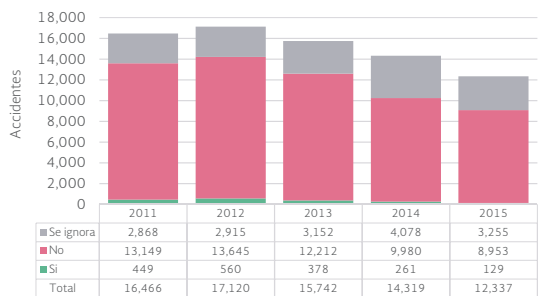
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (8,820), el 3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 14.5% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

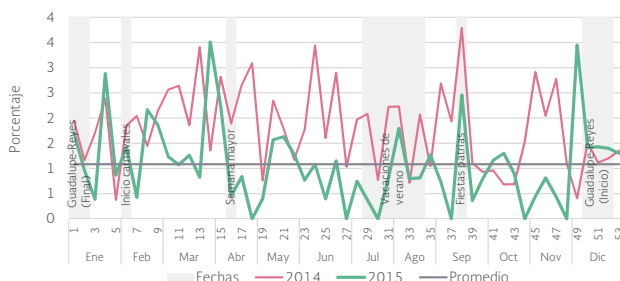


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (9,082), el 1.4% de ellos si lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 71.3% 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 1.4% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 4, 14, 38 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

DURANGO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Durango

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

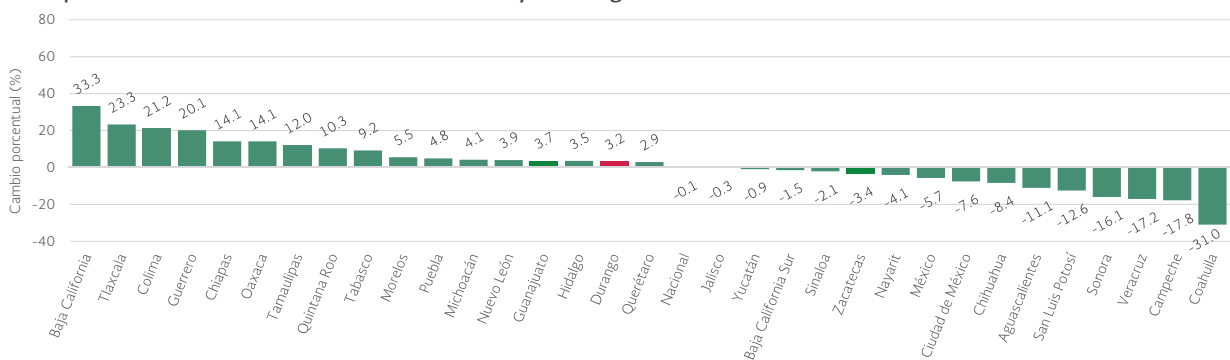
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	5,666	
Carreteras federales	287	
Zonas urbanas y suburbanas	5,379	
Heridos	3,529	
Egresos hospitalarios	615	
Defunciones	388	388
Peatones	86	142
Ciclistas	10	17
Motociclistas	35	58
Automóviles	75	124
Camionetas	25	41
Carga pesada	3	5
Autobús	0	0
Otros	2	2
NE	152 ¹	-
Población	1,764,726	
Parque vehicular	561,927	
Tasa de mortalidad	22.0 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	10.1 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	6.8 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	318.4 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
La tasa de mortalidad en 2015 fue de 22 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 3.2% mayor que en 2014.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Durango	125	67	4	21	33
Gómez Palacio	94	35	8	16	35
Cuencamé	21	3	0	3	15
Lerdo	16	1	1	2	12
Mezquital	16	3	0	3	10

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

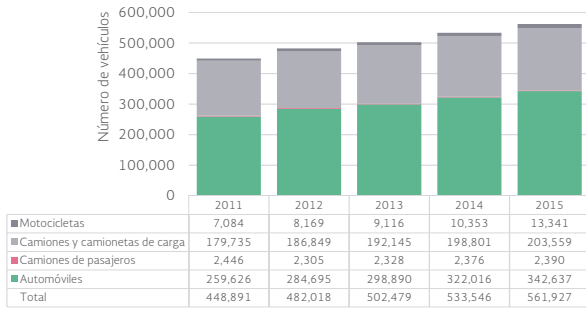
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Durango	81	12	67	240
Gómez Palacio	1	9	37	52
Santiago Papatzi	0	0	0	60
Lerdo	7	2	4	12
El Oro	0	0	2	5

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Durango

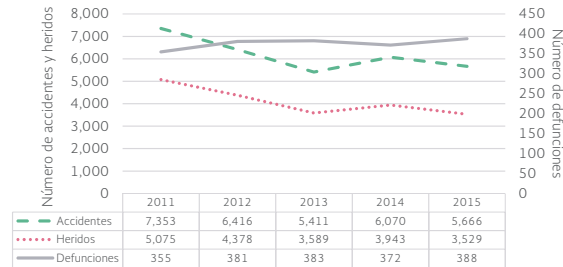
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 25.2%, en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 88.3% y los automóviles con un 31.2%.

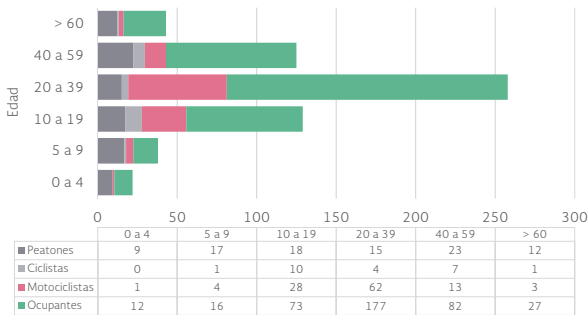
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 22.9% y los heridos un 30.5%, mientras que las defunciones aumentaron un 9.3%. En comparación con 2014 las defunciones aumentaron un 4.3%.

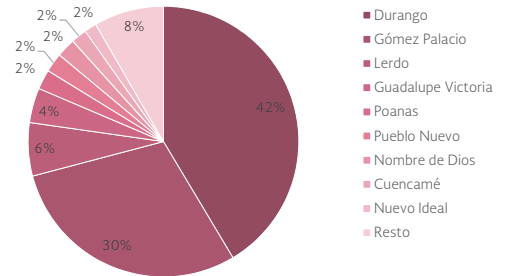
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 42% 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 5 a 9 años.

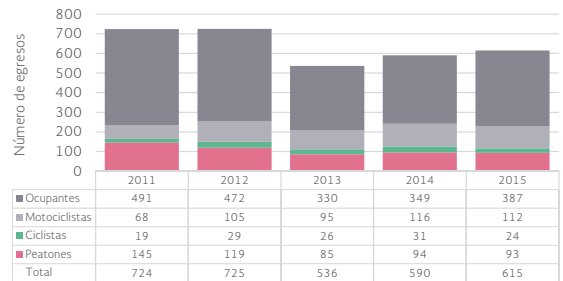
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 72% de los accidentes se concentran en dos municipios: Durango y Gómez Palacio.

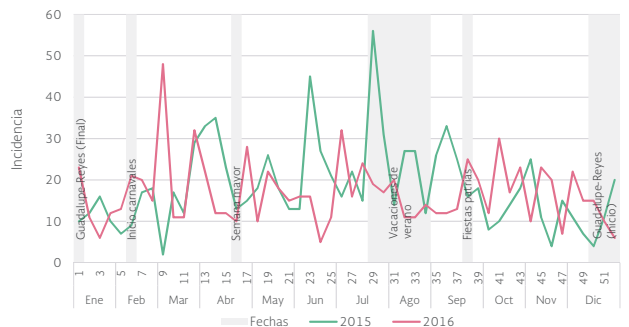
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 disminuyeron un 15.1% los egresos en comparación con 2011. El 62.9% de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas aumentaron un 64.7% y un 26.3% los de ciclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



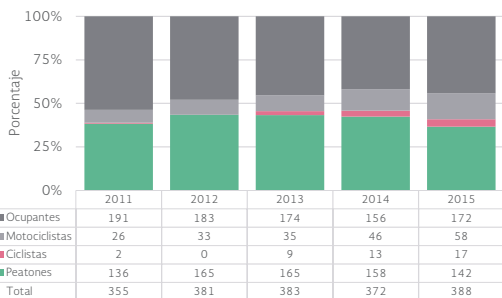
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 se registraron en promedio 17 casos por semana, uno menos que en 2015. Las semanas 9, 12, 26 y 41 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Durango

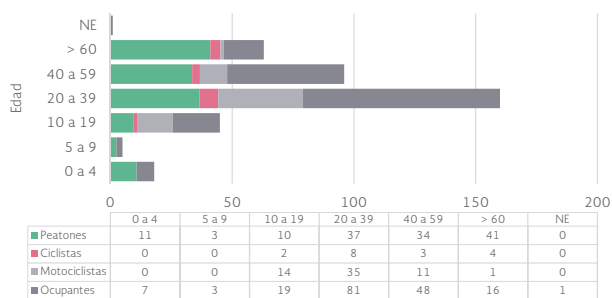
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 44.3% del total de las defunciones corresponde a ocupantes y el 36.6% a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de ciclistas y motociclistas registraron un aumento significativo del 750% y del 123.1%, respectivamente.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 41.2% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 a 59 años prevalecen las defunciones de ocupantes.

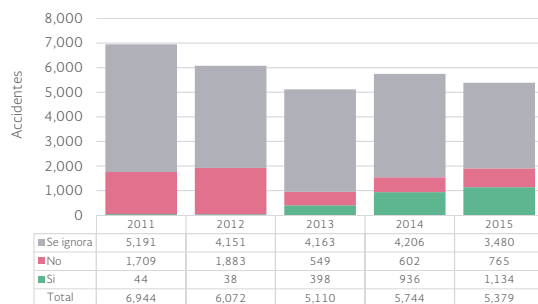
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un incremento del 4.8% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento significativo fueron las de ciclistas con un 800% y las de motociclistas con el 106.3%.

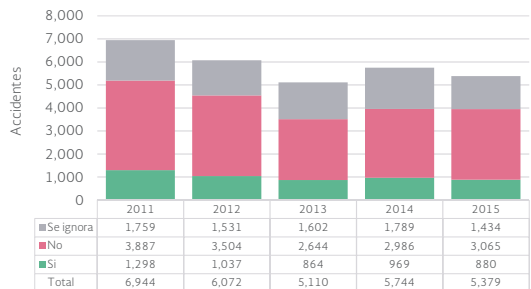
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (1,899), el 40.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 55.2% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

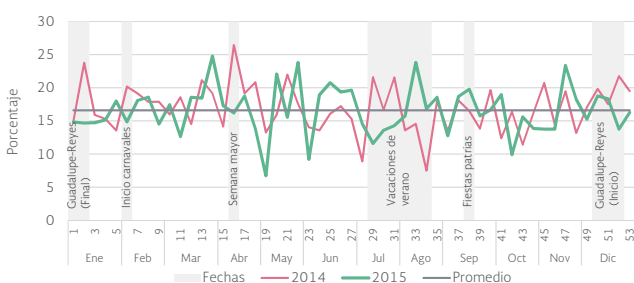


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (3,945), el 22.3% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 32.2% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 22.3% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 14, 22, 33 y 47 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

ESTADO DE MÉXICO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Estado de México

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



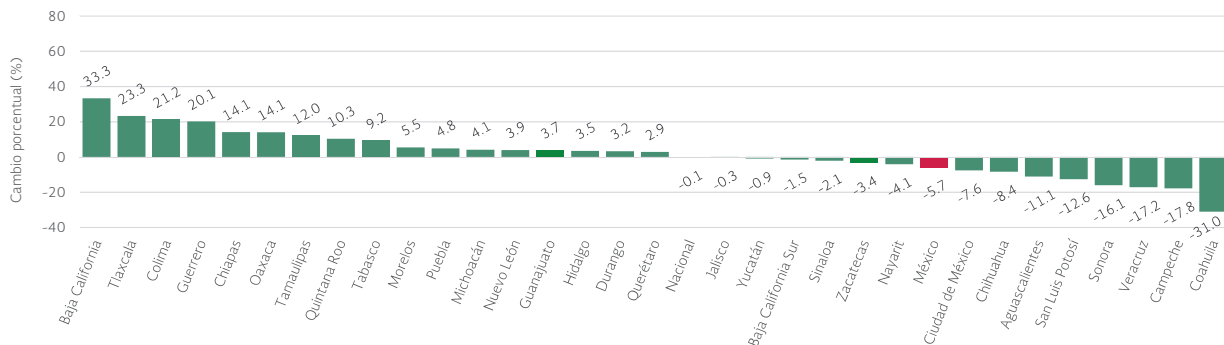
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	
Accidentes viales	13,155	
Carreteras federales	1,293	
Zonas urbanas y suburbanas	11,862	
Heridos	4,482	
Egresos hospitalarios	730	
Defunciones	1,572	1,572
Peatones	627	967
Ciclistas	5	8
Motociclistas	96	148
Automóviles	260	401
Camionetas	14	22
Carga pesada	9	14
Autobús	7	11
Otros	3	2
NE	551 ¹	-
Población	16,870,388	
Parque vehicular	5,917,351	
Tasa de mortalidad	9.3 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	2.2 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	11.9 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	350.8 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
La tasa de mortalidad en 2015 fue de 9.3 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 5.7% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Toluca	164	74	0	15	75
Ecatepec de Morelos	160	130	0	12	18
Naucalpan de Juárez	150	110	0	18	22
Tlalnepantla de Baz	62	52	0	3	7
Texcoco	61	34	3	7	17

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

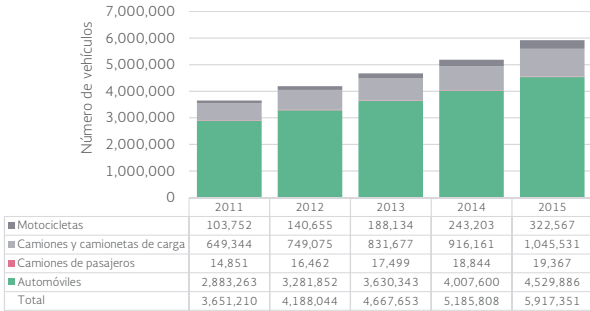
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Ecatepec de Morelos	86	0	12	15
Tenancingo	14	0	26	46
Nezahualcóyotl	43	0	29	1
Cuautitlán	20	0	35	14
Tejupilco	3	0	9	45

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Estado de México

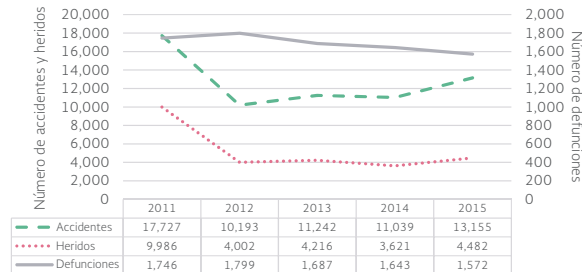
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 62.1%, en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 210.9% y los automóviles con un 57.1%.

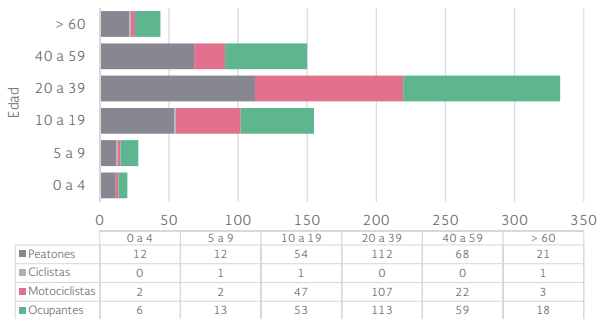
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 25.8%, los heridos un 55.1% y las defunciones un 10%. En comparación con 2014 las defunciones disminuyeron un 4.3%.

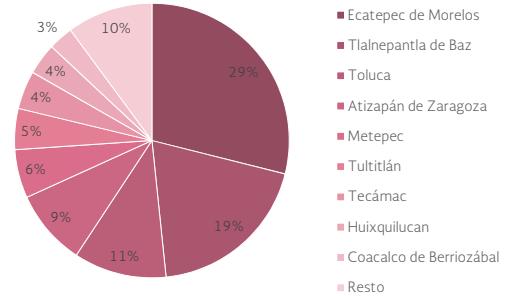
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 45.6% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 5 años y de más de 40 años predominan los egresos de peatones.

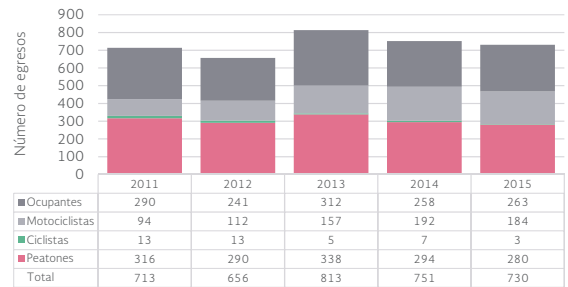
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 59% de los accidentes se concentran en tres municipios: Ecatepec de Morelos, Tlalnepantla de Baz y Toluca.

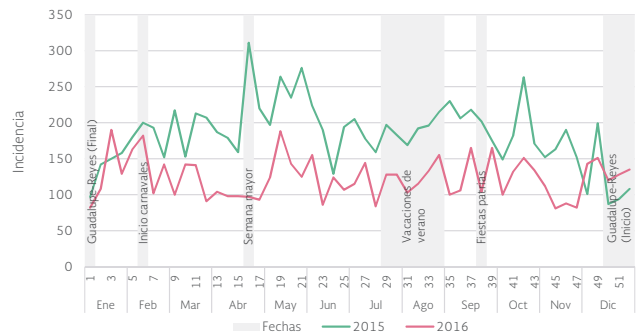
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 aumentaron un 2.4% los egresos en comparación con 2011. El 38.4% de los egresos corresponde a peatones y el 36% a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas aumentaron un 95.7%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



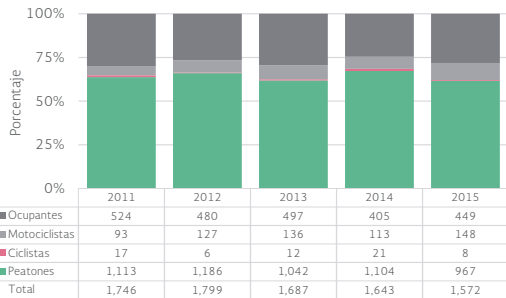
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 se registraron en promedio 123 casos, 61 menos que en 2015. Las semanas 3, 6, 19 37 y 39 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Estado de México

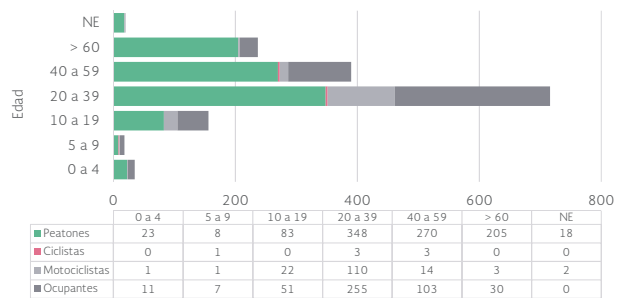
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 61.5% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 59.1%.

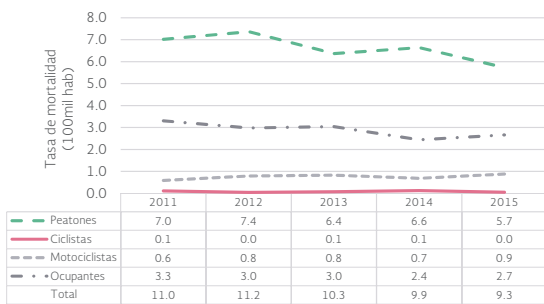
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 45.5% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones peatones.

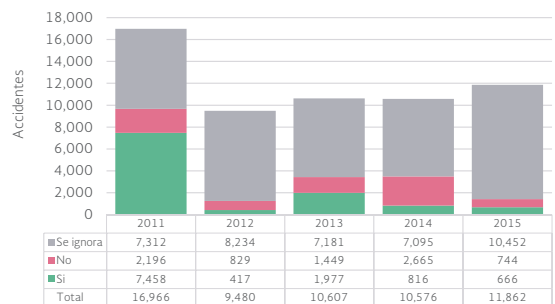
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una disminución del 15.5% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la de motociclistas con un 50%.

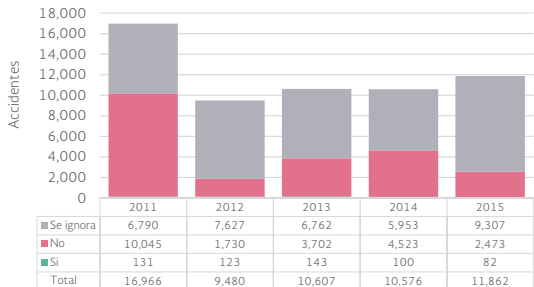
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (1,410), el 52.8% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 91.1% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

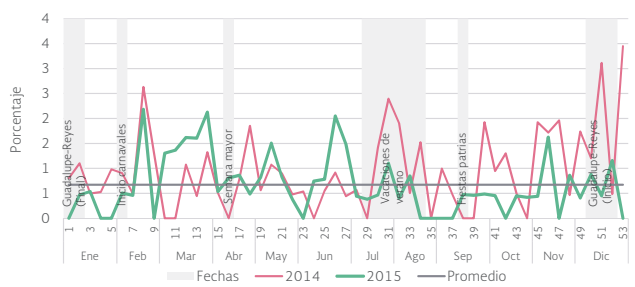


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (2,555), el 3.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 37.4% 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], 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 3.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 8, 14 y 26 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

GUANAJUATO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Guanajuato

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

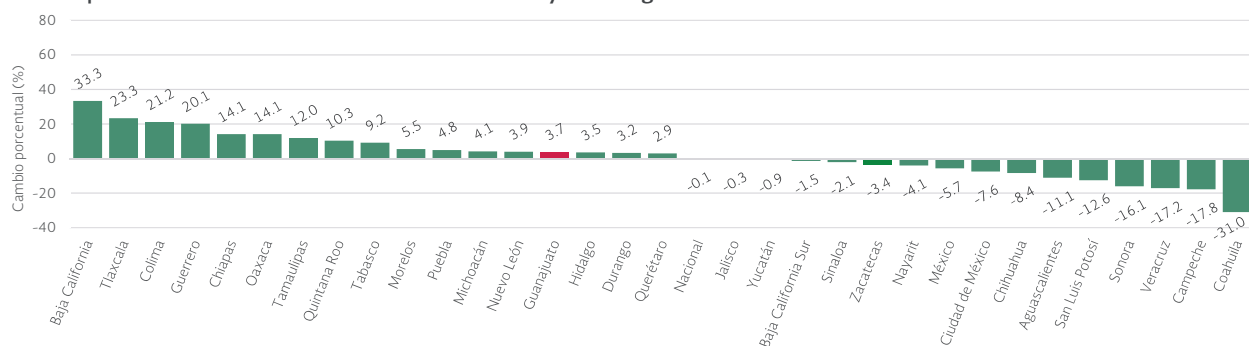
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras
Accidentes viales	19,977
Carreteras federales	1,070
Zonas urbanas y suburbanas	18,907
Heridos	7,458
Egresos hospitalarios	2,738
	Cifras redistribuidas*
Defunciones	935
Peatones	250
Ciclistas	5
Motociclistas	66
Automóviles	116
Camionetas	7
Carga pesada	2
Autobús	0
Otros	0
NE	489 ¹
Población	5,817,614
Parque vehicular	1,746,865
Tasa de mortalidad	16.1 x 100 mil hab.
Tasa de accidentalidad	11.4 x 1,000 vehículos
Tasa de letalidad	4.7 x 100 accidentes
Tasa de motorización	300.3 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

*La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 La tasa de mortalidad en 2015 fue de 16.1 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 3.7% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
León	158	97	4	31	26
Irapuato	85	73	0	0	12
Celaya	69	56	0	9	4
Salamanca	55	40	0	4	11
Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia	51	15	0	13	23

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

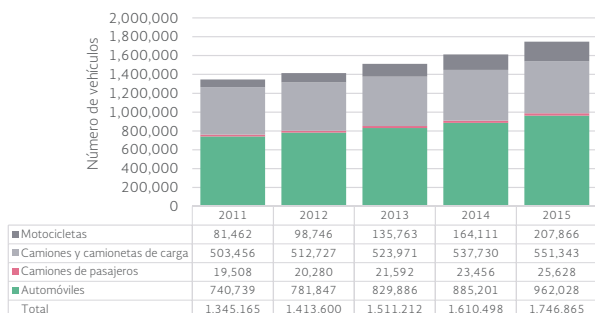
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
León	131	11	142	96
Dolores Hidalgo Cuna de la Independencia Nacional	53	3	77	204
Irapuato	67	0	128	74
Celaya	85	3	96	48
Pénjamo	25	3	93	46

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
 Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Guanajuato

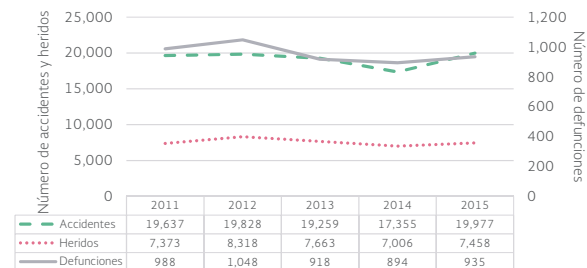
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 29.9% en comparación con 2011. Se registró un incremento significativo del 155.1% en el número de motocicletas y del 29.9% en el número de automóviles en comparación con 2011.

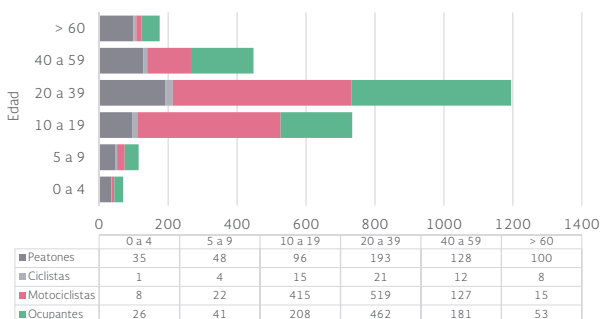
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, 2011-2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales, 2011-2015. INEGI/Salud. Defunciones generales, 2011-2015.

En relación con 2011, aumentaron un 1.7% los accidentes, un 1.2% los heridos y disminuyeron un 5.4% las defunciones. Estas últimas tuvieron un incremento del 4.6% en comparación con 2014.

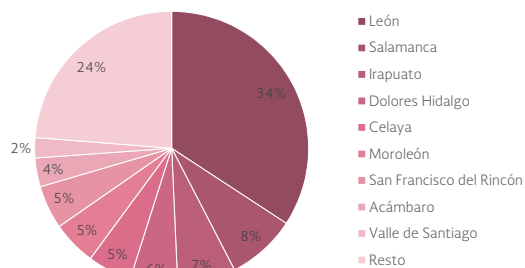
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 43.6% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de edad menores a 10 años y de más de 60 años predominan los egresos de peatones. En los grupos de 10 a 19 y de 20 a 39 predominan los egresos de motociclistas.

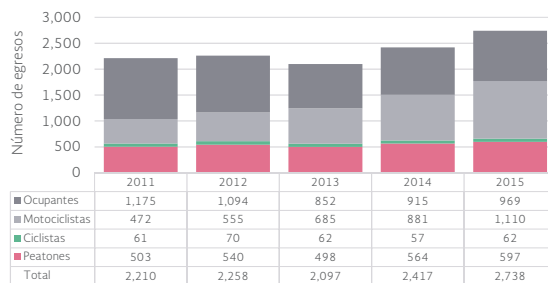
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 34% de los accidentes se concentra en un municipio: León.

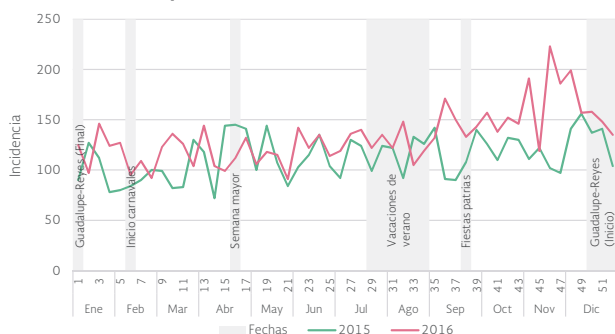
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se registró una reducción del 23.9% en egresos en comparación con 2011. El 40.5% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 135.2% y un 18.7% los de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



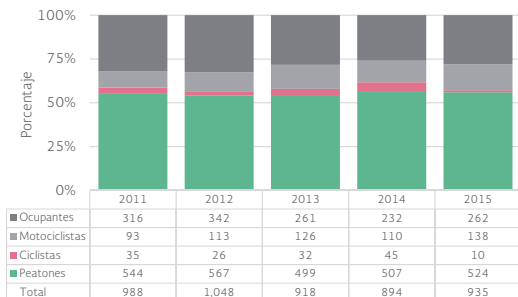
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 133 casos por semana, 20 casos más que en 2015. Las semanas 36, 44, 46 y 48 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Guanajuato

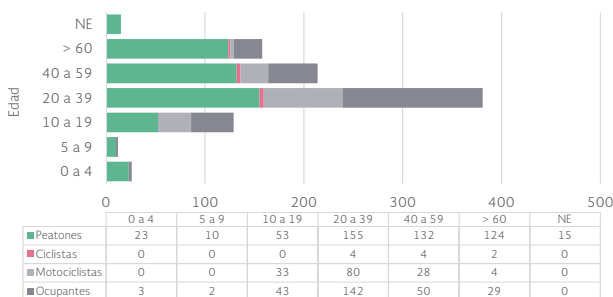
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 disminuyeron un 5.4% las defunciones en comparación con 2011 y aumentaron un 4.6% en comparación con 2014. El 56% del total de las defunciones corresponde a peatones. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 48.4% en comparación con 2011.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 40.7% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de peatones.

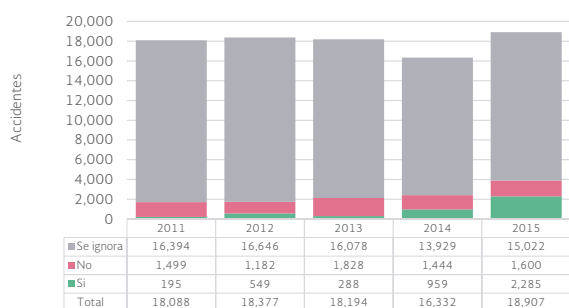
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una disminución del 8.5% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento en comparación con el mismo periodo fue la de motociclistas con un 41.1%.

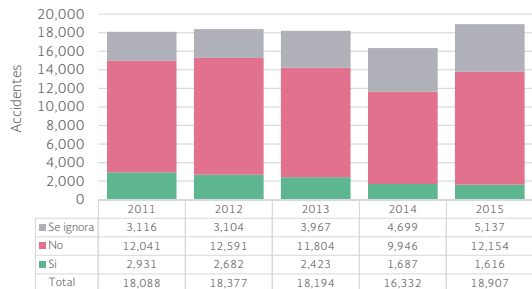
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (3,885), el 41.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 1071.8% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

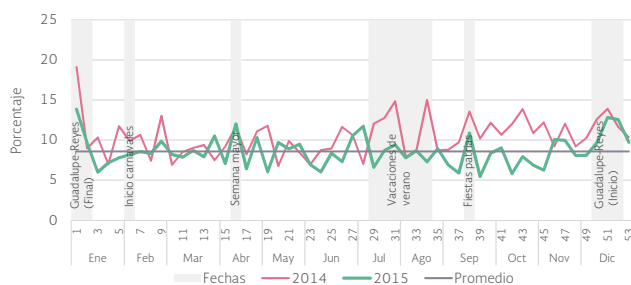


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (13,770), el 11.7% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, 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 (0.-3), V87.0-V87.8, V89.2, V89.9, Y85]. Los códigos V80.3 al 89.9 e Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 11.7% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 16, 28, 51 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

GUERRERO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Guerrero

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

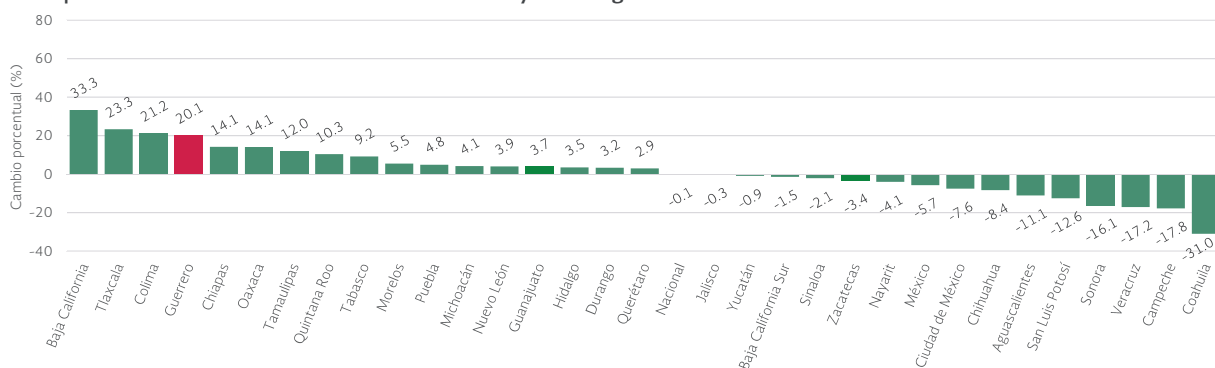
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	3,499	
Carreteras federales	677	
Zonas urbanas y suburbanas	2,822	
Heridos	1,823	
Egresos hospitalarios	915	
Defunciones	458	458
Peatones	54	163
Ciclistas	0	0
Motociclistas	23	69
Automóviles	69	208
Camionetas	5	15
Carga pesada	1	3
Autobús	0	0
Otros	0	0
NE	306 ¹	-
Población	3,568,139	
Parque vehicular	1,029,881	
Tasa de mortalidad	12.8 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	3.4 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	13.1 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	288.6 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 La tasa de mortalidad en 2015 fue de 12.8 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 20.1% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Acapulco de Juárez	89	32	0	6	51
Chilpancingo de los Bravo	72	47	0	22	3
Iguala de la Independencia	36	18	0	9	9
Zihuatanejo de Azueta	28	14	0	5	9
La Unión de Isidoro Montes de Oca	21	4	0	0	17

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

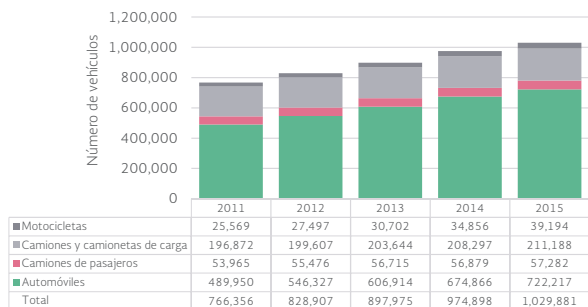
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Acapulco de Juárez	68	1	114	138
Chilpancingo de los Bravo	20	0	55	93
Iguala de la Independencia	7	0	45	37
Tlapa de Comonfort	16	3	29	34
Taxco de Alarcón	12	0	39	24

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
 Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Guerrero

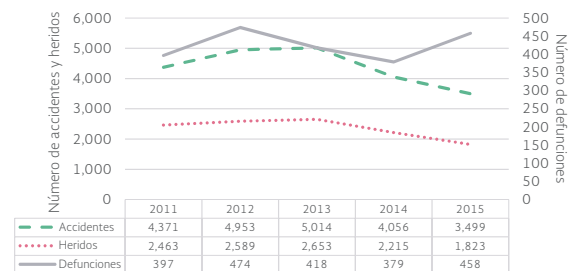
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 34.4% en comparación con 2011. Se registró un incremento significativo del 53.3% en el número de motocicletas y del 47.6% en el número de automóviles en comparación con 2011.

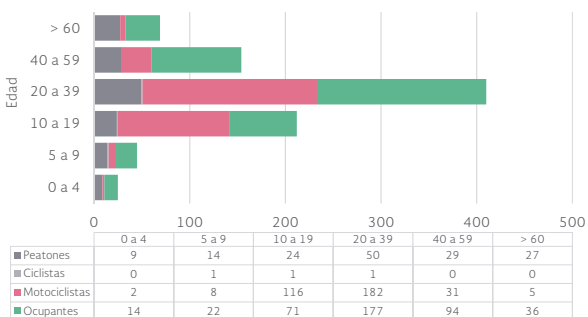
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 19.9% los accidentes, un 26% los heridos y aumentaron un 15.4% las defunciones. Estas últimas tuvieron un incremento del 20.8% en comparación con 2014.

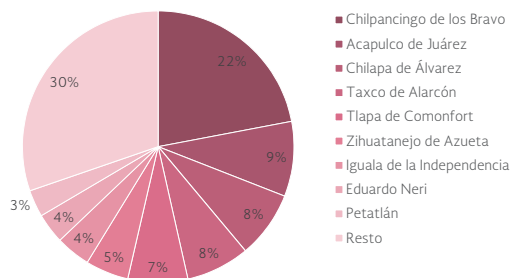
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS. Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 44.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menos de 10 años y de más de 40 años predominan los egresos de ocupantes.

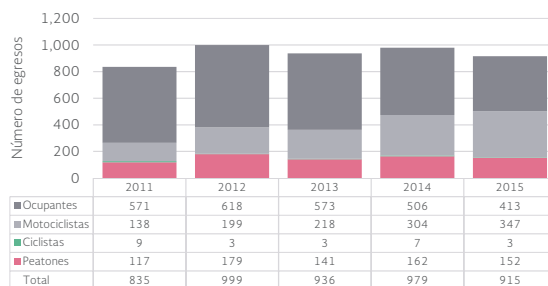
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 22% de los accidentes se concentra en un municipio: Chilpancingo de los Bravo.

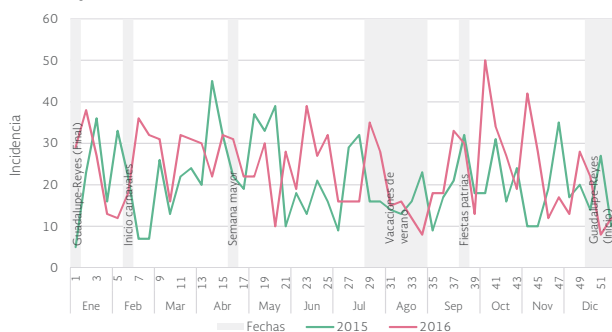
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS. Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se registró una reducción del 9.6% en egresos en comparación con 2011. El 45.1% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 151.4% y un 29.9% los de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



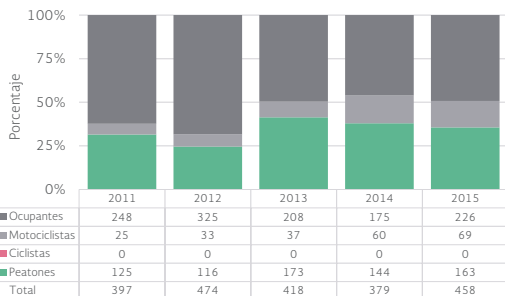
Fuente: SS/DGE. Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 24 casos por semana, 3 casos más que en 2015. En las semanas 2, 7, 23, 29, 40 y 44 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Guerrero

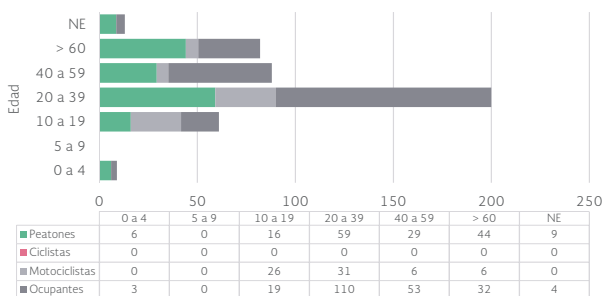
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 aumentaron un 15.4% las defunciones en comparación con 2011 y un 20.8% en comparación con 2014. Las defunciones de peatones se incrementaron en un 30.4% y un 17.6% las de motociclistas en comparación con 2011.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 45.5% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 5 años y de más de 60 años predominan las defunciones de peatones, mientras que en el grupo de 20 a 59 predominan las defunciones de ocupantes.

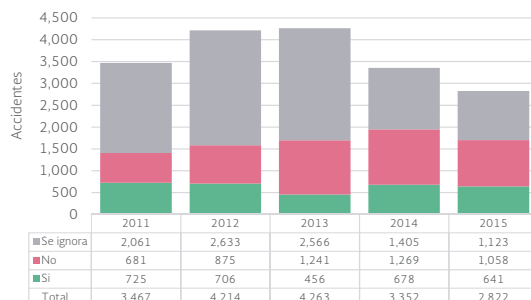
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un incremento del 12.3% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento en comparación con el mismo periodo fueron las de motociclistas con un 171.4% y de peatones con un 27.8%.

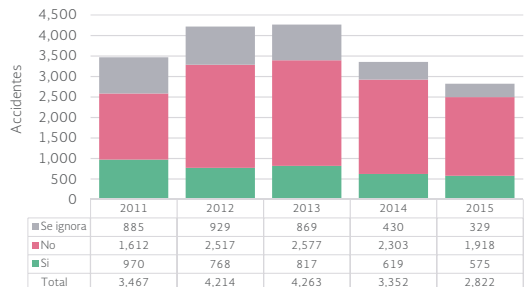
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (1,699), el 62.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 55.4% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

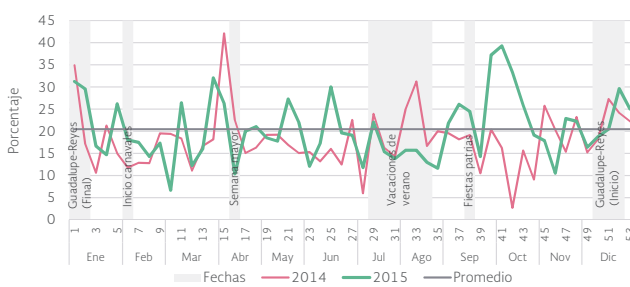


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (2,493), el 23.1% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 40.7% 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 80.9 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 23.1% 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 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Hidalgo

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

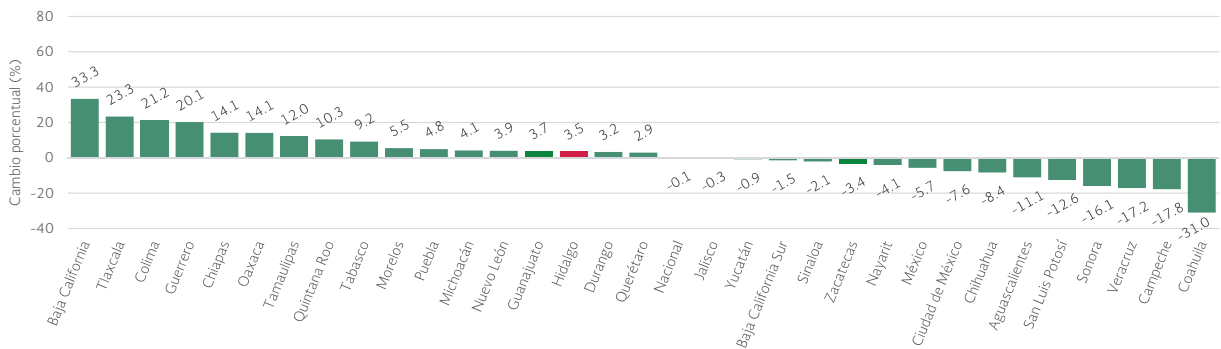
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	4,072	
Carreteras federales	413	
Zonas urbanas y suburbanas	3,659	
Heridos	1,571	
Egresos hospitalarios	849	
Defunciones	395	395
Peatones	113	165
Ciclistas	4	6
Motociclistas	22	32
Automóviles	123	179
Camionetas	8	12
Carga pesada	1	1
Autobús	0	0
Otros	1	0
NE	123 ¹	-
Población	2,878,369	
Parque vehicular	982,192	
Tasa de mortalidad	13.7 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	4.1 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	9.7 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	341.2 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 13.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 3.5% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Pachuca de Soto	78	40	0	9	29
Tulancingo de Bravo	42	11	1	0	30
Ixmiquilpan	25	10	1	5	9
Tepeji del Río de Ocampo	21	21	0	0	0
Tula de Allende	20	6	0	0	14

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Pachuca de Soto	43	7	60	124
Tulancingo de Bravo	26	0	44	130
Ixmiquilpan	22	1	80	76
Tula de Allende	15	2	43	35
Jacala de Ledezma	1	1	3	30

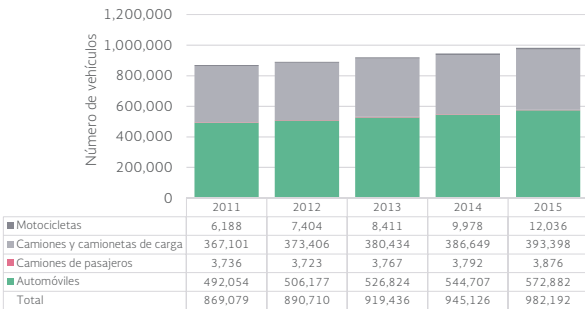
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

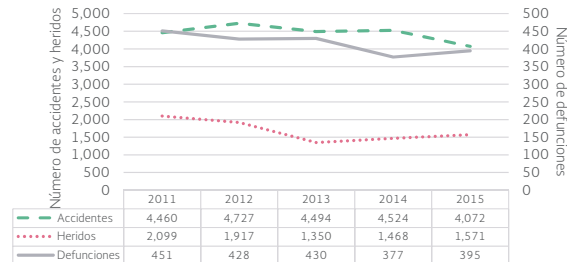
Hidalgo

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015. El parque vehicular aumentó un 13% en comparación con 2011. Se registró un incremento significativo del 94.5% en el número de motocicletas y del 16.4% en el número de automóviles en comparación con 2011.

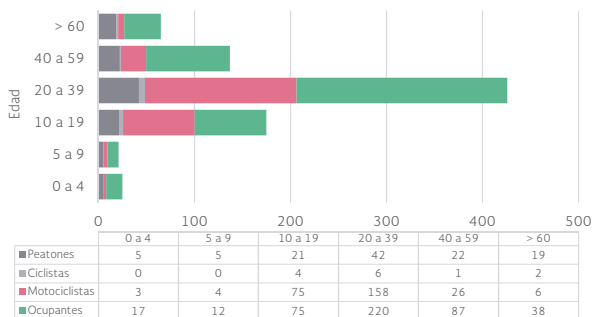
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

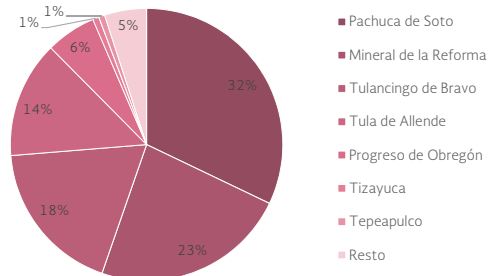
En relación con 2011, disminuyeron un 8.7% los accidentes, un 25.2% los heridos y un 12.4% las defunciones. Estas últimas tuvieron un incremento del 4.8% en comparación con 2014.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. 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 los egresos de motociclistas es igual al de ocupantes.

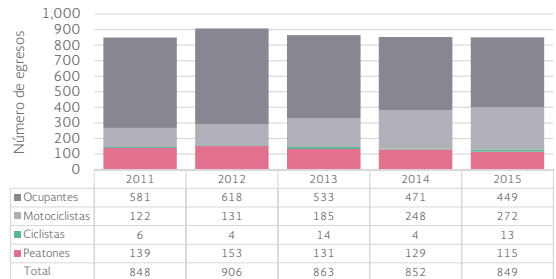
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 87% de los accidentes se concentra en cuatro municipios: Pachuca de Soto, Mineral de la Reforma, Tulancingo de Bravo y Tula de Allende.

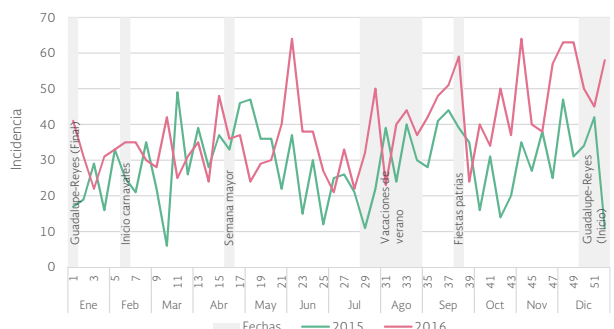
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se mantuvo aumentaron 0.1% los egresos en comparación con 2011. El 52.9% del total de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 123%, mientras que los de peatones se redujeron un 17.3%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

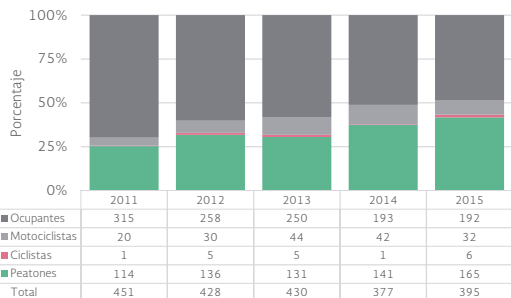


Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016. En 2016, se registraron en promedio 39 casos por semana, 10 casos más que en 2015. En las semanas 22, 44, 48 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Hidalgo

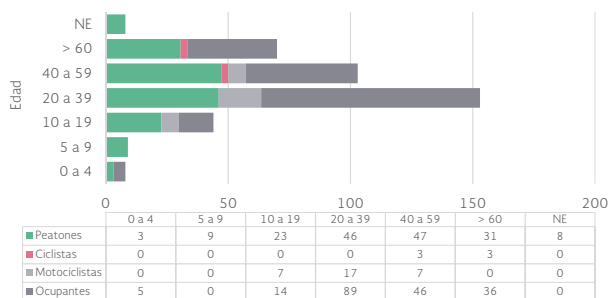
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 disminuyeron 12.4% las defunciones en comparación con 2011 y aumentaron un 4.8% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas aumentaron un 60% en comparación con 2011.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 38.7% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En el grupo de 20 a 39 las defunciones de ocupantes representan el 58.2%.

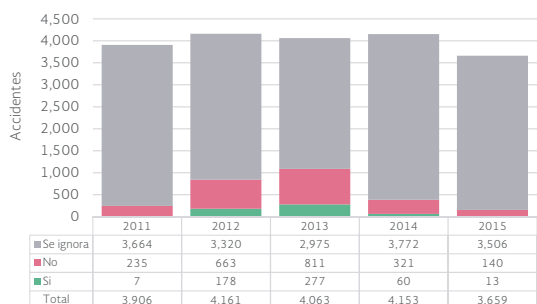
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 17% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento en comparación con el mismo periodo fueron las de motociclistas con un 57.1% y de peatones con un 35.7%.

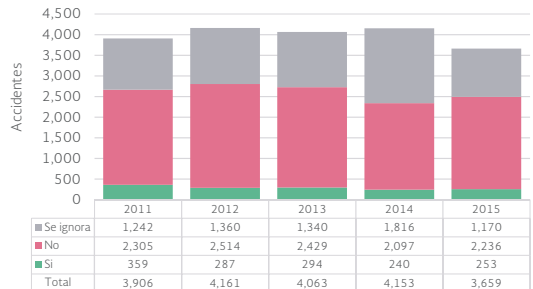
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (3,646), el 96.2% de ellos sí lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 40.4% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

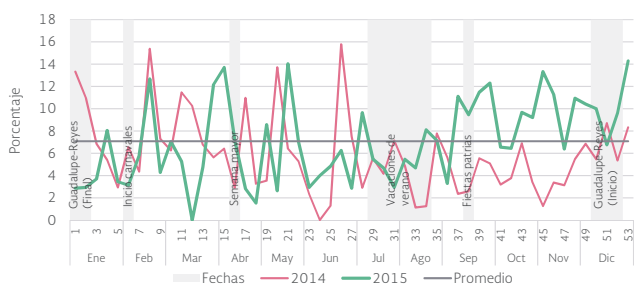
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (2,489), el 10.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 29.5% de conductores que presentaban ésta condición.

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



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 10.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 8, 15, 21, 45 y 53 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

PERFIL ESTATAL

JALISCO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Jalisco

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

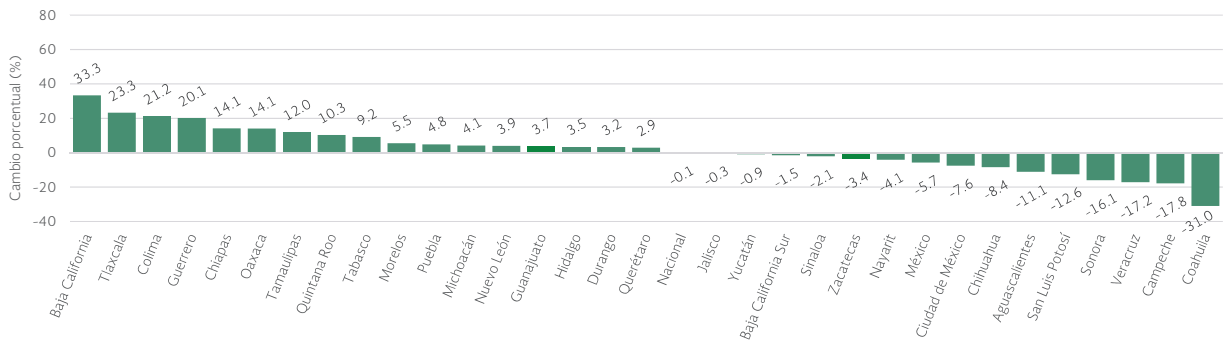
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	43,277	
Carreteras federales	1,026	
Zonas urbanas y suburbanas	42,251	
Heridos	5,482	
Egresos hospitalarios	1,699	
Defunciones	1,236	1,236
Peatones	413	771
Ciclistas	4	7
Motociclistas	110	205
Automóviles	94	176
Camionetas	22	41
Carga pesada	6	11
Autobús	13	24
Otros	1	0
NE	573 ¹	-
Población	7,931,267	
Parque vehicular	3,256,670	
Tasa de mortalidad	15.6 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	13.3 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	2.9 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	410.6 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 15.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 0.3% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Guadalajara	312	253	0	49	10
Zapopan	109	90	2	14	3
Tlajomulco de Zúñiga	67	51	0	7	9
Tepatitlán de Morelos	49	25	3	18	3
Lagos de Moreno	45	23	0	10	12

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Guadalajara	205	23	368	188
Puerto Vallarta	16	0	79	59
Tepatitlán de Morelos	12	0	101	19
La Barca	9	4	74	30
Lagos de Moreno	20	1	44	16

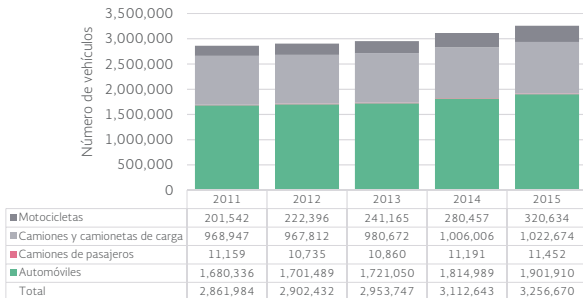
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Jalisco

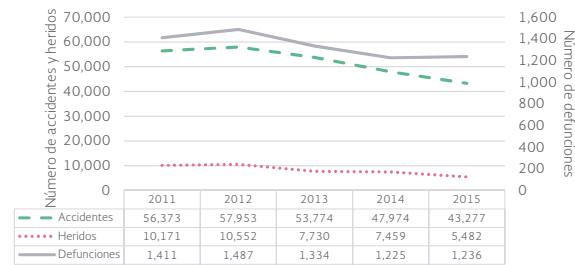
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 13.8% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 59.1% en el número de motocicletas y del 13.2% en el número de automóviles en comparación con 2011.

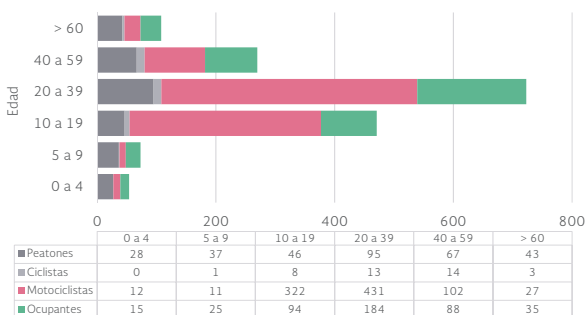
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 29.4% los accidentes, un 49.8% los heridos y un 12.4% las defunciones. Estas últimas no presentaron un aumento significativo en comparación con 2014.

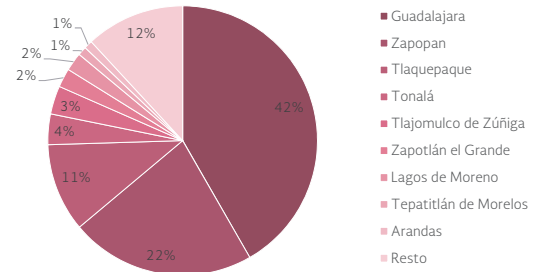
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 42.6% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos menores de 10 y de más de 60 años predominan los egresos de peatones, mientras que en los grupos de 10 a 59 años predominan los egresos de motociclistas.

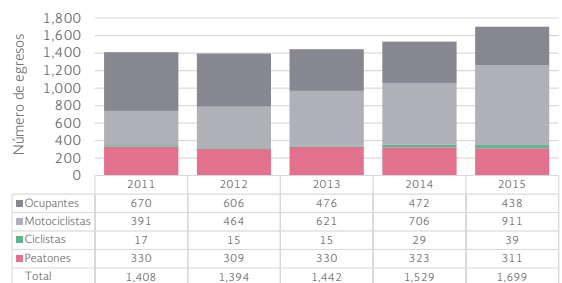
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 75% de los accidentes se concentra en tres municipios: Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque.

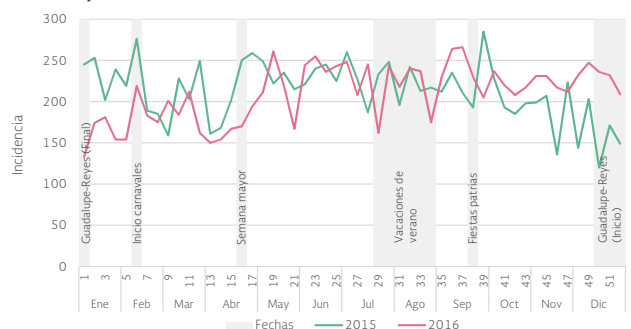
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 aumentó un 20.7% el número de egresos en comparación con 2011. El 53.6% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas y ciclistas registraron un incremento de 133% y 70.6%, respectivamente.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



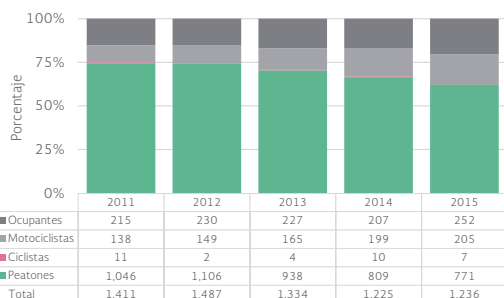
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron 210 casos en promedio por semana, 3 casos menos que en 2015. En las semanas 19, 23, 36 y 37 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, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS, SEED 2015.

En 2015 disminuyeron 12.4% las defunciones en comparación con 2011 y aumentaron un 0.9% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 48.6%, mientras que las de peatones se redujeron en un 26.3% en comparación con 2011.

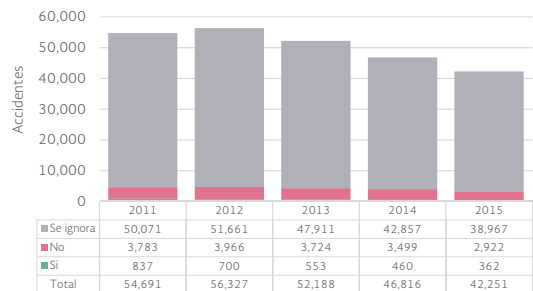
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 16.6% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento en comparación con el mismo periodo fueron las de motociclistas con un 44.4% y de ocupantes con un 10.3%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

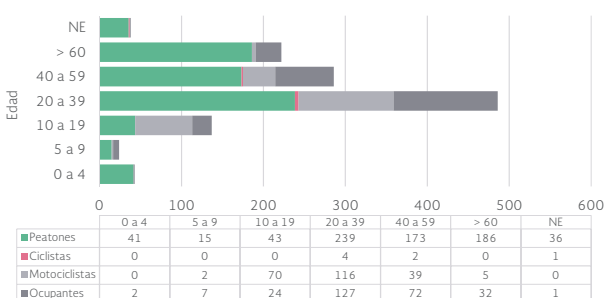


Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (3,284), el 11% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 56.8% 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 (4-9-9)], 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

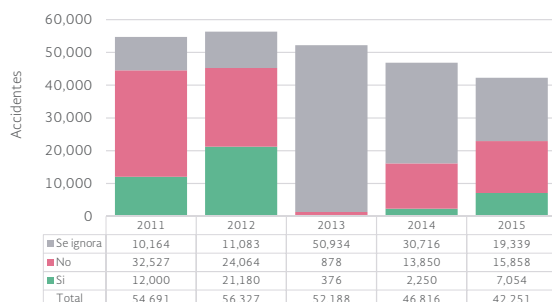
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS, SEED 2015.

El 39.3% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos menores de 10 años y de 20 a más de 60 años predominan las defunciones de peatones. En el grupo de 10 a 19 años predominan las defunciones de motociclistas, representando el 51.1%.

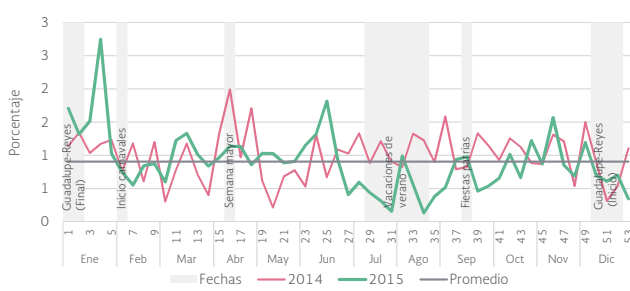
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (22,912), el 69.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 41.2% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 11% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 4, 25 y 46 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

MICHOACÁN 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Michoacán

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



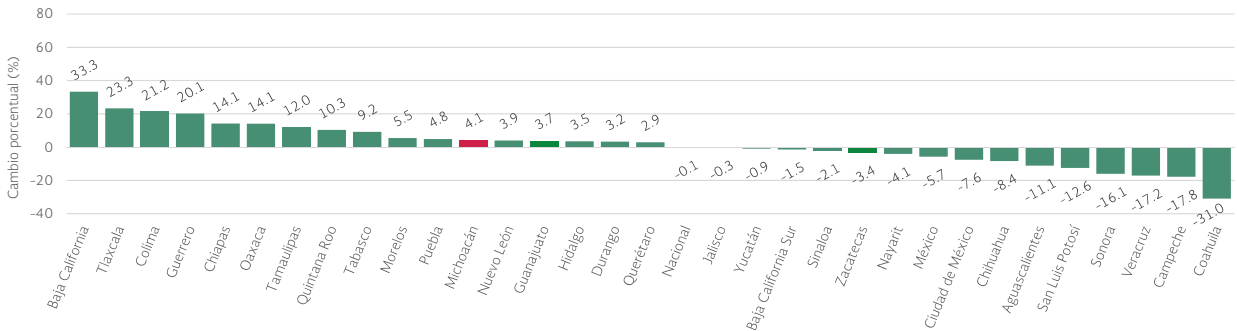
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	
Accidentes viales	10,154	
Carreteras federales	860	
Zonas urbanas y suburbanas	9,294	
Heridos	4,281	
Egresos hospitalarios	1,271	
	Cifras redistribuidas¹	
Defunciones	497	497
Peatones	57	140
Ciclistas	0	0
Motociclistas	31	76
Automóviles	104	255
Camionetas	5	12
Carga pesada	1	2
Autobús	5	12
Otros	1	0
NE	293 ¹	-
Población	4,596,499	
Parque vehicular	1,986,837	
Tasa de mortalidad	10.8 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	5.1 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	4.9 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	432.3 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
La tasa de mortalidad en 2015 fue de 10.8 defunciones por cada 100 mil habitantes; un 4.1% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Morelia	61	33	0	7	21
Zamora	37	37	0	0	0
Uruapan	31	0	0	2	29
Lázaro Cárdenas	26	8	0	10	8
Maravatío	22	7	0	2	13

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

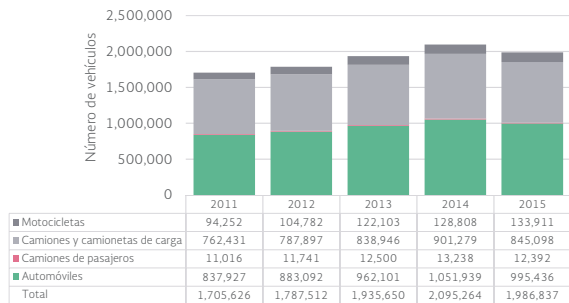
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Morelia	57	2	115	242
Uruapan	22	2	80	62
Zamora	29	6	70	22
Apatzingán	12	0	61	39
La Piedad	8	0	44	31

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Michoacán

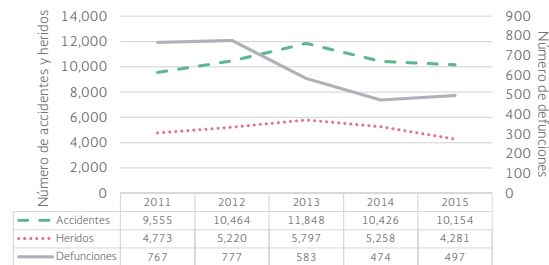
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 16.5% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 42.1% en el número de motocicletas y del 18.8% en el número de automóviles en comparación con 2011.

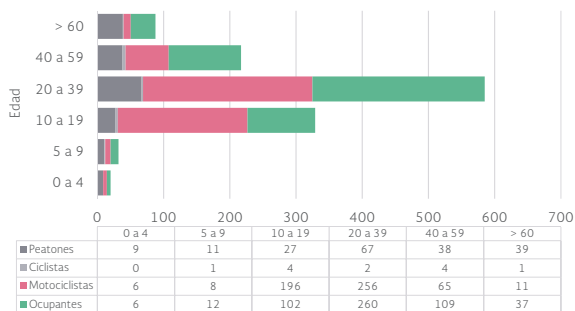
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En comparación con el 2011, los heridos y las defunciones disminuyeron un 10.3% y 35.2%, respectivamente, mientras que los accidentes aumentaron 6.3%

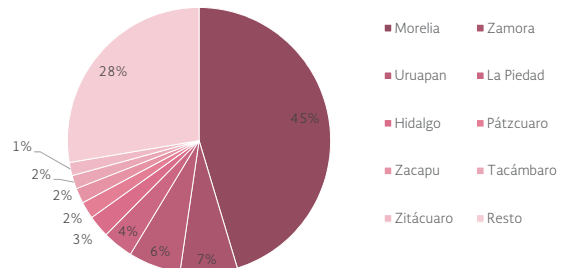
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 46% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años, el 44.4% de este grupo de edad son ocupantes.

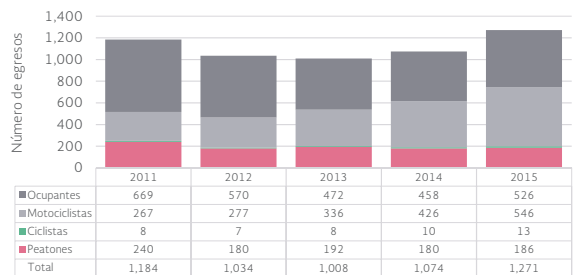
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 45% de los accidentes se concentran en un municipio: Morelia

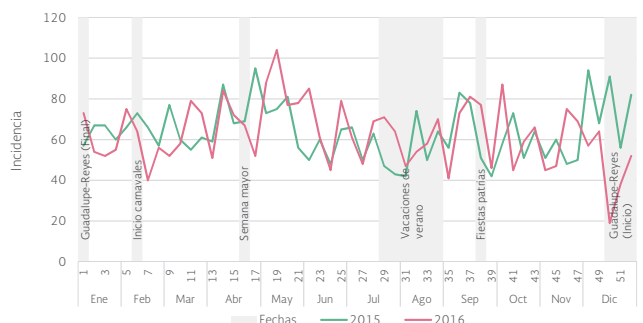
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En comparación con 2011, disminuyeron significativamente los egresos de peatones y ocupantes en un 22.5% y 21.4%, respectivamente, mientras que los egresos de motociclistas y ciclistas aumentaron un 104.5% y 62.5%. En comparación con el 2014, aumentaron significativamente los egresos de ciclistas y motociclistas un 30% y 28.2% respectivamente.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



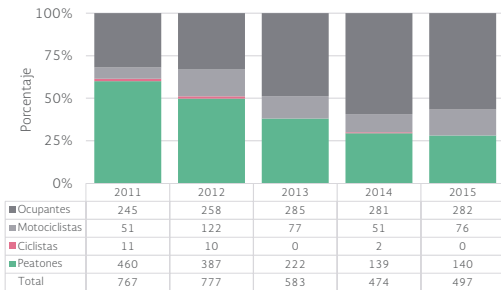
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, en promedio se registraron 63 pacientes por día con lesiones en hospitales, un caso más que en 2015. 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

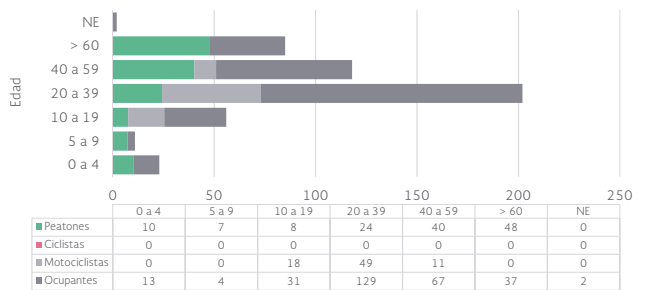
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 las defunciones disminuyeron un 35.2% en comparación con 2011 y aumentaron un 4.9% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas aumentaron un 49% y las de peatones disminuyeron significativamente un 69.6% en comparación con 2011.

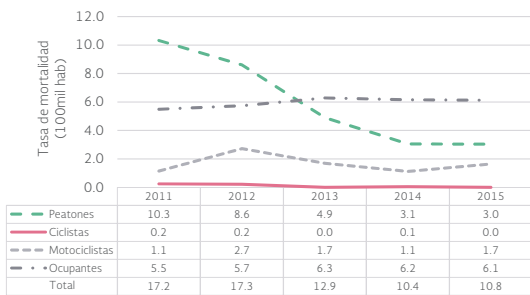
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 40.6% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años y el 63.9% de este grupo de edad eran ocupantes. En los grupos de menos de 4 y de 10 a 59 años predominan las defunciones de ocupantes, mientras que el grupo de menores de 5 a 9 y de más de 60 años predominan las defunciones de peatones.

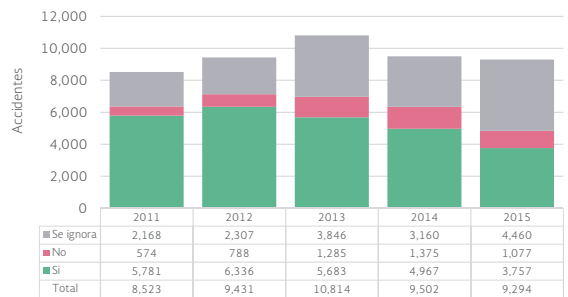
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 37.2% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa de motociclistas incremento un 54.5% y la de peatones se redujo un 70.9%.

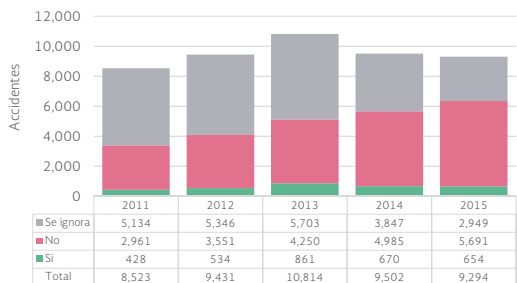
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (4,834), el 22.3% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 35% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

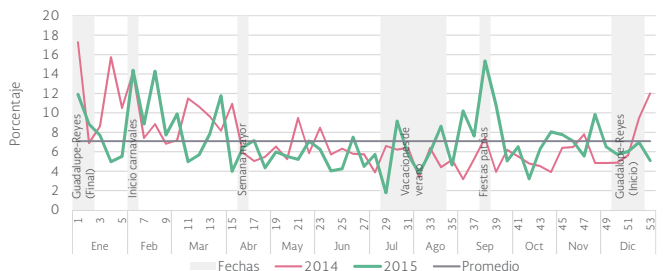


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (6,345), el 10.3% de ellos si lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 52.8% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, un 10.3% de los accidentes estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 6, 8 y 38 se registraron más accidentes asociados al alcohol.

PERFIL ESTATAL

MORELOS 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Morelos

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

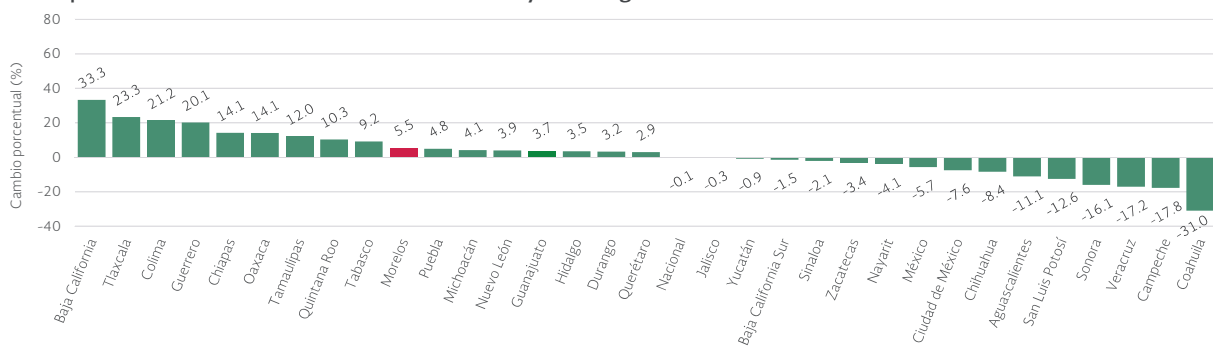
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	9,265	
Carreteras federales	365	
Zonas urbanas y suburbanas	8,900	
Heridos	2,413	
Egresos hospitalarios	351	
Defunciones	238	238
Peatones	36	150
Ciclistas	0	0
Motociclistas	4	17
Automóviles	17	71
Camionetas	0	0
Carga pesada	0	0
Autobús	0	0
Otros	0	0
NE	181 ¹	-
Población	1,920,350	
Parque vehicular	550,063	
Tasa de mortalidad	12.4 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	16.8 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	2.6 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	286.4 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 12.4 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 5.5% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Cuernavaca	91	62	0	5	24
Cuatla	31	25	0	0	6
Temixco	14	11	0	3	0
Puente de Ixtla	11	5	0	0	6
Yautepec	11	0	0	0	11

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Cuernavaca	7	0	63	58
Cuatla	61	0	52	6
Jojutla	12	2	40	20
Tetecala	0	0	17	3
Temixco	3	0	2	0

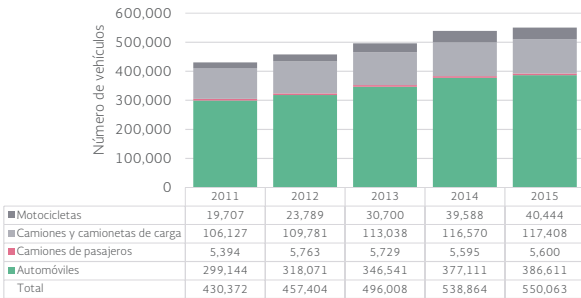
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Morelos

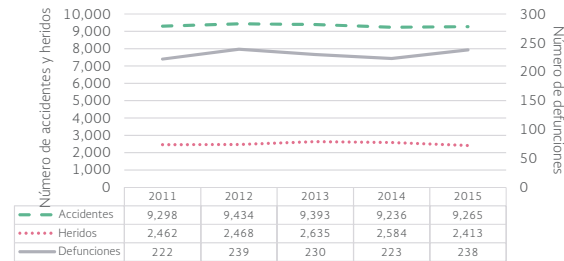
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 27.8% en comparación con 2011. Se registró un incremento significativo del 105.2% en el número de motocicletas y del 29.2% en el número de automóviles en comparación con 2011.

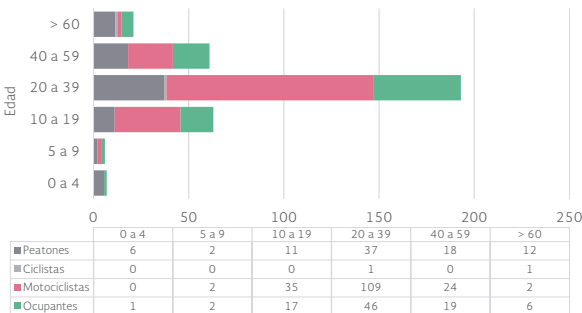
Comparación de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 0.4% los accidentes, un 2% los heridos y aumentaron un 7.2% las defunciones. Estas últimas tuvieron un incremento del 6.7% en comparación con 2014.

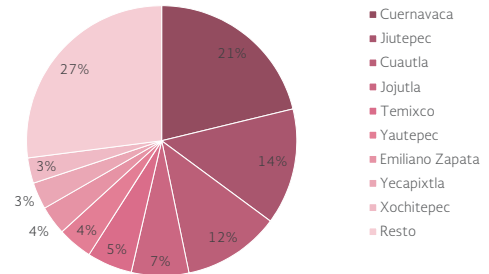
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGHS. Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 55% 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 los grupos de menores de 5 años y de 60 años y más predominan los egresos de peatones.

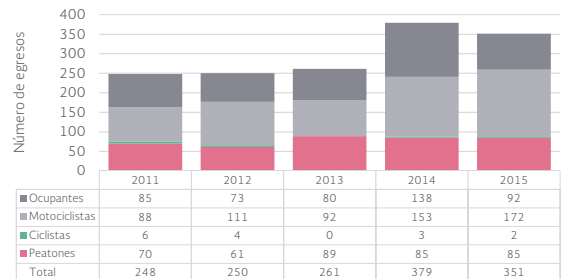
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 47% de los accidentes se concentra en tres municipios: Cuernavaca, Jiutepec y Cuautla.

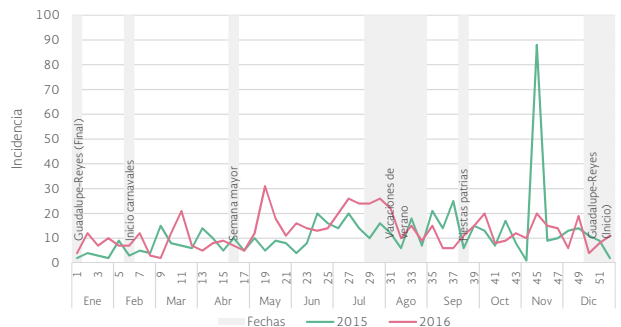
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS. Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 se registró una reducción del 41.5% en egresos en comparación con 2011. El 49% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 95.5% y un 21.4% los de peatones.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



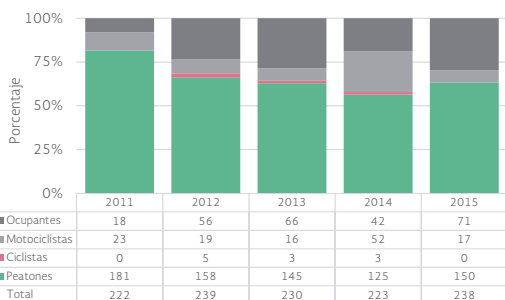
Fuente: SS/DGE. Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron 13 casos en promedio por semana, 2 casos más que el promedio de 2015. En las semanas 19, 27 y 30 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, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 aumentaron un 7.2% las defunciones en comparación con 2011 y un 6.7% en comparación con 2014. Las defunciones de ocupantes se incrementaron en un 294.4% y la de motociclistas disminuyó un 26%, en comparación con 2011.

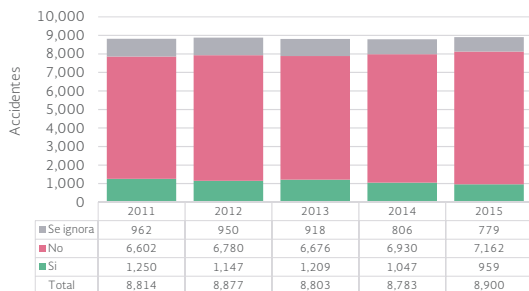
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un incremento del 2.5% en comparación con 2011. Por tipo de usuario, la tasa que registró un incremento en comparación con el mismo periodo fue la de ocupantes con un 270%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

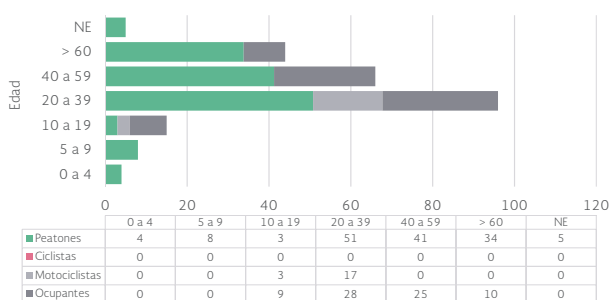


Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (8,121), el 11.8% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 23.3% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

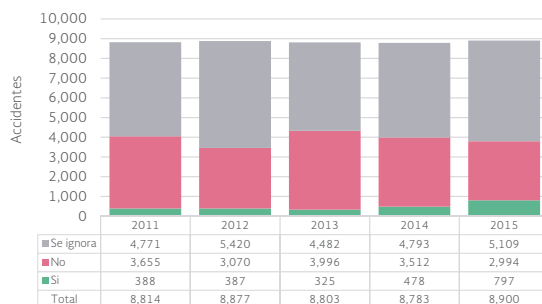
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 40.3% 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 defunciones de ocupantes.

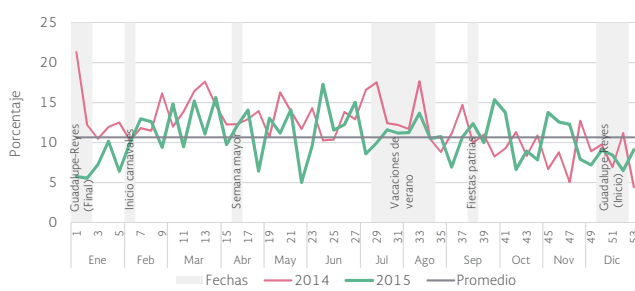
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (3,791), el 79% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 105.4% de conductores que llevan puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 11.8% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 10, 14, 24, 27 y 40 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

NAYARIT 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Nayarit

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

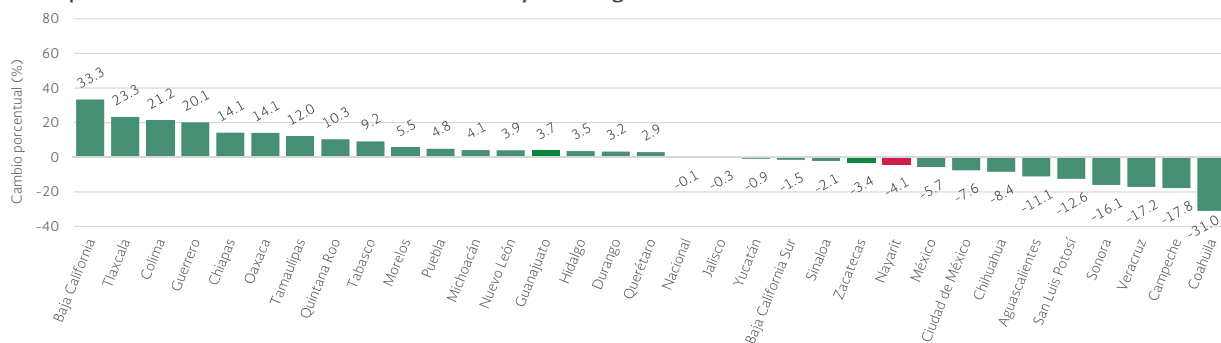
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	2,544	
Carreteras Federales	329	
Zonas urbanas y suburbanas	2,215	
Heridos	1,678	
Egresos hospitalarios	437	
Defunciones	213	213
Peatones	39	57
Ciclistas	4	6
Motociclistas	39	57
Automóviles	38	55
Camionetas	16	23
Carga pesada	6	9
Autobús	4	6
Otros	1	0
NE	66 ¹	-
Población	1,223,797	
Parque vehicular	387,063	
Tasa de mortalidad	17.4 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	6.6 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	8.4 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	316.3 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 17.4 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 4.1% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tepic	85	45	2	20	18
Compostela	18	4	0	2	12
Bahía de Banderas	13	4	0	4	5
Del Nayar	10	2	0	0	8
Tecuala	9	1	0	8	0

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tepic	31	1	134	106
Bahía de Banderas	4	1	34	44
Santiago Ixcuintla	0	0	38	0
Ixtlán del Río	7	0	20	4
Rosamorada	0	0	1	8

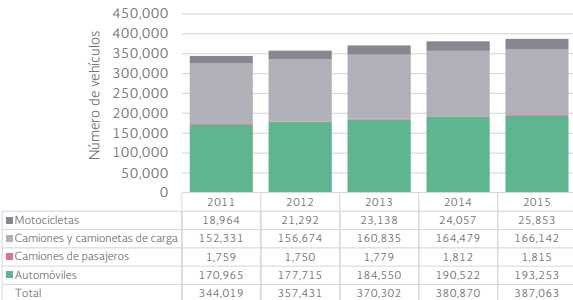
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Nayarit

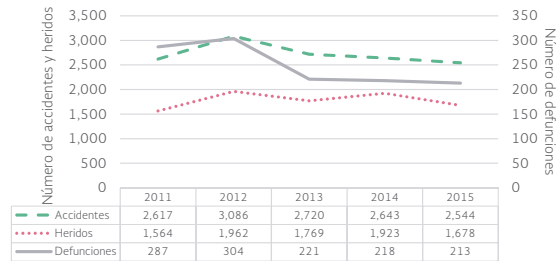
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 12.5% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 36.3% en el número de motocicletas y del 12.5% en el número de automóviles en comparación con 2011.

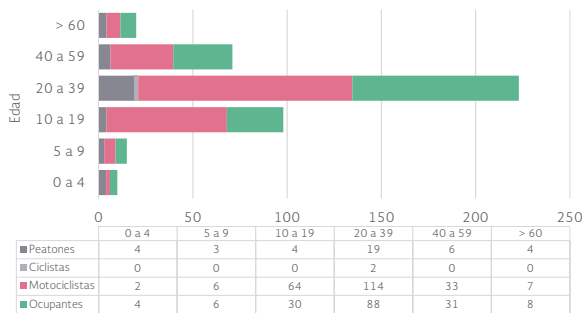
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 2.8% los accidentes y 25.8% las defunciones, mientras que aumentaron un 7.3% los heridos. Las defunciones disminuyeron un 2.3% en comparación con 2014.

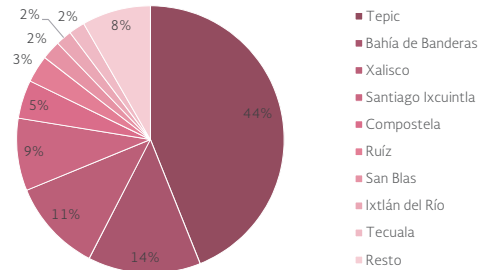
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 51% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 a 19 y de 20 a 39 años predominan los egresos de motociclistas.

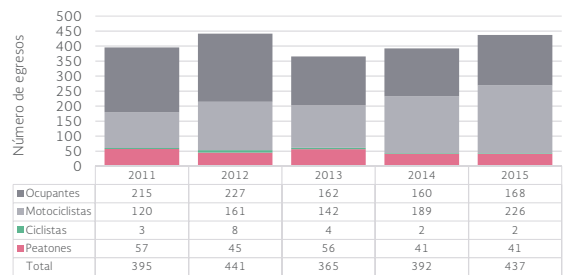
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 69% de los accidentes se concentra en tres municipios: Tepic, Bahía de Banderas y Xalisco.

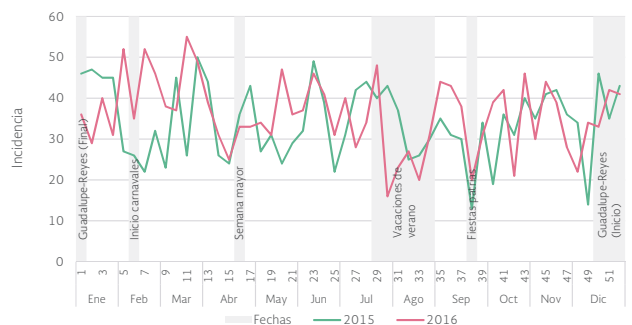
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, aumentó un 10.6% el número de egresos en comparación con 2011. El 51.7% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 88.3%, mientras que los de peatones se redujeron un 28.1%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



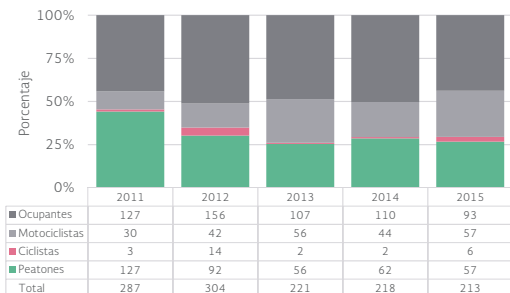
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 36 casos por semana, 2 casos más que en 2015. En las semanas 5, 7, 11 y 12 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Nayarit

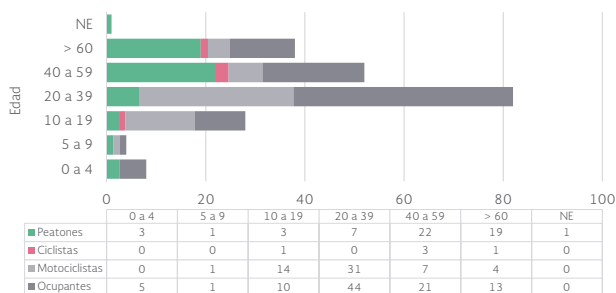
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 disminuyeron 25.8% las defunciones en comparación con 2011 y un 2.3% en comparación con 2014. Las defunciones de ciclistas se incrementaron en un 100%, un 90% las de motociclistas y disminuyeron un 55.1% las de peatones en comparación con 2011.

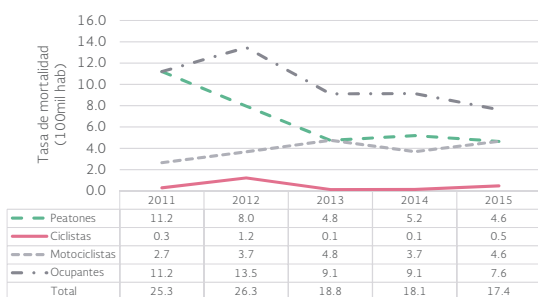
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 38.5% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años y el 53.7% de este grupo de edad corresponde a ocupantes.

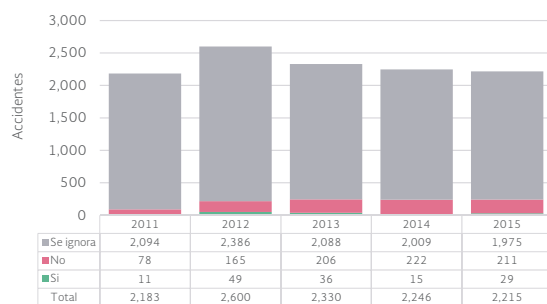
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 31.2% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento significativo en comparación con el mismo periodo fueron las de motociclistas con un 70.4% y de ciclistas con un 66.7%.

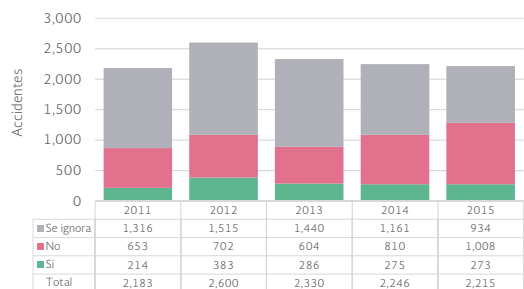
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (240), el 87.9% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 170.5% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

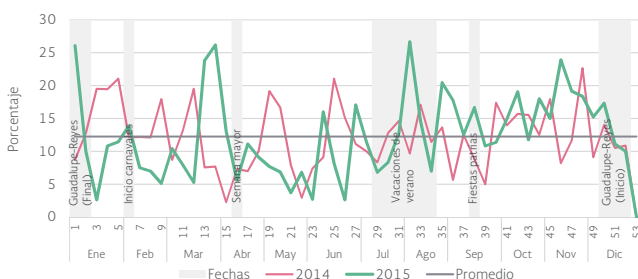
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (1,281), el 21.3% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo un aumento de 27.6% de conductores que presentaban esta condición.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 21.3% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 13, 14, 32 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], 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

PERFIL ESTATAL

NUEVO LEÓN 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Nuevo León

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

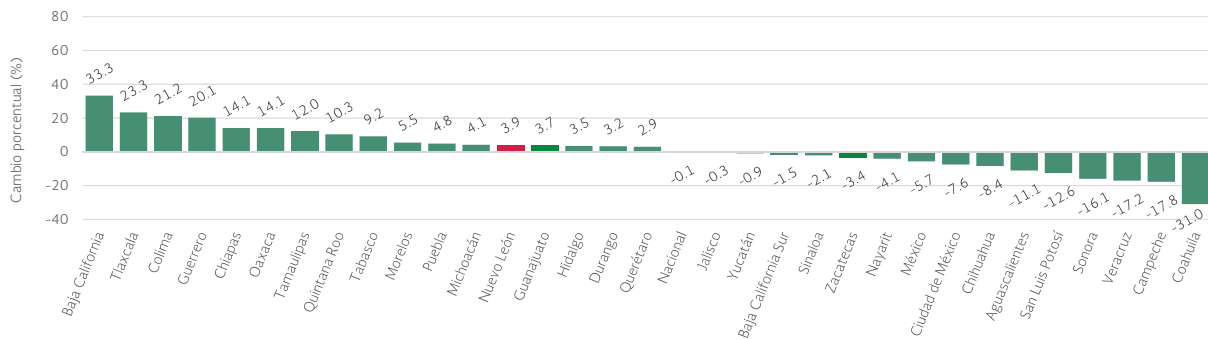
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	
Accidentes viales	87,190	
Carreteras federales	725	
Zonas urbanas y suburbanas	86,465	
Heridos	10,123	
Egresos hospitalarios	72	
Defunciones	640	640
Peatones	79	455
Ciclistas	2	12
Motociclistas	9	52
Automóviles	9	52
Camionetas	1	6
Carga pesada	1	6
Autobús	10	58
Otros	0	0
NE	529 ¹	-
Población	5,085,848	
Parque vehicular	1,865,729	
Tasa de mortalidad	12.6 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	46.7 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	0.7 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	366.8 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
La tasa de mortalidad en 2015 fue de 12.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 3.9% mayor que el año anterior.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Monterrey	216	210	0	6	0
Gral. Escobedo	37	37	0	0	0
Apodaca	36	36	0	0	0
Guadalupe	36	36	0	0	0
San Nicolás de los Garza	29	29	0	0	0

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

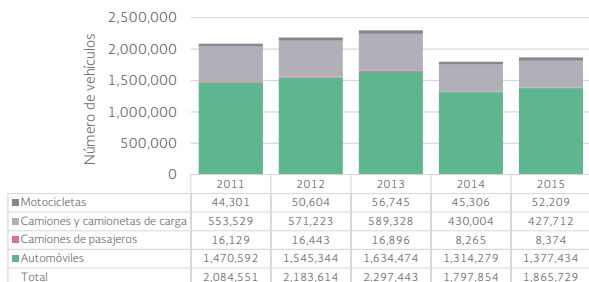
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Sabinas Hidalgo	0	0	0	24
Galeana	1	0	0	21
Montemorelos	2	2	4	6
Cerralvo	1	1	2	7
Linares	1	0	0	0

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Nuevo León

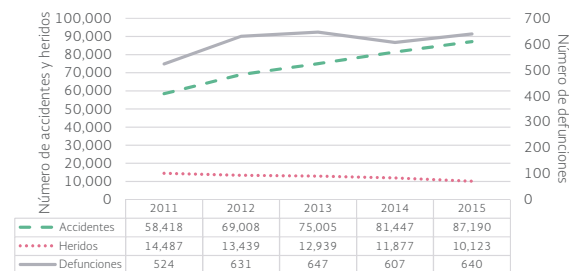
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular disminuyó un 10.5% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 17.9% en el número de motocicletas y una disminución del 6.3% en el número de automóviles en comparación con 2011.

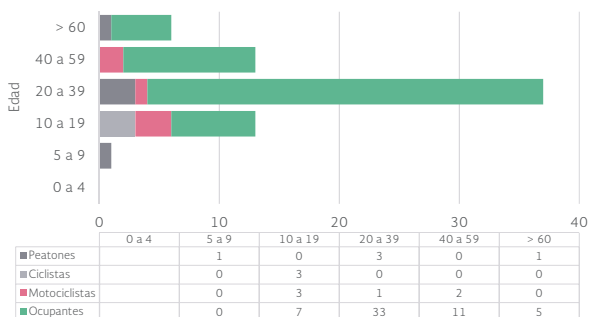
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, aumentaron un 48.6% los accidentes y las defunciones un 22.1%, mientras que el número de heridos disminuyó un 30.8%. Las defunciones aumentaron un 5.4% en comparación con 2014.

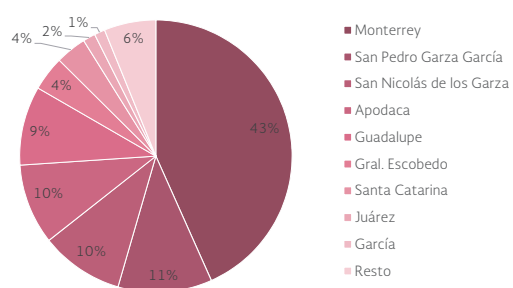
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 52.9% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años, predominan los egresos de ocupantes en este grupo de edad.

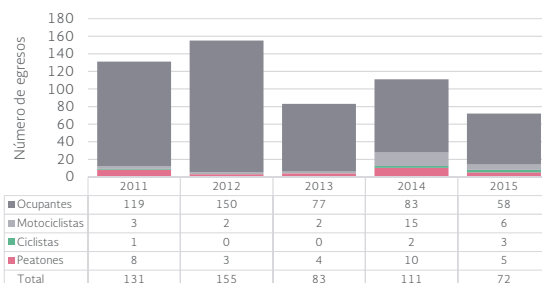
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 74% de los accidentes se concentra en cuatro municipios: Monterrey, San Pedro Garza García, San Nicolás de los Garza y Apodaca.

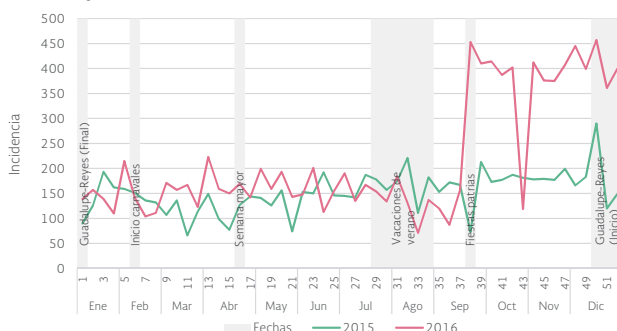
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, disminuyó un 45% el número de egresos en comparación con 2011. El 80.6% del total de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 100%, mientras que el número de egresos de ocupantes disminuyó un 51.3%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



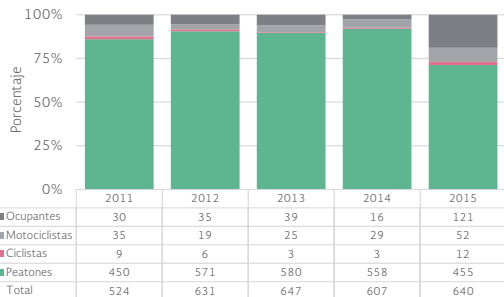
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron 219 casos en promedio por semana, 66 casos más que el promedio de 2015. En las semanas 38, 48 y 50 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Nuevo León

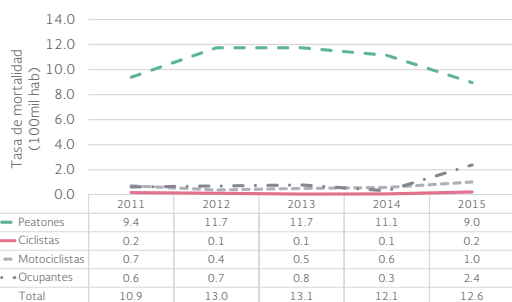
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 aumentaron un 22.1% las defunciones en comparación con 2011 y un 5.4% en comparación con 2014. Las defunciones de ocupantes se incrementaron en un 303.3% y un 48.6% las de motociclistas en comparación con 2011.

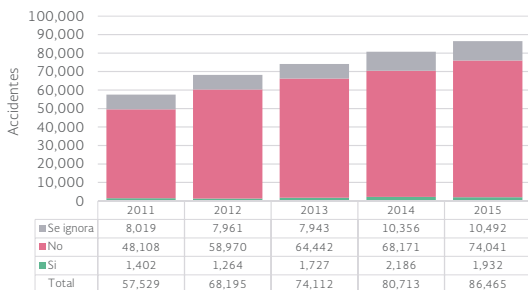
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un incremento del 15.6% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento en comparación con el mismo periodo fueron las de ocupantes con un 300% y de motociclistas con un 42.9%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

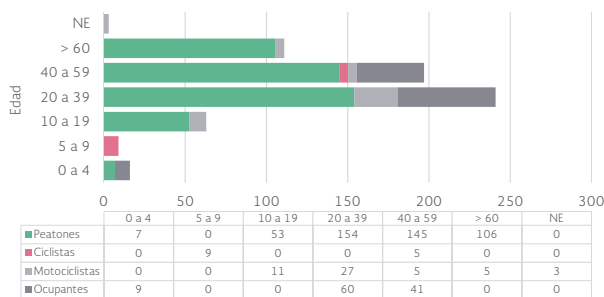


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (75,973), el 2.5% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo un aumento de 37.8% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

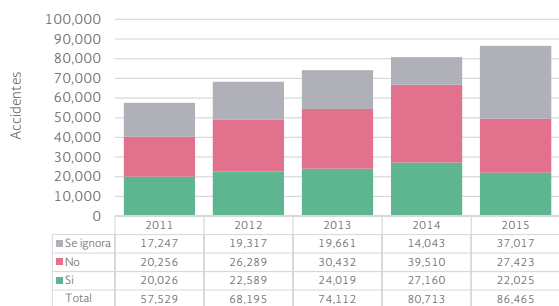
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 37.7% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En el grupo de 5 a 9 años predominan las defunciones de ciclistas. En los grupos mayores de 10 años predominan las defunciones de peatones.

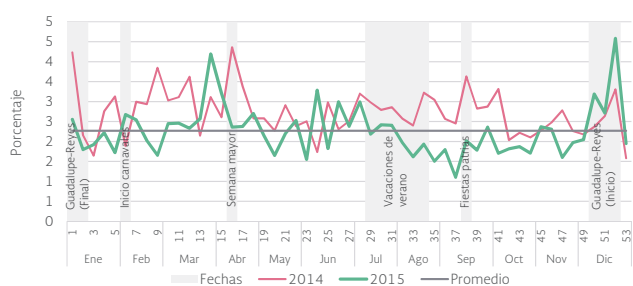
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (49,448), el 55.5% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 36.7% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 2.5% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 14, 15, 24, 50 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

OAXACA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Oaxaca

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



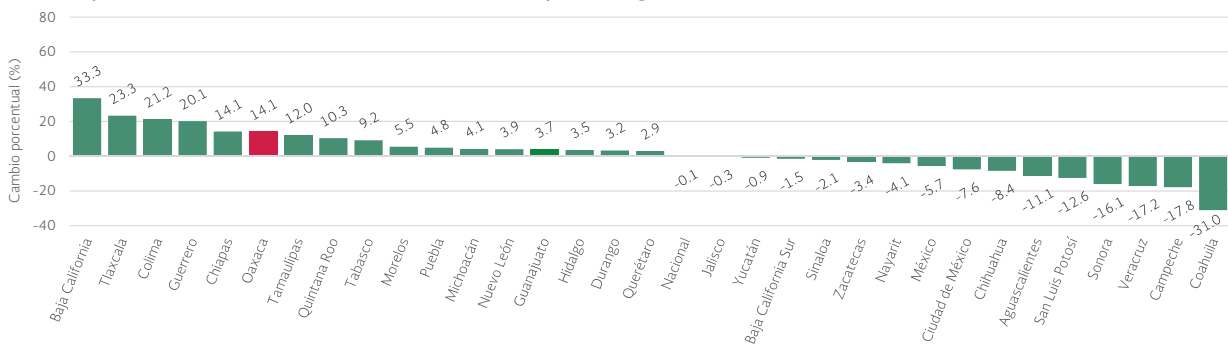
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	3,925	
Carreteras federales	609	
Zonas urbanas y suburbanas	3,316	
Heridos	2,788	
Egresos hospitalarios	921	
Defunciones	543	543
Peatones	109	395
Ciclistas	1	4
Motociclistas	29	105
Automóviles	10	36
Camionetas	1	4
Carga pesada	0	0
Autobús	0	0
Otros	1	0
NE	392 ¹	-
Población	4,012,295	
Parque vehicular	513,339	
Tasa de mortalidad	13.5 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	7.6 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	13.8 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	127.9 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 La tasa de mortalidad en 2015 fue de 13.5 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, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Oaxaca de Juárez	66	60	0	6	0
San Juan Bautista Tuxtepec	38	35	0	3	0
Villa de Tututepec de Melchor Ocampo	30	15	0	0	15
Heroica Ciudad de Juchitán de Zaragoza	18	3	3	12	0
Salina Cruz	17	15	0	2	0

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

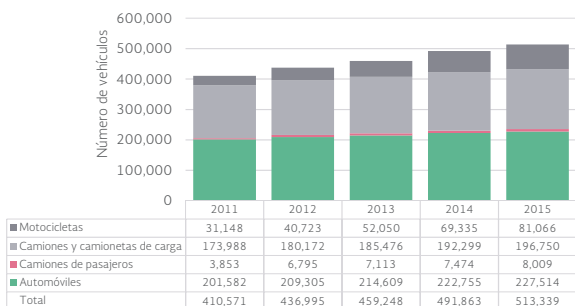
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Oaxaca de Juárez	74	4	109	79
San Juan Bautista Tuxtepec	16	0	67	34
Heroica Ciudad de Juchitán de Zaragoza	3	0	37	49
Heroica Ciudad de Huajuapán de León	4	1	20	55
San Pedro Pochutla	11	2	23	12

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
 Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Oaxaca

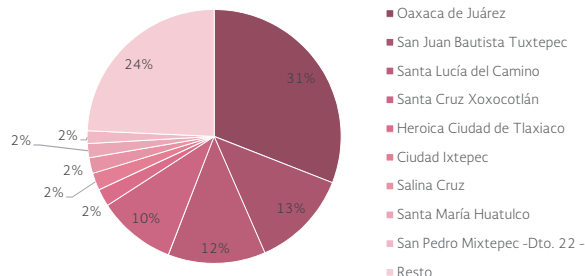
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 25%, en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 160.3%.

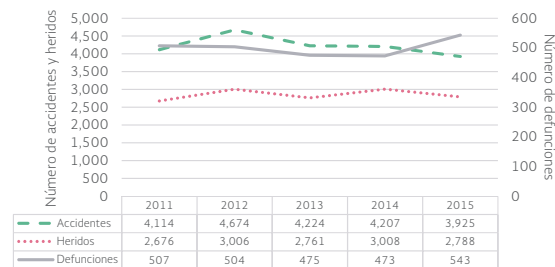
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 66% de los accidentes se concentran en cuatro municipios: Oaxaca de Juárez, San Juan Bautista Tuxtepec, Santa Lucía del Camino y Santa Cruz Xoxocotlán.

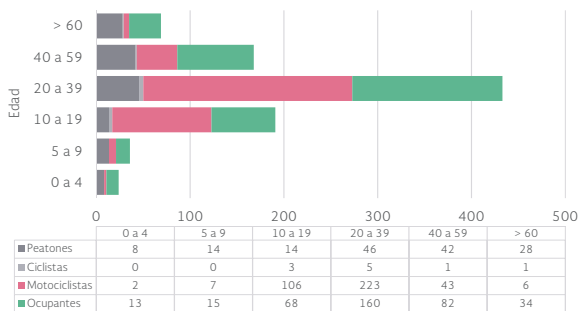
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 4.6%, mientras que los heridos y las defunciones aumentaron un 4.2% y 7.1%, respectivamente. En comparación con 2014 las defunciones aumentaron un 14.8%.

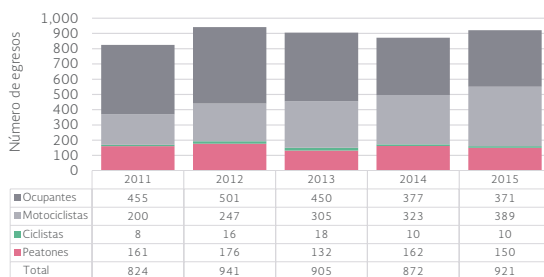
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 47% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 y mayores de 39 años predominan los egresos de ocupantes, mientras que en los grupos de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas.

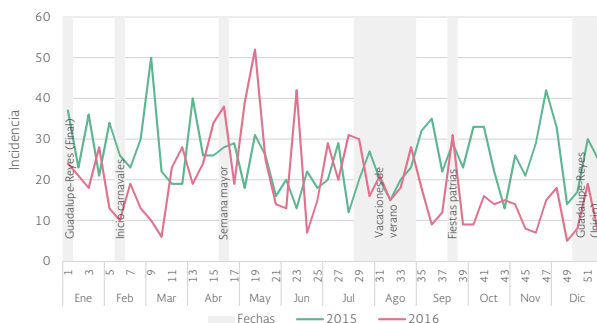
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 aumentaron un 11.8% los egresos en comparación con 2011. El 42.2% de los egresos corresponde a motociclistas y el 40.3% a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas aumentaron un 94.5%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



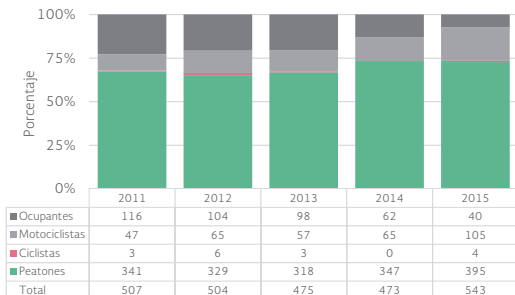
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 se registraron en promedio 19 casos por semana, 6 menos que en 2015. Las semanas 16, 19 y 23 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Oaxaca

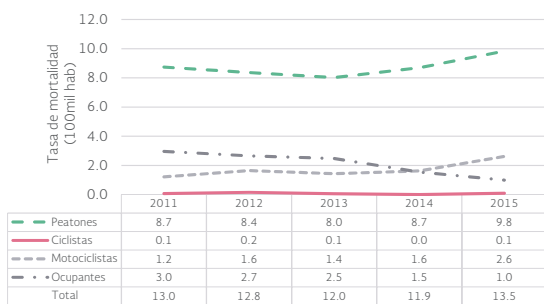
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 aumentaron un 7.1% las defunciones en comparación con 2011. El 72.7% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 123.4%, mientras que las defunciones de ocupantes disminuyeron un 65.5%.

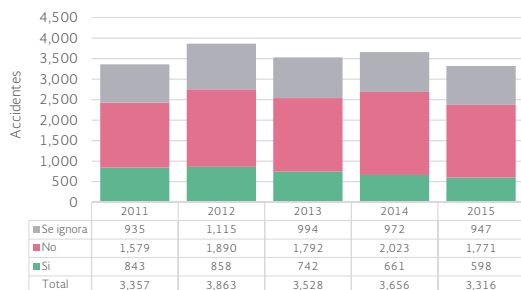
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un aumento del 3.8% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la de motociclistas con un 116.7%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

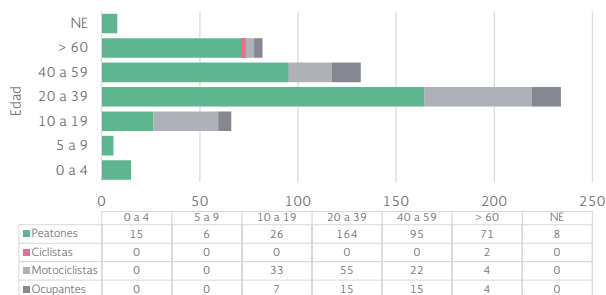


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (2,369), el 25.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 29.1% 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 [VB1:AE24312-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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

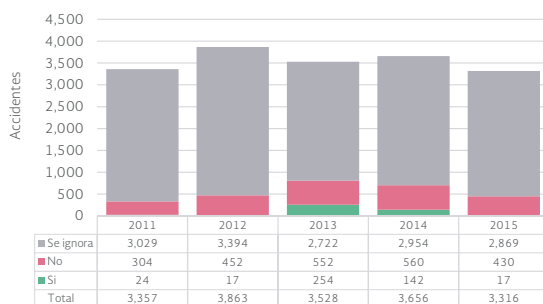
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

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 peatones, excepto en el grupo de 10 a 19 años, en el que predominan las de motociclistas.

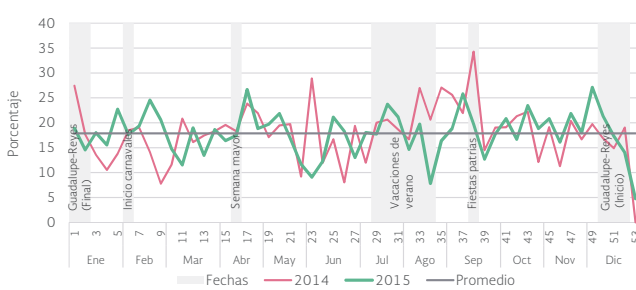
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (477), el 96.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 41.4% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 25.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 17, 37 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

PUEBLA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Puebla

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

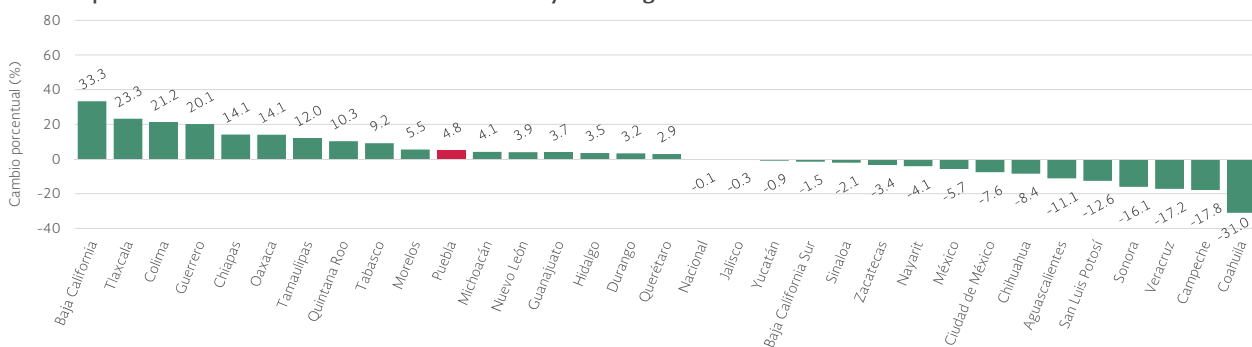
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	10,734	
Carreteras federales	532	
Zonas urbanas y suburbanas	10,202	
Heridos	3,482	
Egresos hospitalarios	914	
Defunciones	788	788
Peatones	165	396
Ciclistas	9	22
Motociclistas	52	125
Automóviles	77	185
Camionetas	18	43
Carga pesada	4	10
Autobús	3	7
Otros	0	0
NE	460 ¹	-
Población	6,193,836	
Parque vehicular	1,366,819	
Tasa de mortalidad	12.7 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	7.9 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	7.3 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	220.7 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 12.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 4.8% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Puebla	211	116	6	46	43
Tehuacán	66	32	0	17	17
Jalpan	30	30	0	0	0
San Andrés Cholula	25	15	2	2	6
Tecamachalco	24	12	0	6	6

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Puebla	59	1	40	51
Tehuacán	25	4	45	48
Izúcar de Matamoros	10	0	33	58
Tecamachalco	4	1	38	40
Libres	25	0	17	17

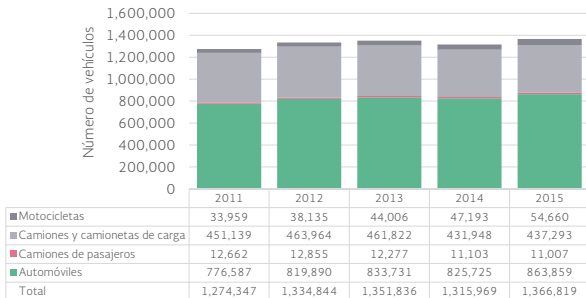
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Puebla

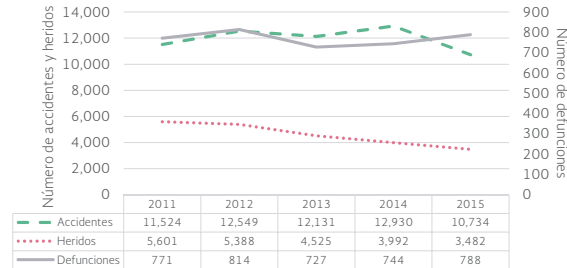
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 7.3% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 61% en el número de motocicletas y del 11.2% en el número de automóviles en comparación con 2011.

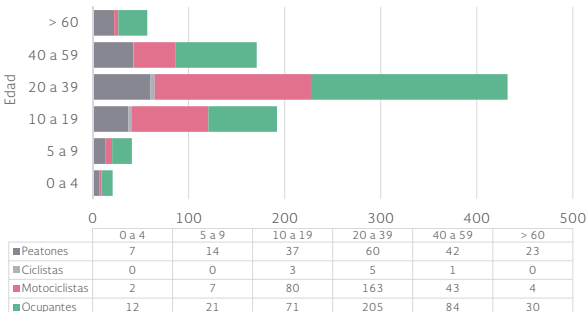
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 6.9% los accidentes, un 37.8% los heridos y aumentaron un 2.2% las defunciones. Estas últimas aumentaron un 5.9% en comparación con 2014.

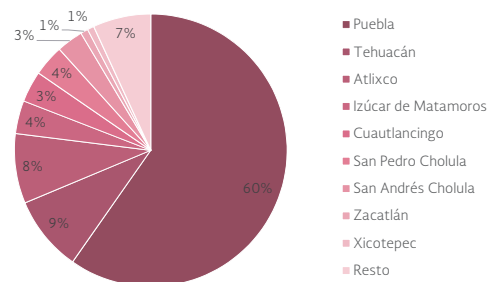
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

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 ocupantes, excepto el grupo de 10 a 19 años en el que predominan los egresos de motociclistas.

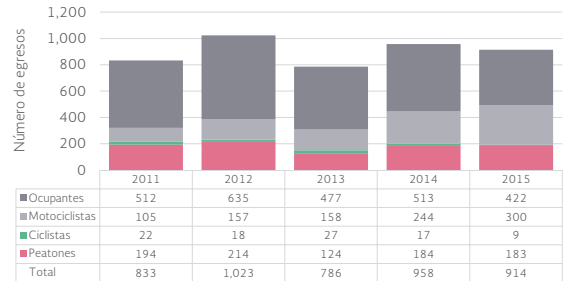
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 60% de los accidentes se concentra en un municipio: Puebla.

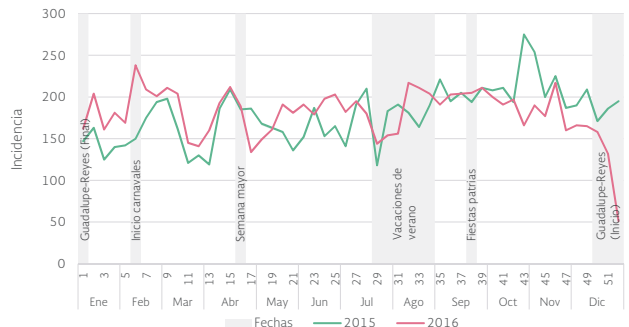
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, aumentó un 9.7% el número de egresos en comparación con 2011. El 46.2% del total de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 185.7%, mientras que los de peatones se redujeron un 5.7%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



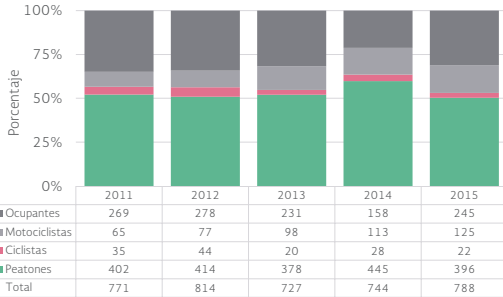
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 181 casos por semana, 2 casos más que en 2015. En las semanas 6, 15, 32 y 46 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Puebla

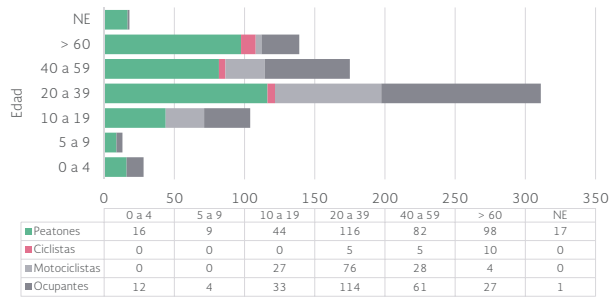
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 aumentaron un 2.2% las defunciones en comparación con 2011 y un 5.9% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 92.3%, en comparación con 2011.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 39.5% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de peatones.

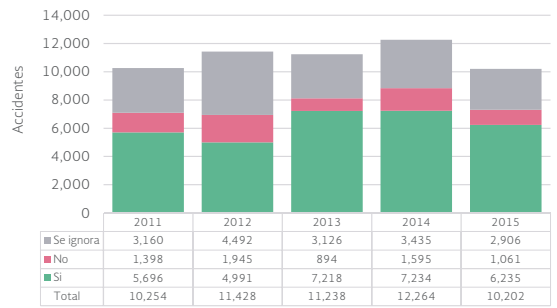
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 2.3% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la única tasa que registró un incremento en comparación con el mismo período fue la de motociclistas con un 81.8%.

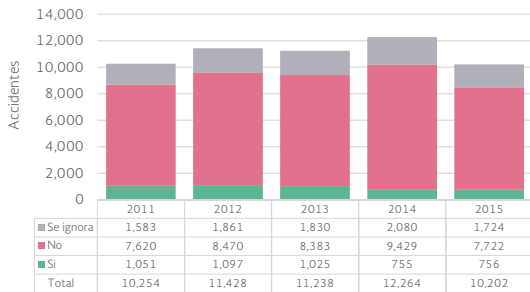
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (7,296), el 14.5% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 9.5% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

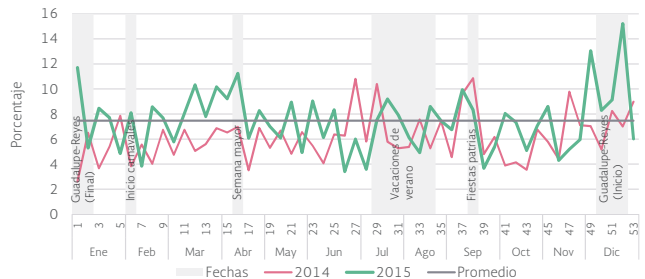


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (8,478), el 8.9% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 28.1% 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], 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 8.9% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 16, 49 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

QUERÉTARO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Querétaro

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

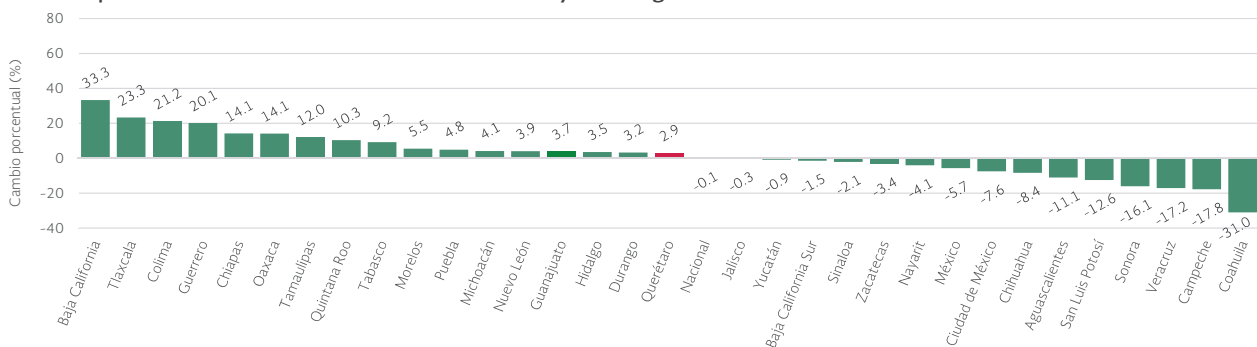
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	12,559	
Carreteras federales	416	
Zonas urbanas y suburbanas	12,143	
Heridos	1,777	
Egresos hospitalarios	505	
Defunciones	327	327
Peatones	101	154
Ciclistas	5	8
Motociclistas	29	44
Automóviles	65	99
Camionetas	10	15
Carga pesada	3	5
Autobús	0	0
Otros	3	2
NE	111 ¹	-
Población	2,004,472	
Parque vehicular	512,754	
Tasa de mortalidad	16.3 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	24.5 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	2.6 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	255.8 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 16.3 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 2.9% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Querétaro	131	69	3	19	40
San Juan del Río	68	35	2	10	21
El Marqués	28	7	0	2	19
Corregidora	16	8	0	5	3
Cadereyta de Montes	15	5	0	3	7

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Querétaro	77	2	57	207
San Juan del Río	22	0	7	49
Cadereyta de Montes	17	3	29	12
Jalpan de Serra	2	0	1	18
Tolimán	0	0	0	2

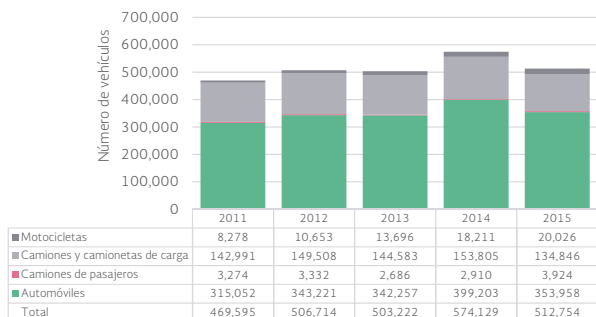
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Querétaro

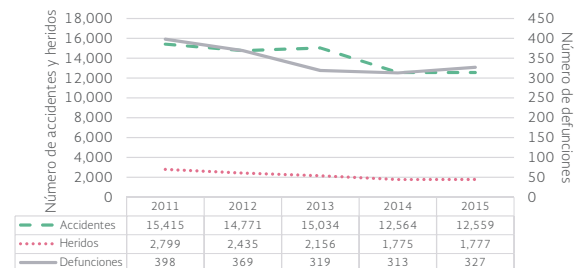
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 9.2% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 141.9% en el número de motocicletas en comparación con 2011.

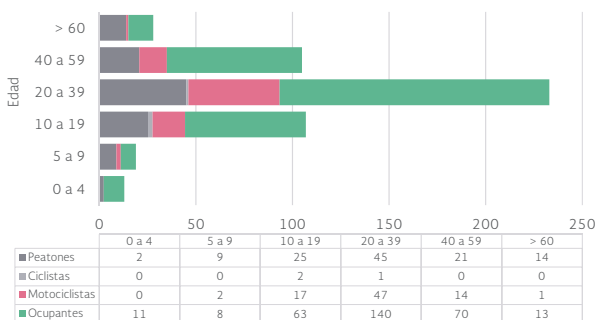
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 18.5% los accidentes, un 36.5% los heridos y un 17.8% las defunciones. Estas últimas aumentaron un 4.5% en comparación con 2014.

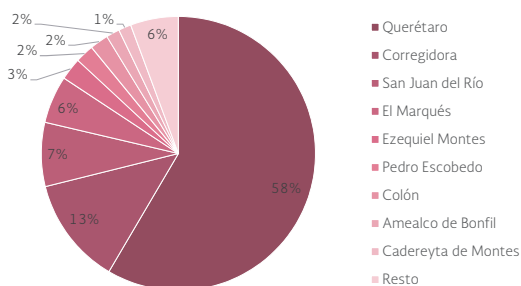
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 46.1% 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 ocupantes.

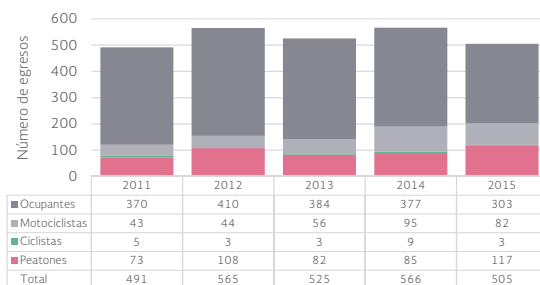
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 71% de los accidentes se concentra en dos municipios: Querétaro y Corregidora.

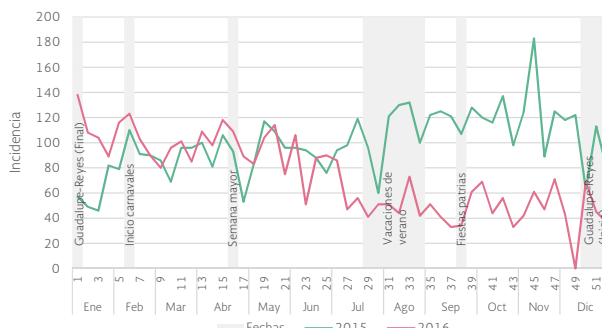
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, aumentó un 2.9% el número de egresos en comparación con 2011. El 60% del total de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 90.7% y los de peatones un 60.3%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



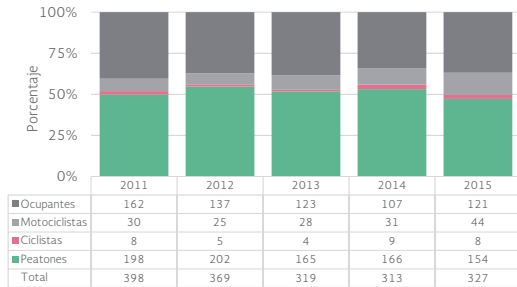
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron 73 casos en promedio por semana, 27 casos menos que 2015. En las semanas 1, 6, 15 y 20 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Querétaro

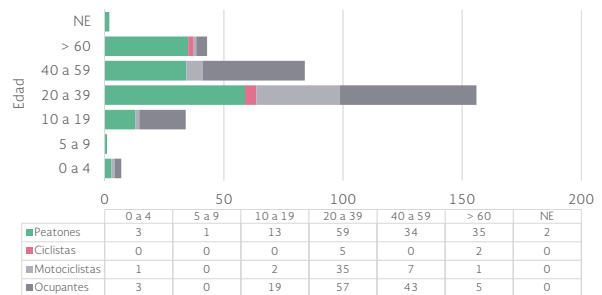
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 disminuyeron un 17.8% las defunciones en comparación con 2011 y aumentaron un 4.5% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 46.7%, en comparación con 2011.

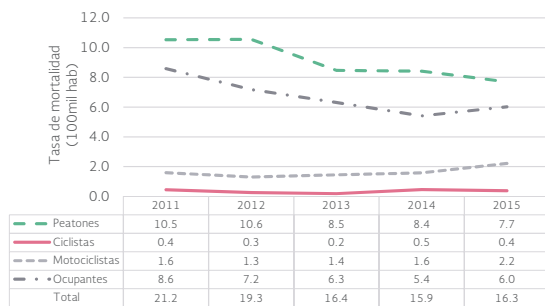
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 47.7% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 a 19 y de 40 a 59 años predominan las defunciones de ocupantes.

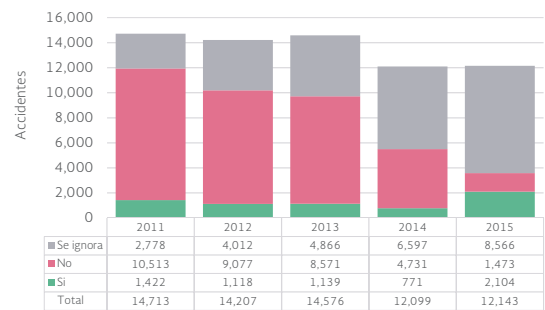
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 23.1% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la única tasa que registró un incremento en comparación con el mismo periodo fue la de motociclistas con un 37.5%.

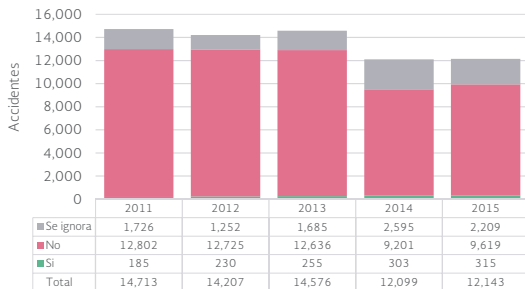
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (3,577), el 41.4% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 48% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

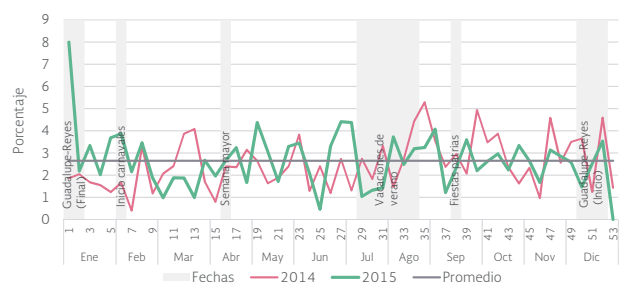


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (9,934), el 3.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo un aumento de 70.3% 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], 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 3.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 19, 27, 28 y 36 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

QUINTANA ROO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Quintana Roo

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



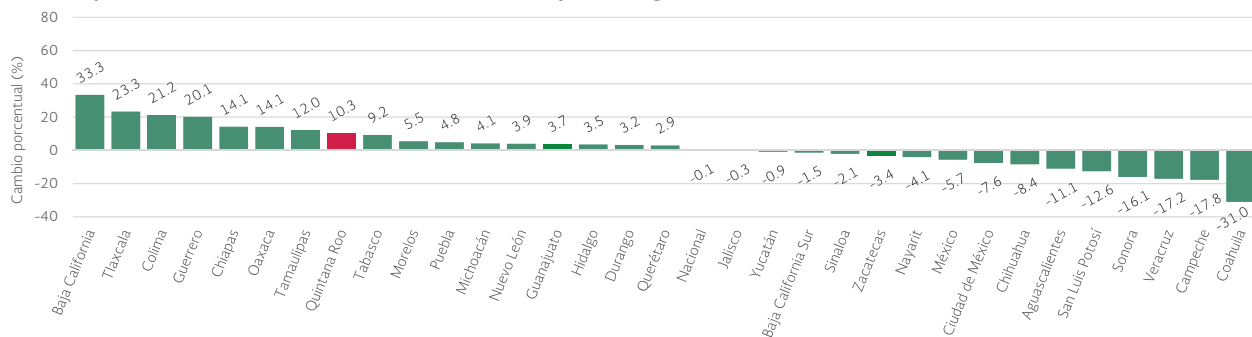
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	
Accidentes viales	7,534	
Carreteras federales	341	
Zonas urbanas y suburbanas	7,193	
Heridos	3,592	
Egresos hospitalarios	495	
	Cifras redistribuidas¹	
Defunciones	176	176
Peatones	31	76
Ciclistas	2	5
Motociclistas	22	54
Automóviles	12	29
Camionetas	5	12
Carga pesada	0	0
Autobús	0	0
Otros	0	0
NE	104 ¹	-
Población	1,574,824	
Parque vehicular	634,906	
Tasa de mortalidad	11.2 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	11.9 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	2.3 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	403.2 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 La tasa de mortalidad en 2015 fue de 11.2 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 10.3% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Benito Juárez	72	33	0	29	10
Felipe Carrillo Puerto	29	7	0	7	15
Othón P. Blanco	27	12	3	9	3
Solidaridad	18	14	0	2	2
Bacalar	10	5	0	5	0

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

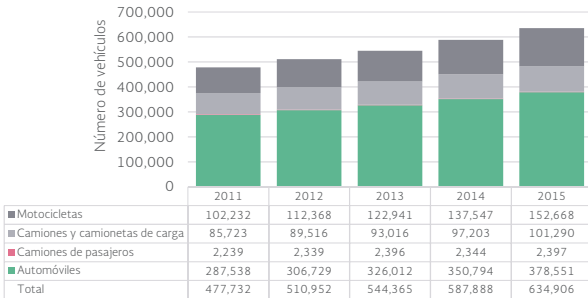
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Benito Juárez	50	1	90	79
Cozumel	1	0	103	0
Felipe Carrillo Puerto	6	0	35	35
Othón P. Blanco	1	2	23	32
Solidaridad	5	1	22	6

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
 Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Quintana Roo

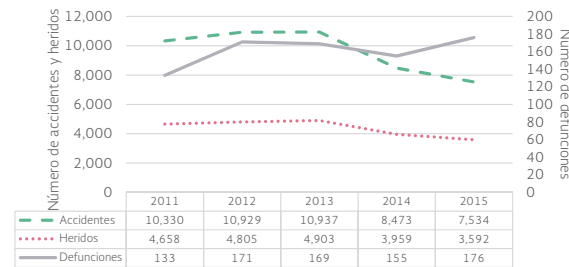
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 32.9% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 49.3% en el número de motocicletas y del 31.7% en el número de automóviles en comparación con 2011.

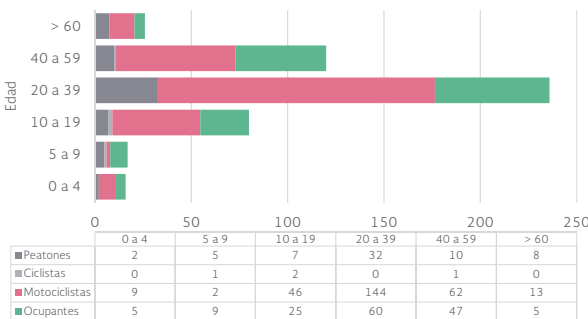
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 27.1% los accidentes, un 22.9% los heridos y aumentaron un 32.3% las defunciones. Estas últimas aumentaron un 13.5% en comparación con 2014.

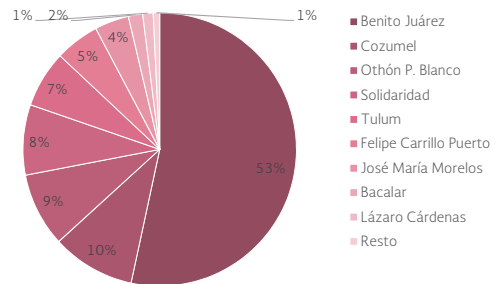
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGHS; Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 47.7% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de edad mayores a 10 años predominan los egresos de motociclistas.

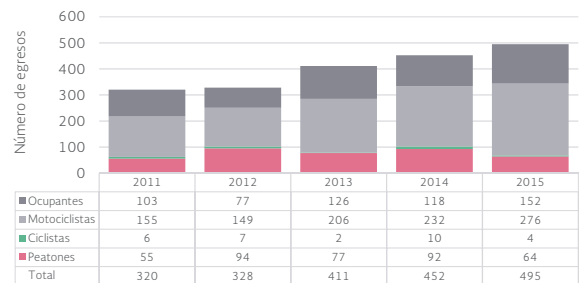
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 63% de los accidentes se concentra en dos municipios: Benito Juárez y Cozumel.

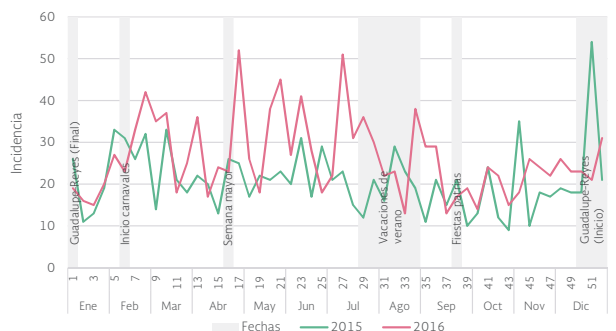
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS; Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, aumentó un 54.7% el número de egresos en comparación con 2011. El 55.8% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 78.1% y los de ocupantes un 47.6%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



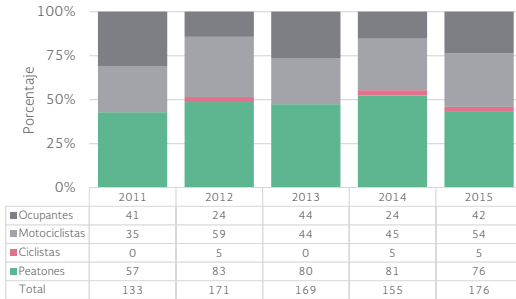
Fuente: SS/DGE; Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 26 casos por semana, 5 casos más que en 2015. En las semanas 8, 17, 21, 23 y 27 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Quintana Roo

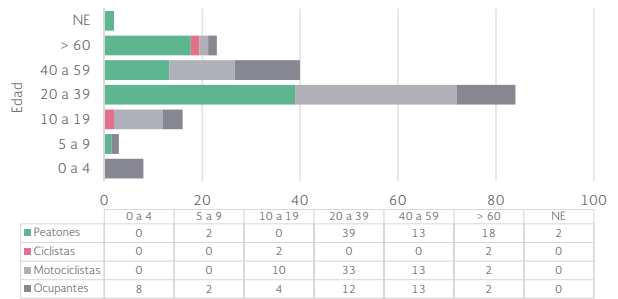
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 disminuyeron un 32.3% las defunciones en comparación con 2011 y aumentaron un 13.5% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 54.3% y las de peatones en un 33.3% en comparación con 2011.

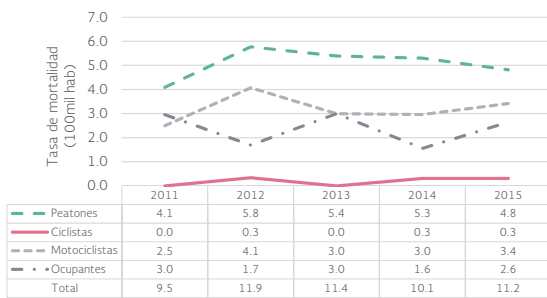
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 47.7% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 a 59 años predominan las defunciones de motociclistas y de 60 años y más predominan las defunciones de peatones.

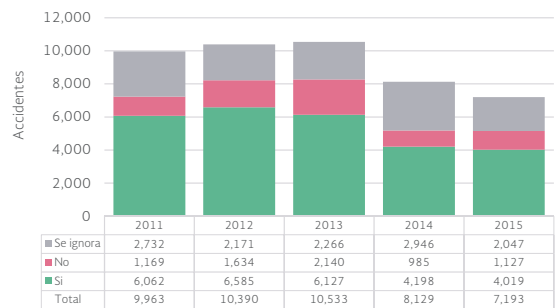
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad aumentó un 17.9% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas de motociclistas y de peatones registraron un incremento de 36% y 17.1%, respectivamente, en comparación con el mismo periodo.

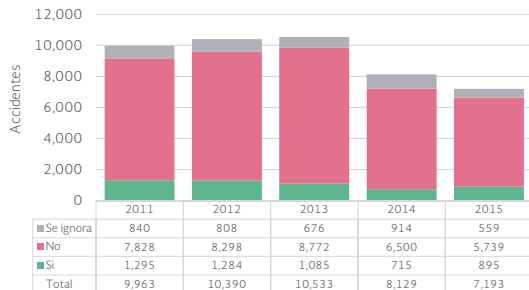
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (5,146), el 21.9% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 33.7% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

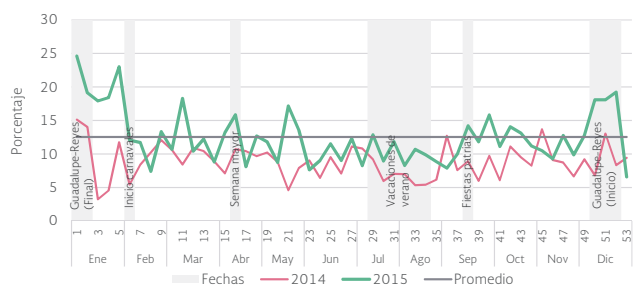


Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (6,634), el 13.5% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 30.9% 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], 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 Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 13.5% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 5, 11, 21, 50, 51 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

SAN LUIS POTOSÍ 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

San Luis Potosí

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. 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, 2015

Rubro	Cifras
Accidentes viales	5,791
Carreteras federales	727
Zonas urbanas y suburbanas	5,064
Heridos	2,529
Egresos hospitalarios	656
Defunciones	450
Peatones	143
Ciclistas	13
Motociclistas	61
Automóviles	59
Camionetas	3
Carga pesada	6
Autobús	4
NE	0
Otros	161 ¹
Población	2,753,478
Parque vehicular	1,015,343
Tasa de mortalidad	16.3 x 100 mil hab.
Tasa de accidentalidad	5.7 x 1,000 vehículos
Tasa de letalidad	7.8 x 100 accidentes
Tasa de motorización	368.7 x 1,000 hab.

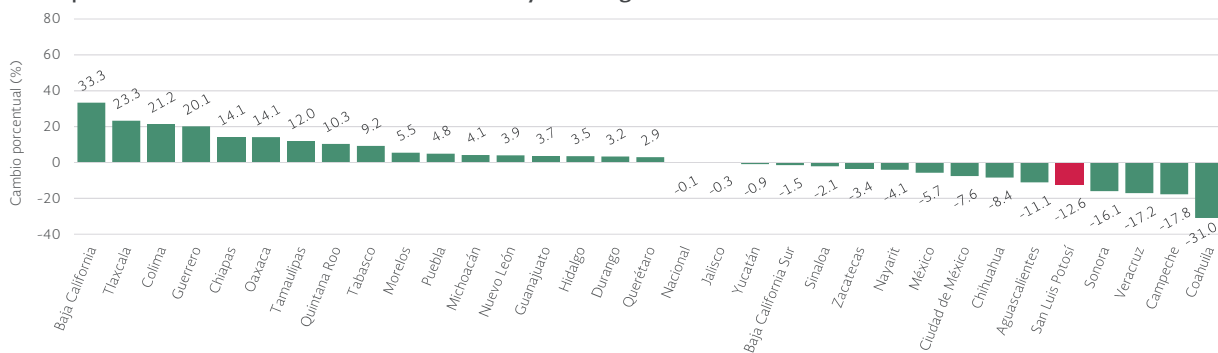
Cifras redistribuidas¹

Rubro	Cifras
Defunciones	450
Peatones	223
Ciclistas	20
Motociclistas	95
Automóviles	92
Camionetas	5
Carga pesada	9
Autobús	6
NE	0
Otros	-

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 La tasa de mortalidad en 2015 fue de 16.3 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 12.6% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
San Luis Potosí	184	102	13	40	29
Ciudad Valles	37	17	3	10	7
Rioverde	27	9	0	3	15
Matehuala	20	10	0	2	8
Soledad de Graciano Sánchez	15	11	0	1	3

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

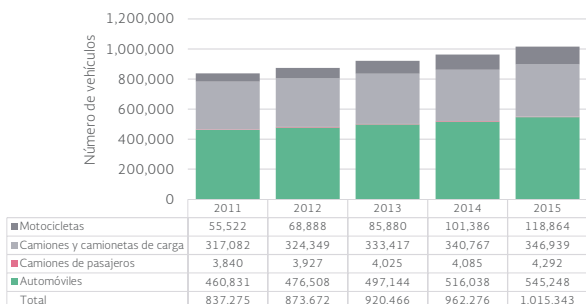
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
San Luis Potosí	93	21	184	127
Matehuala	7	0	60	47
Soledad de Graciano Sánchez	10	3	28	14
Rioverde	5	0	14	16
Ciudad Valles	1	1	13	4

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
 Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

San Luis Potosí

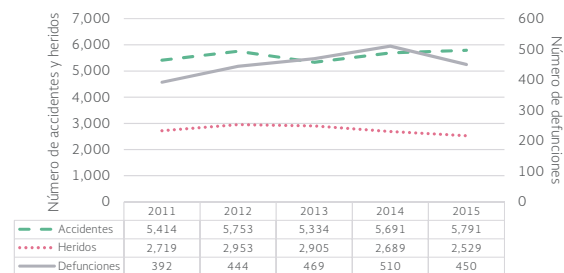
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 21.3% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 114.1% en el número de motocicletas y del 18.3% en el número de automóviles en comparación con 2011.

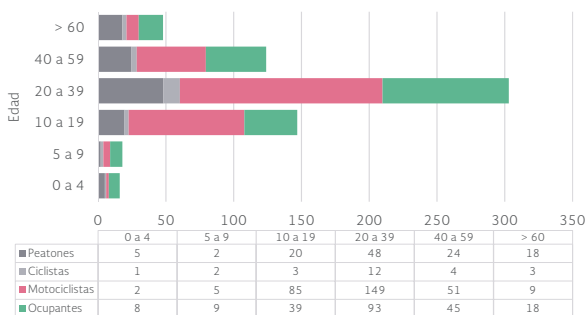
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, aumentaron un 7% los accidentes y disminuyeron un 7% los heridos y un 14.8% las defunciones. Estas últimas disminuyeron un 11.8% en comparación con 2014.

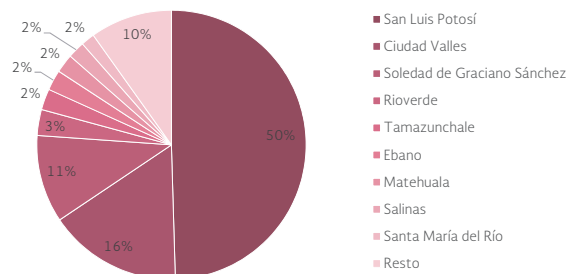
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 46.2% 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.

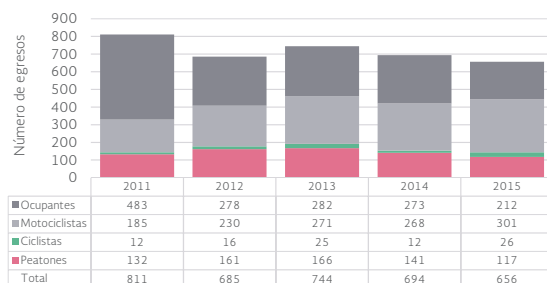
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 77% de los accidentes se concentra en tres municipios: San Luis Potosí, Ciudad Valles y Soledad de Graciano Sánchez.

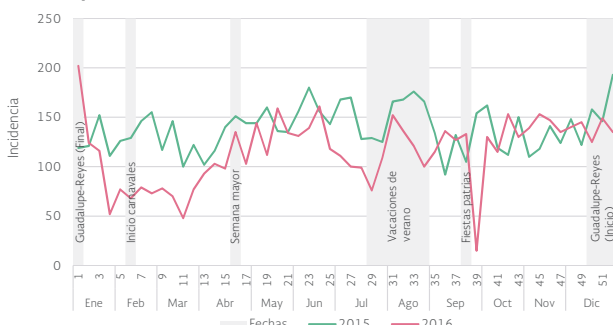
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, disminuyeron un 19.1% el número de egresos en comparación con 2011. El 45.9% del total de los egresos corresponde a motociclistas. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 62.7%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



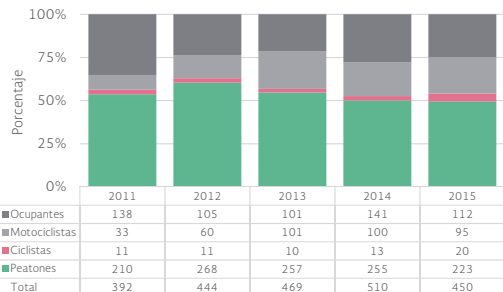
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 116 casos por semana, 23 casos menos que en 2015. En las semanas 1, 20, 24, 31 y 45 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

San Luis Potosí

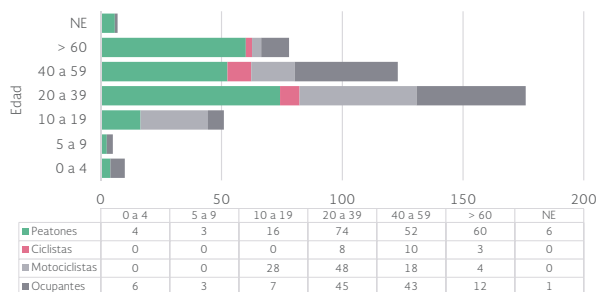
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 aumentaron un 14.8% las defunciones en comparación con 2011 y disminuyeron un 11.8% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 187.9% en comparación con 2011.

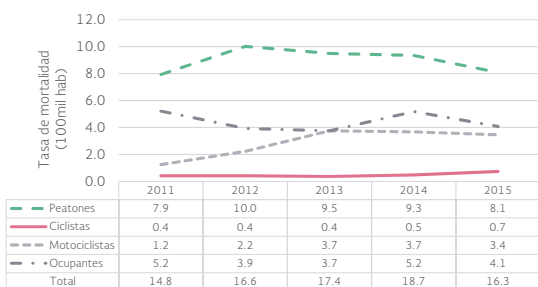
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 39.1% 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 y de 60 años y más predominan las de peatones.

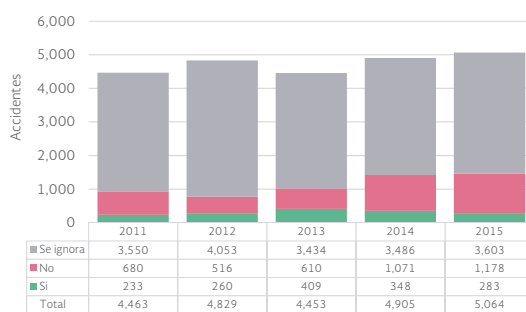
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad aumentó un 10.1% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa de motociclistas registró un incremento de 183.3% en comparación con el mismo periodo.

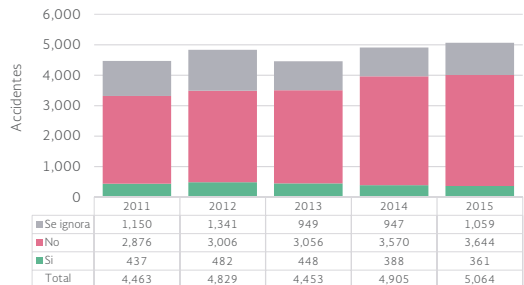
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (1,461), el 80.6% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 73.2% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

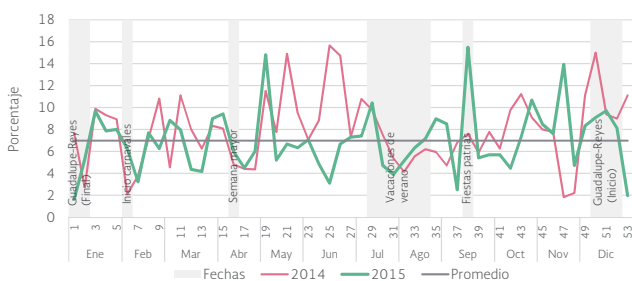


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (4,005), el 9% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 17.4% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 9% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 19, 29, 38, 44 y 47 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

SINALOA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Sinaloa

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

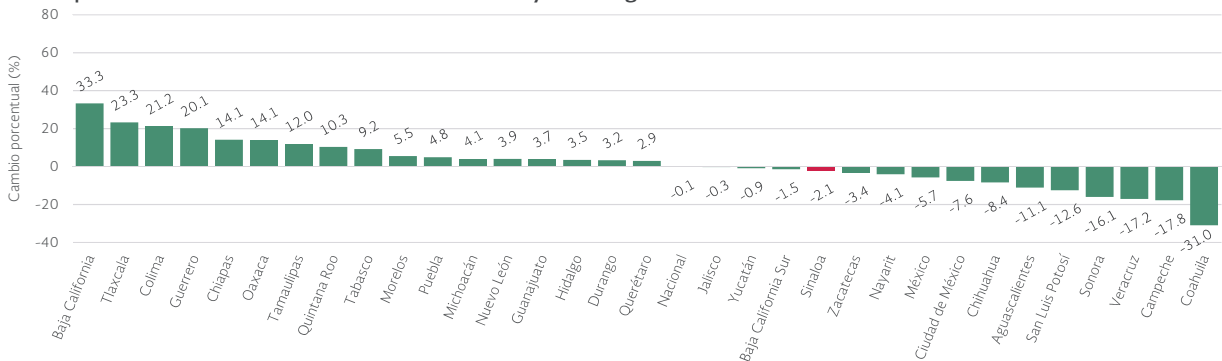
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	10,663	
Carreteras federales	397	
Zonas urbanas y suburbanas	10,266	
Heridos	6,911	
Egresos hospitalarios	967	
Defunciones	688	688
Peatones	194	446
Ciclistas	9	21
Motociclistas	63	145
Automóviles	30	69
Camionetas	2	5
Carga pesada	0	0
Autobús	0	0
Otros	1	2
NE	389 ¹	-
Población	2,984,571	
Parque vehicular	1,137,857	
Tasa de mortalidad	23.1 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	9.4 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	6.5 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	381.2 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 La tasa de mortalidad en 2015 fue de 23.1 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 2.1% menos que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Culiacán	239	146	10	77	6
Ahome	101	79	0	12	10
Guasave	81	64	3	8	6
Mazatlán	68	49	0	7	12
Navolato	31	22	7	2	0

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

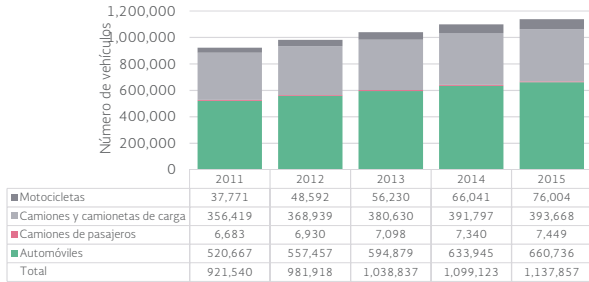
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Occupante
Culiacán	55	9	251	127
Ahome	24	9	148	56
Mazatlán	56	7	115	51
Rosario	0	0	16	5
Salvador Alvarado	0	0	14	3

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
 Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

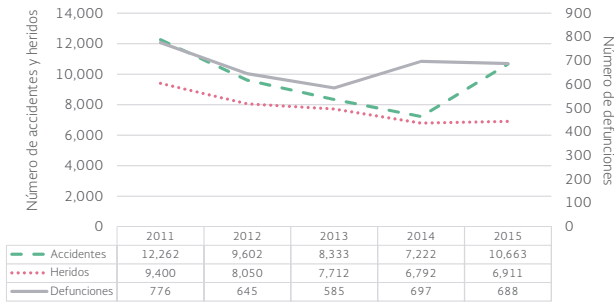
Sinaloa

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.
El parque vehicular aumentó un 23.5% en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas y los automóviles con un 101.2% y 26.9%, respectivamente en comparación con 2011.

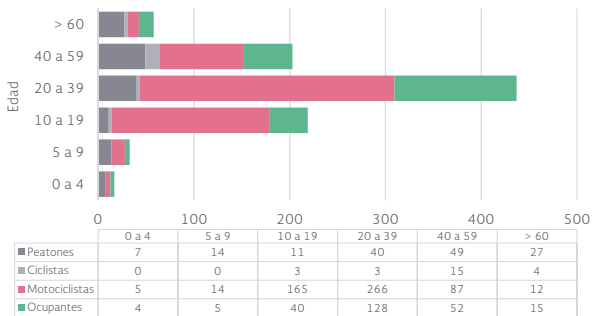
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

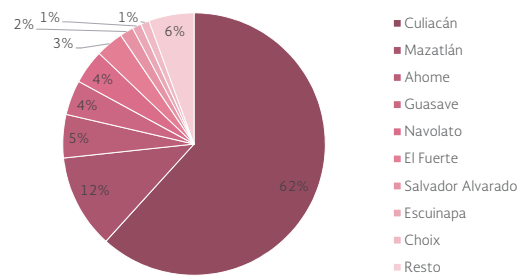
En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 13%, los heridos un 26.5% y las defunciones un 11.3%. En comparación con 2014 hubo una reducción del 1.3% en el número de defunciones.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



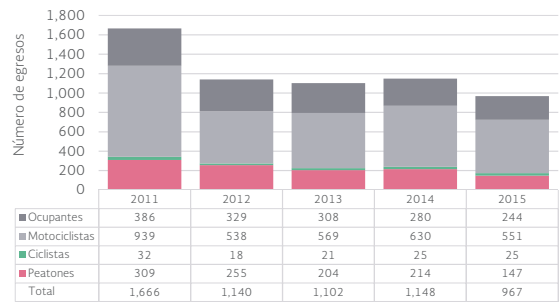
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
El 45.2% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de 10 a 39 años predominan los egresos de motociclistas.

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



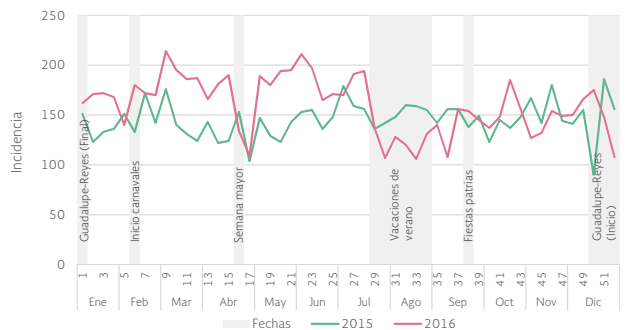
Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.
El 74 % de los accidentes se concentran en dos municipios: Culiacán y Mazatlán.

Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
En 2015 disminuyeron un 42% los egresos en comparación con 2011. El 57% del total de los egresos corresponde a motociclistas, mientras que el 25.2% corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron una disminución del 41.3%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

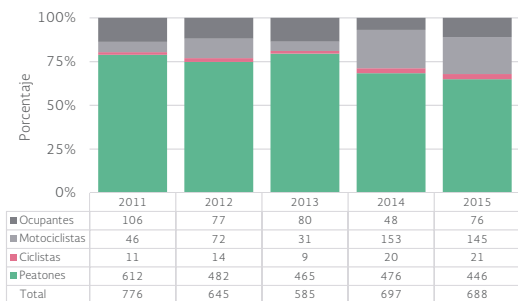


Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.
En 2016 cada semana en promedio se registraron 160 pacientes con lesiones en hospitales, 15 casos más que en 2015. Las semanas 14, 21 y 48 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Sinaloa

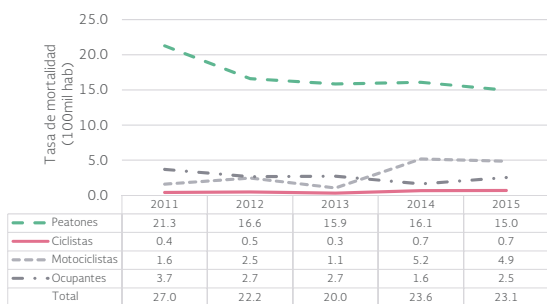
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se registró una reducción del 11.3% en las defunciones en comparación con 2011. El 64.8% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 215.2%.

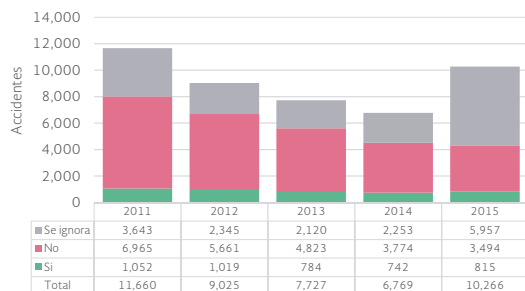
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 14.4% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la motociclistas con el 206.3%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

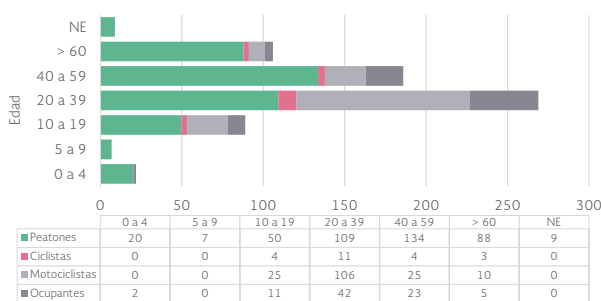


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (4,309), el 18.9% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 22.5% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

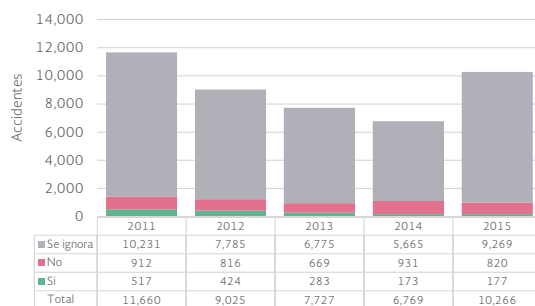
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 39.1% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de peatones.

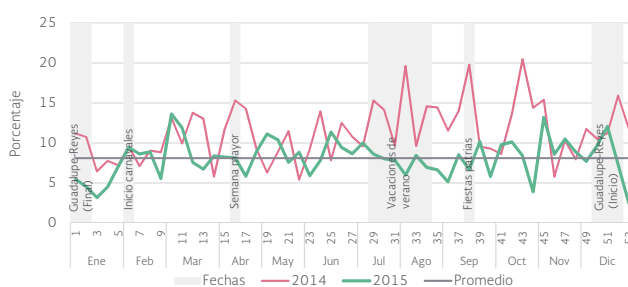
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (997), el 82.2% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 65.8% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 18.9% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 10, 25 y 45 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

SONORA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Sonora

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



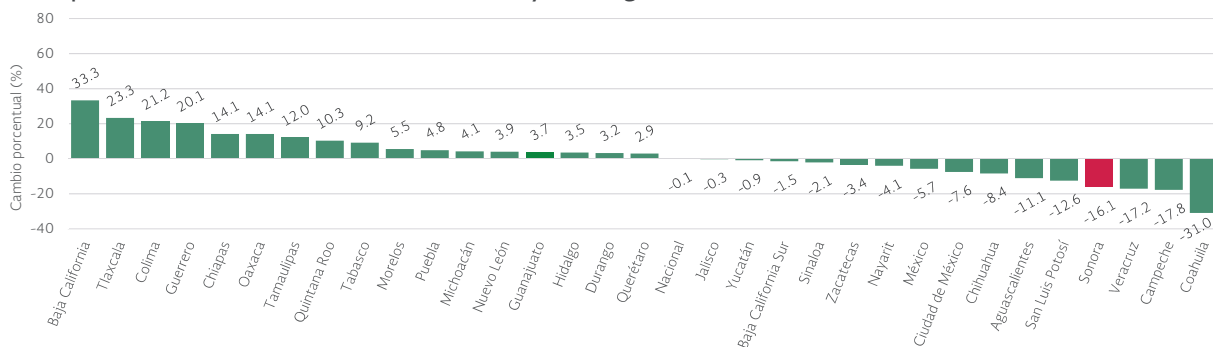
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras
Accidentes viales	12,449
Carreteras federales	489
Zonas urbanas y suburbanas	11,960
Heridos	6,507
Egresos hospitalarios	684
	Cifras redistribuidas¹
Defunciones	480
Peatones	114
Ciclistas	15
Motociclistas	30
Automóviles	92
Camionetas	27
Carga pesada	3
Autobús	13
Otros	1
NE	185 ¹
Población	2,932,821
Parque vehicular	850,974
Tasa de mortalidad	16.4 x 100 mil hab.
Tasa de accidentalidad	14.6 x 1,000 vehículos
Tasa de letalidad	3.9 x 100 accidentes
Tasa de motorización	290.2 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 La tasa de mortalidad en 2015 fue de 16.4 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 16.1% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Hermosillo	109	68	2	8	31
Cajeme	88	34	23	14	17
Guaymas	40	7	0	0	33
Navojoa	27	8	1	7	11
San Luis Río Colorado	26	11	2	0	13

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

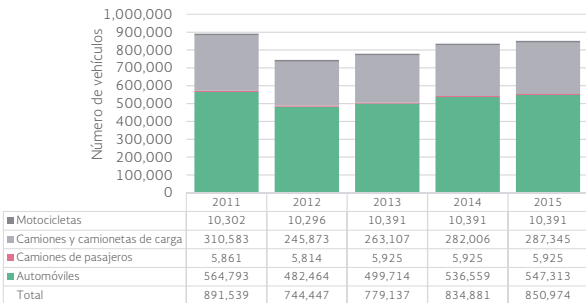
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Hermosillo	153	6	63	144
Huatabampo	2	0	3	108
Navojoa	10	1	37	8
Puerto Peñasco	2	1	1	46
Nogales	17	0	1	9

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
 Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

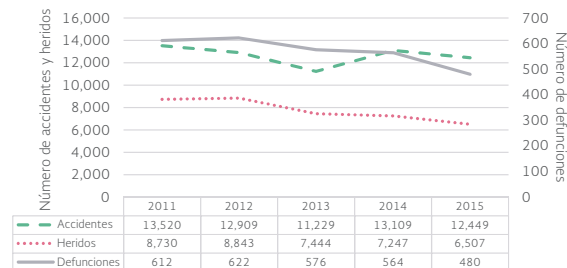
Sonora

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



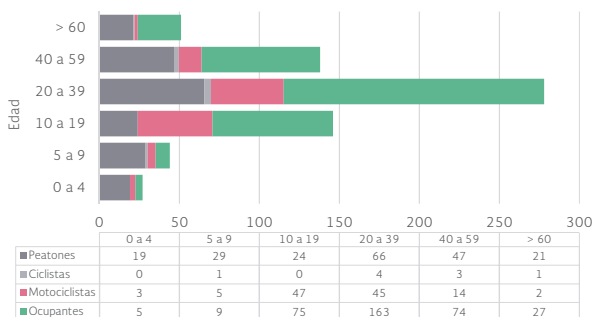
Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.
El parque vehicular disminuyó un 4.5% en comparación con 2011 y aumentó un 1.9% en comparación con 2014.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



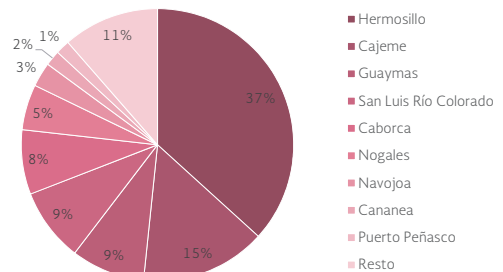
Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
En relación con 2011, disminuyeron un 7.9% los accidentes, un 25.5% los heridos y un 21.6% las defunciones. Estas últimas disminuyeron un 14.9% en comparación con 2014.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
El 40.6% 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 demás grupos predominan los egresos de ocupantes.

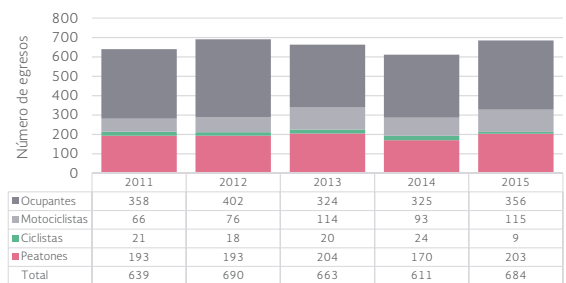
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 52% de los accidentes se concentra en dos municipios: Hermosillo y Cajeme.

Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, disminuyeron un 7% el número de egresos en comparación con 2011. El 52% del total de los egresos corresponde a ocupantes y el 29.7% a peatones. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas registraron un incremento del 74.2%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

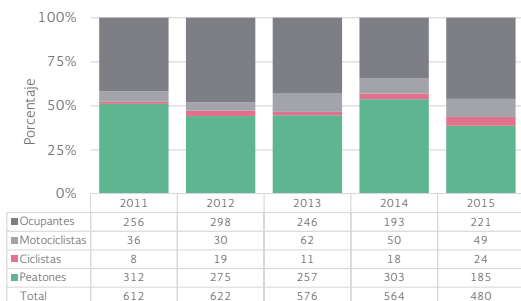


Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.
En 2016, se registraron en promedio 149 casos por semana, 15 casos más que en 2015. En las semanas 3, 9, 15, 31, 44 y 46 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Sonora

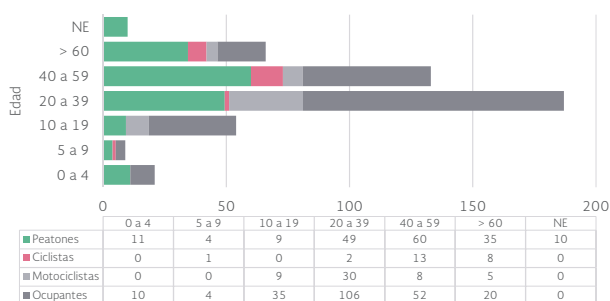
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se redujeron un 21.6% las defunciones en comparación con 2011 y un 14.9% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas incrementaron un 36.1%, en comparación con 2011.

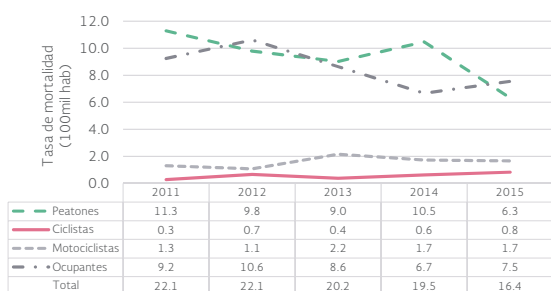
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 39% 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.

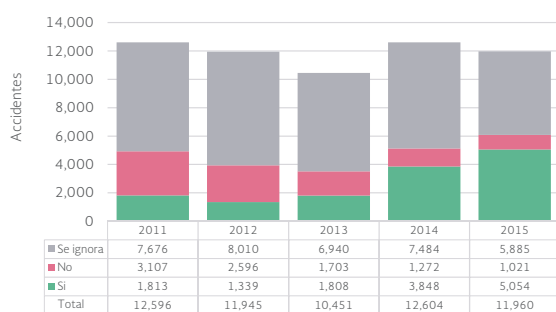
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad disminuyó un 25.8% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa de motociclistas tuvo un incremento de 30.7%.

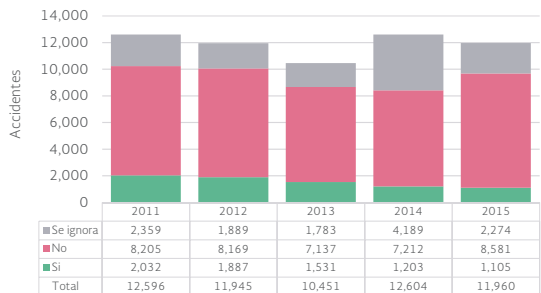
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (6,075), el 16.8% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 178.8% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

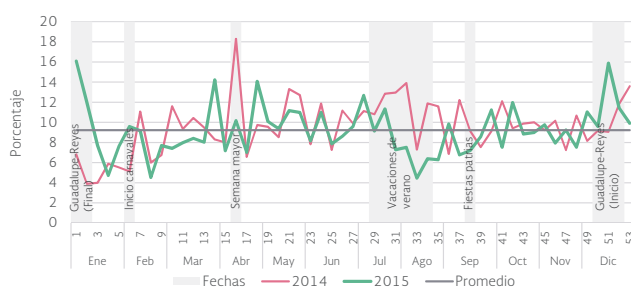


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (9,686), el 11.4% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 45.6% 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 11.4% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 1, 14, 18 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

TABASCO 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Tabasco

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

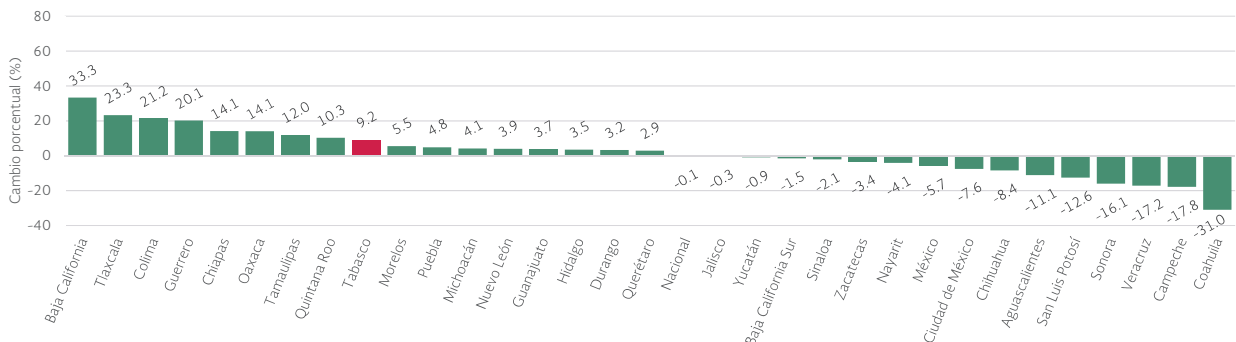
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	3,632	
Carreteras federales	632	
Zonas urbanas y suburbanas	3,000	
Heridos	1,976	
Egresos hospitalarios	1,698	
Defunciones	654	654
Peatones	234	302
Ciclistas	17	22
Motociclistas	187	241
Automóviles	39	50
Camionetas	27	35
Carga pesada	3	4
Autobús	0	0
Otros	2	0
NE	145 ¹	-
Población	2,383,900	
Parque vehicular	546,970	
Tasa de mortalidad	27.4 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	6.6 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	18.0 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	229.4 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 27.4 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 9.2% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Centro	296	158	9	90	39
Huimanguillo	68	20	0	39	9
Cárdenas	56	25	3	25	3
Comalcalco	48	10	7	29	2
Cunduacán	36	19	0	15	2

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Centro	228	10	354	155
Cárdenas	33	3	141	28
Comalcalco	19	4	141	33
Centla	2	0	90	26
Macuspana	24	1	47	36

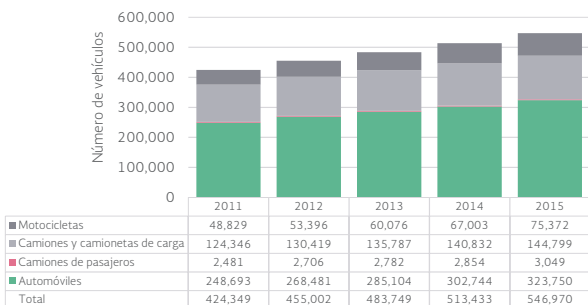
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Tabasco

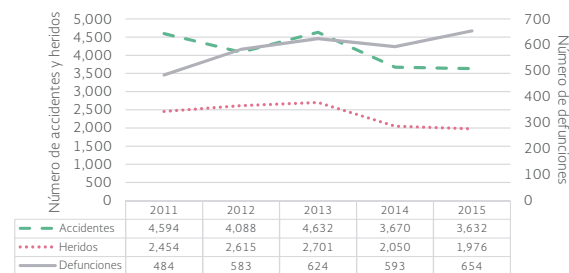
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 28.9% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 54.4% en el número de motocicletas y del 30.2% en el número de automóviles en comparación con 2011.

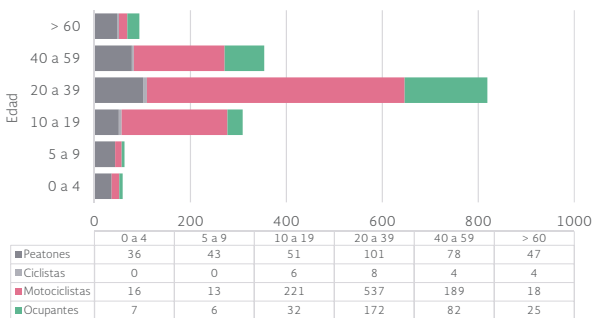
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 20.9% los accidentes, un 19.5% los heridos y se incrementaron un 35.1% las defunciones. Estas últimas se incrementaron un 10.3% en comparación con 2014.

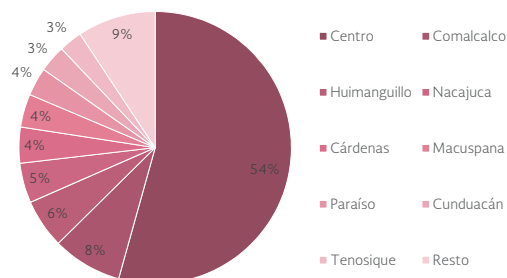
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 48.2% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de menores de 10 años y mayores de 60 años predominan los egresos de peatones, mientras que en los grupos de 10 a 59 años predominan los egresos de motociclistas.

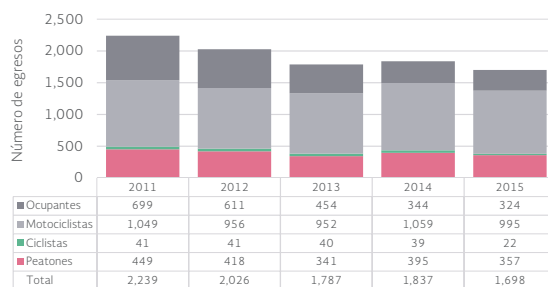
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 54% de los accidentes se concentra en un municipio: Centro.

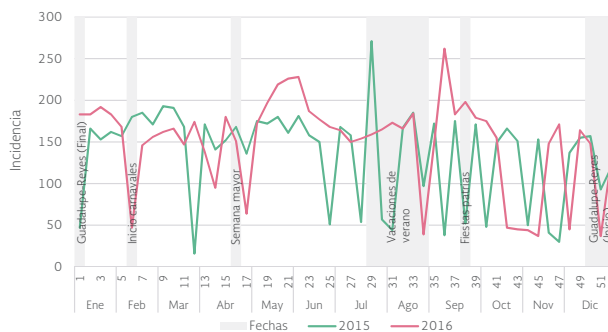
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, disminuyeron un 24.2% el número de egresos en comparación con 2011. El 58.6% del total de los egresos corresponde a motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



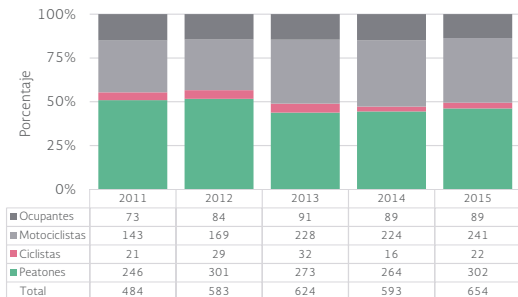
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 150 casos por semana, 15 casos más que en 2015. En las semanas 20, 21, 22 y 36 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Tabasco

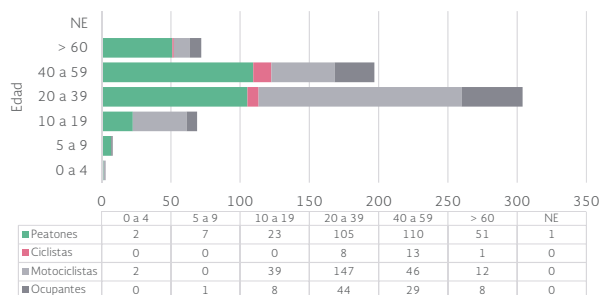
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 se incrementaron un 35.1% las defunciones en comparación con 2011 y un 10.3% en comparación con 2014. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 68.5% y las de peatones en un 22.8%, en comparación con 2011.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 46.5% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos de edad de 10 a 39 años predominan las defunciones de motociclistas, mientras que en el grupo de 5 a 9 años y mayores de 40 años predominan las defunciones de peatones.

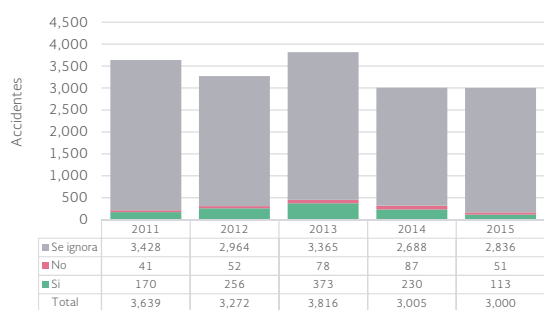
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad aumentó un 29.2% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo en comparación con el mismo periodo fue la de motociclistas con un 60.3%.

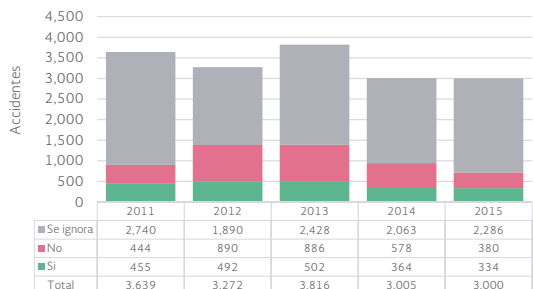
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (164), el 31.1% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 33.5% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

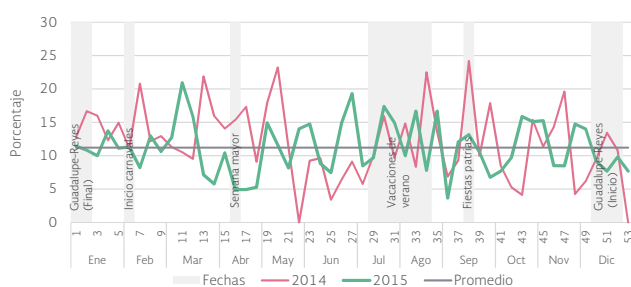


Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (714), el 46.8% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 26.6% 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], 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 46.8% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 11, 27, 30, 33 y 35 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

TAMAULIPAS 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con la mayor tasa de mortalidad según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Tamaulipas

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

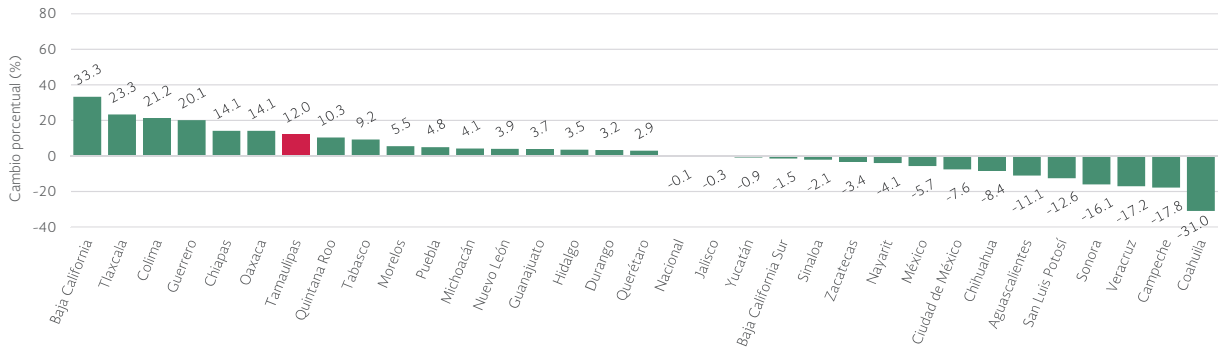
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras
Accidentes viales	14,861
Carreteras federales	476
Zonas urbanas y suburbanas	14,385
Heridos	4,929
Egresos hospitalarios	1,295
	Cifras redistribuidas¹
Defunciones	613
Peatones	157
Ciclistas	2
Motociclistas	29
Automóviles	108
Camionetas	9
Carga pesada	5
Autobús	6
Otros	0
NE	297 ¹
Población	3,543,366
Parque vehicular	1,132,124
Tasa de mortalidad	17.3 x 100 mil hab.
Tasa de accidentalidad	13.1 x 1,000 vehículos
Tasa de letalidad	4.1 x 100 accidentes
Tasa de motorización	319.5 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 17.3 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 12% mayor que el año previo.

Los cinco municipios con la mayor tasa de mortalidad según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Reynosa	123	68	0	14	41
Nuevo Laredo	75	42	2	5	26
Victoria	63	47	0	12	4
Matamoros	61	37	0	2	22
Tampico	37	20	1	6	10

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Matamoros	En el municipio de Matamoros se reportaron 343 egresos hospitalarios, sin embargo, se desconoce el tipo de usuario al que pertenecían cada uno de ellos.			
Victoria	45	0	39	202
El Mante	12	5	157	50
Tampico	103	2	29	38
Reynosa	54	1	19	72

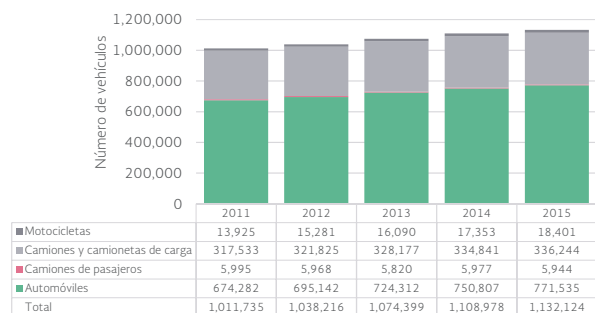
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

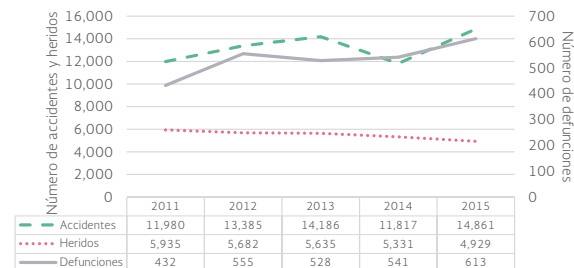
Tamaulipas

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



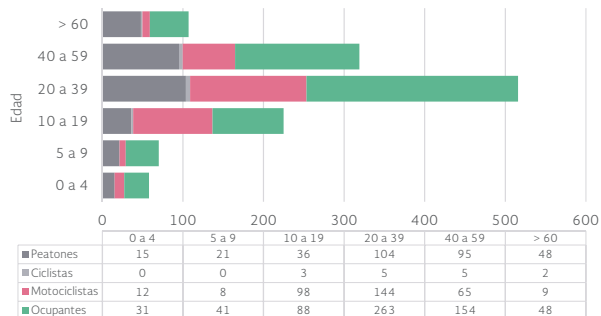
Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.
El parque vehicular aumentó un 11.9%, en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un incremento significativo fueron las motocicletas con un 32.1%.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



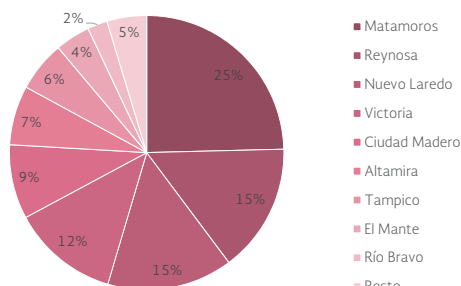
Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
En relación con 2011, los accidentes aumentaron un 24% y las defunciones un 41.9%, mientras que los heridos disminuyeron un 17%. En comparación con 2014 las defunciones aumentaron un 13.3%.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
El 39.8% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos ocupantes, excepto en los grupos de 10 a 19 años, en el que predominan los egresos de motociclistas y en el grupo de más de 60 años en el que se registró el mismo número de

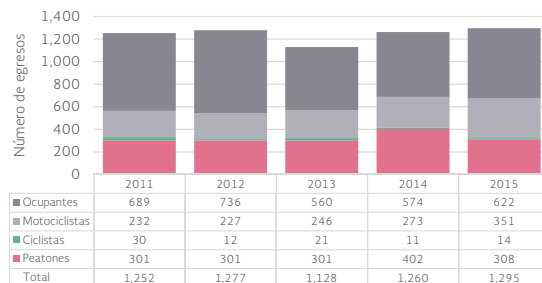
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

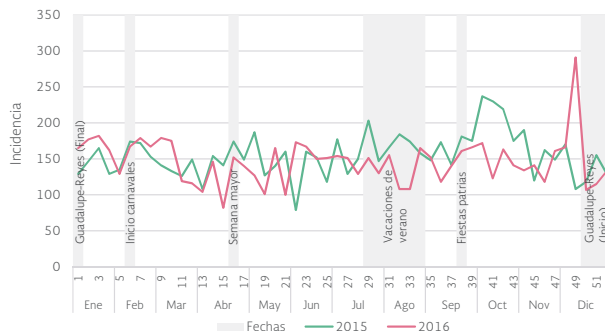
El 67% de los accidentes se concentran en cuatro municipios: Matamoros, Reynosa, Nuevo Laredo y Victoria.

Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
El 48% de los egresos corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas aumentaron un 51.3%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

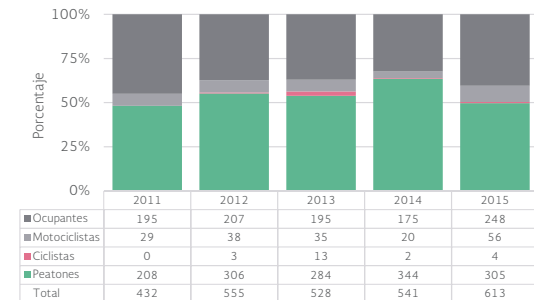


Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.
En 2016 se registraron en promedio 147 casos por semana, 8 menos que en 2015. Las semanas 2, 3, 7, 9 y 49 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Tamaulipas

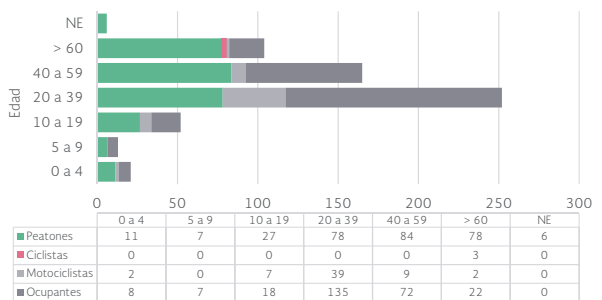
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 aumentaron un 41.9% las defunciones en comparación con 2011. El 49.8% del total de las defunciones corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 93.1%.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 41.1% 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 los grupos de 20 a 39 años, en el que predominan las defunciones de ocupantes y en el de 5 a 9 años en el que se registró el mismo número de egresos de peatones que el de ocupantes.

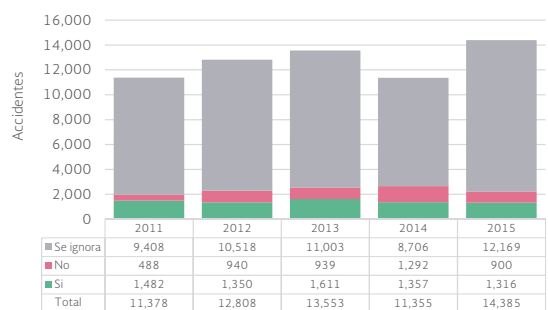
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad registró un aumento del 35.2% en comparación con 2011. Por tipo de usuario las tasas que registraron un incremento significativo fueron las de motociclistas con un 77.8%, la de peatones con un 38.7% y la de ocupantes con un 20.7%.

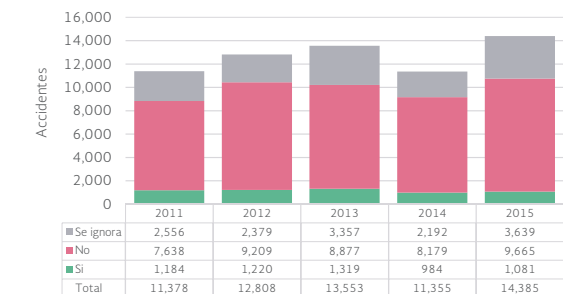
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (2,216), el 40.6% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 11.2% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

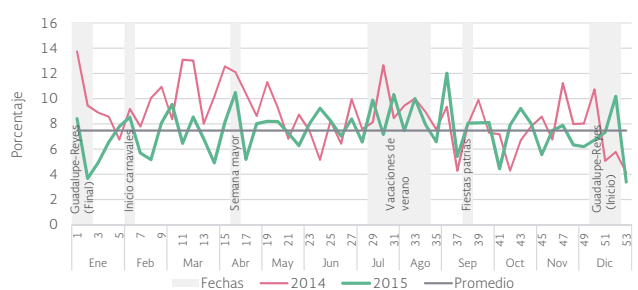


Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (10,746), el 10.1% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 8.7% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 10.1% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 16, 31, 33, 36 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

TLAXCALA 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Tlaxcala

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

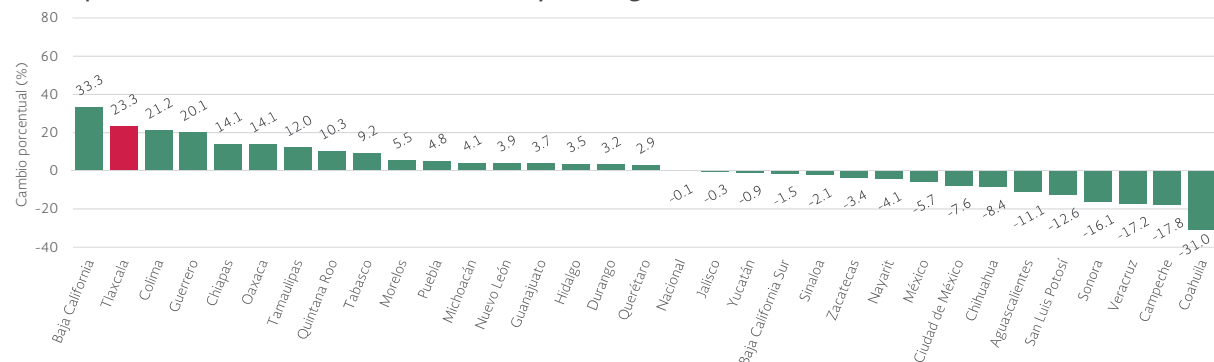
Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras
Accidentes viales	3,020
Carreteras federales	317
Zonas urbanas y suburbanas	2,703
Heridos	1,164
Egresos hospitalarios	640
	Cifras redistribuidas¹
Defunciones	200
Peatones	65
Ciclistas	4
Motociclistas	15
Automóviles	76
Camionetas	24
Carga pesada	4
Autobús	1
Otros	0
NE	11 ¹
Población	1,278,308
Parque vehicular	397,124
Tasa de mortalidad	15.6 x 100 mil hab.
Tasa de accidentalidad	7.6 x 1,000 vehículos
Tasa de letalidad	6.6 x 100 accidentes
Tasa de motorización	310.7 x 1,000 hab.

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. ¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 15.6 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 23.3% más que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Tlaxcala	19	10	0	1	8
Huamantla	16	8	0	2	6
Tzompantepec	12	3	0	1	8
Totolac	5	4	0	1	0
Ziltlaltépec de Trinidad Sánchez Santos	3	0	0	0	3

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Huamantla	24	0	31	199
Tlaxcala	66	1	38	34
Tzompantepec	19	1	39	59
Calpulpan	4	1	6	36
Nativitas	3	6	10	9

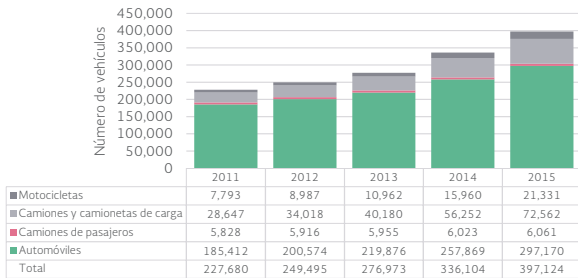
Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Tlaxcala

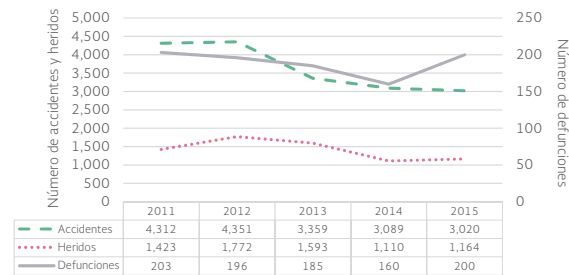
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 74.4% en comparación con 2011. Los vehículos que registraron un aumento significativo fueron las motocicletas y los camiones de carga con un 173.7% y 153.3%, respectivamente.

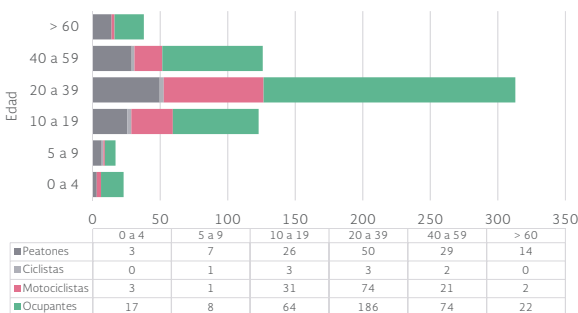
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, los accidentes disminuyeron un 30%, los heridos un 18.2% y las defunciones un 1.5%. En comparación con 2014 las defunciones se incrementaron en un 25%.

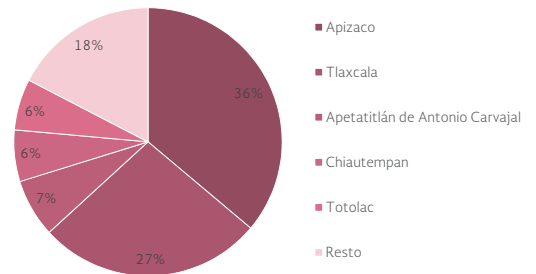
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 48.9% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan los egresos de ocupantes.

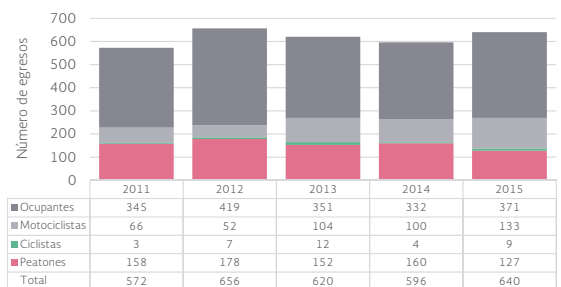
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 63% de los accidentes se concentran en dos municipios: Apizaco y Tlaxcala.

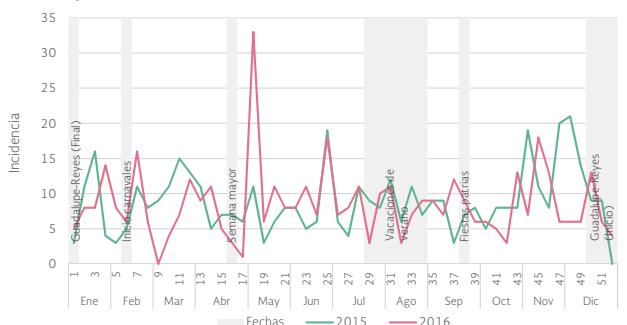
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015 aumentaron un 11.9% los egresos en comparación con 2011. El 58% del total de los egresos corresponde a ocupantes, mientras que el 19.8% corresponde a peatones. Respecto a 2011, los egresos de motociclistas aumentaron un 101.5%.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



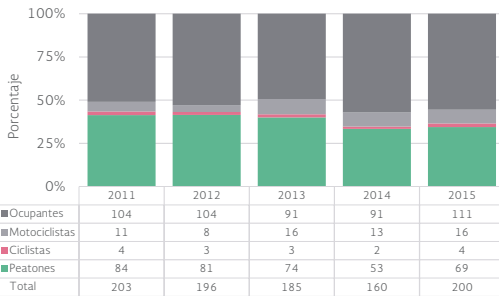
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016 cada semana se registraron en promedio 9 pacientes con lesiones en hospitales, el mismo número de casos que en 2015. Las semanas 18, 25 y 45 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

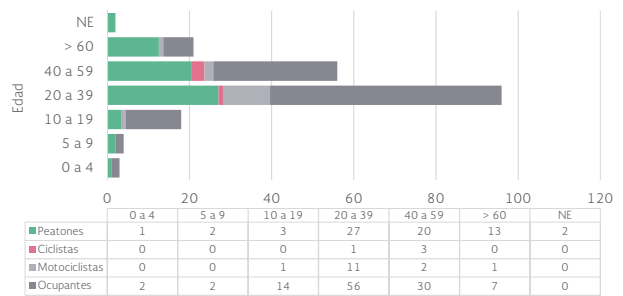
Tlaxcala

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
El 55.5% del total de las defunciones corresponde a ocupantes y el 34.5% a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de peatones registraron una disminución significativa del 17.9%

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



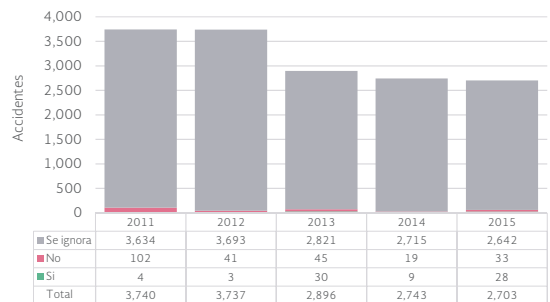
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
El 48% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de ocupantes.

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



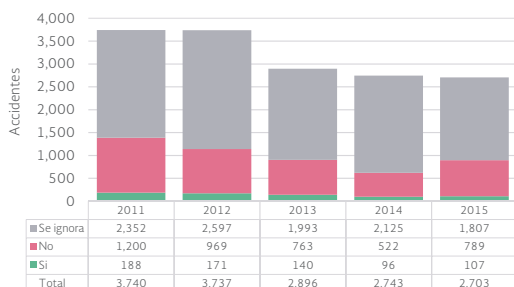
Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 7.1% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la de motociclistas con el 33.3%.

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



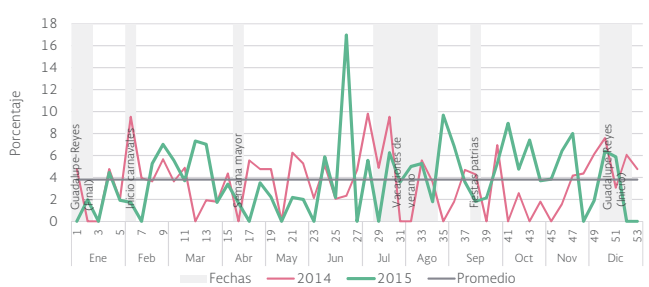
Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (61), el 54.1% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 67.6% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (896), el 11.9% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 43.1% de conductores que presentaban esta condición.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 11.9% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 26, 35 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], 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

PERFIL ESTATAL

VERACRUZ 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Veracruz

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

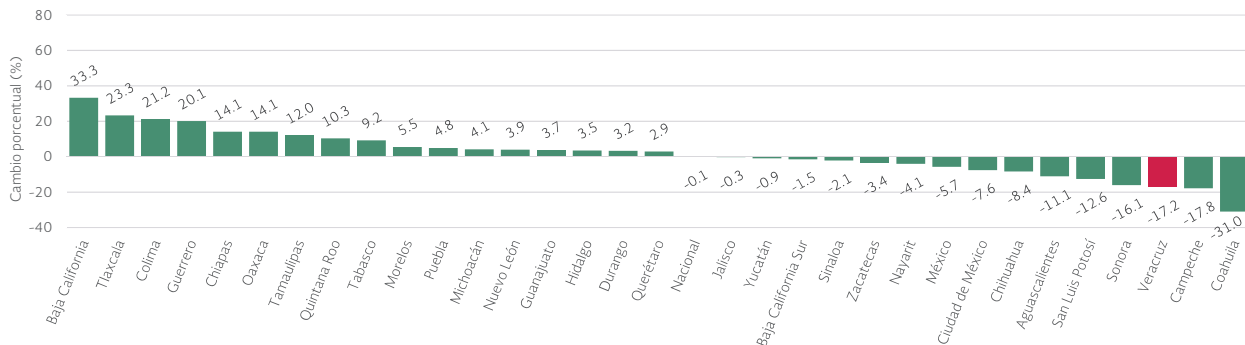
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	9,543	
Carreteras federales	1,302	
Zonas urbanas y suburbanas	8,241	
Heridos	6,061	
Egresos hospitalarios	2,010	
Defunciones	576	576
Peatones	144	197
Ciclistas	3	4
Motociclistas	85	116
Automóviles	168	229
Camionetas	18	25
Carga pesada	3	4
Autobús	1	1
Otros	0	0
NE	154 ¹	-
Población	8,046,828	
Parque vehicular	1,857,852	
Tasa de mortalidad	7.2 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	5.1 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	6.0 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	230.9 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO. La tasa de mortalidad en 2015 fue igual a 7.2 defunciones por cada 100 mil habitantes, una 17.2% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Poza Rica de Hidalgo	46	25	0	13	8
Tierra Blanca	45	9	0	21	15
Coatzacoalcos	33	21	0	6	6
Xalapa	28	16	0	5	7
Papantla	21	14	0	5	2

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

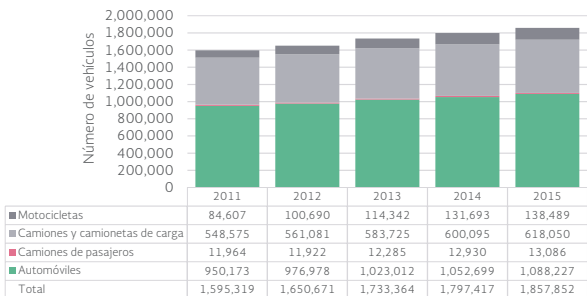
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Veracruz	66	4	281	114
Xalapa	77	4	48	237
Coatzacoalcos	28	2	70	62
Poza Rica de Hidalgo	42	3	36	70
Minatitlán	14	0	14	102

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Veracruz

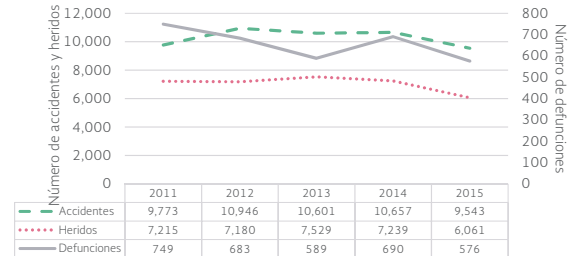
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 16.5% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 63.7% en el número de motocicletas y del 14.5% en el número de automóviles en comparación con 2011.

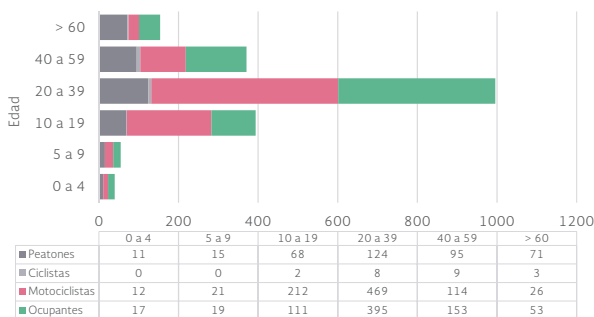
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En comparación con el 2011, los accidentes, los heridos y las defunciones disminuyeron un 2.4%, 16% y un 23.1%, respectivamente.

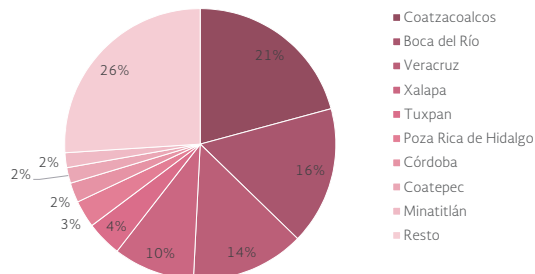
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS; Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 49.6% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años, el 47.9% de ellos eran motociclistas.

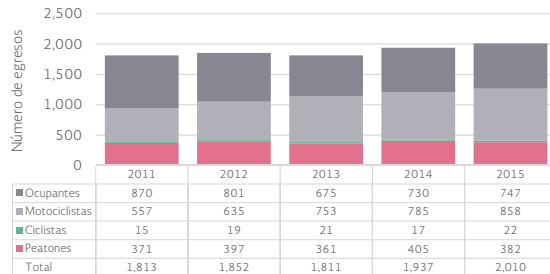
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 61% de los accidentes se concentran en cuatro municipios: Coatzacoalcos, Boca del Río, Veracruz y Xalapa.

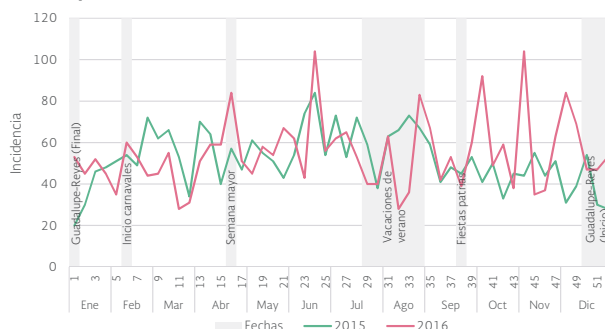
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS; Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En comparación con el 2011, aumentaron un 54% los egresos de motociclistas. En 2015 el 42.7% del total de los egresos corresponde a motociclistas.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



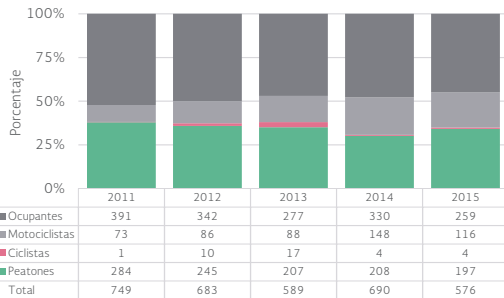
Fuente: SS/DGE; Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, en promedio se registraron 55 pacientes con lesiones por semana en hospitales, 3 casos más que en 2015. En las semanas 16, 24, 40 y 44 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, 2011 a 2015



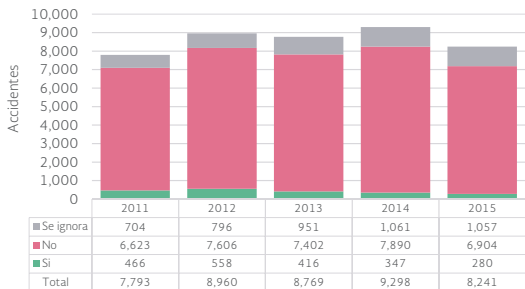
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
El 45% del total de las defunciones corresponde a ocupantes. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 58.9%.

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
En 2015 la tasa de mortalidad registró una reducción del 25% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa que registró un incremento significativo fue la de motociclistas con el 55.6%.

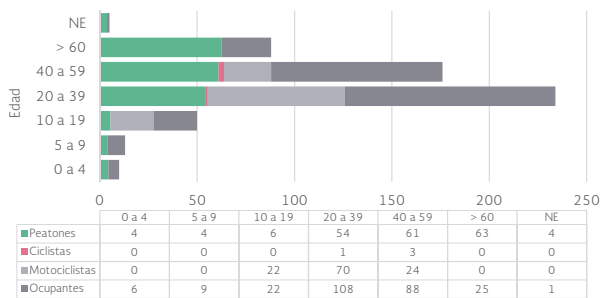
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (7,184), el 3.9% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 39.9% de conductores que presentaban esta condición.

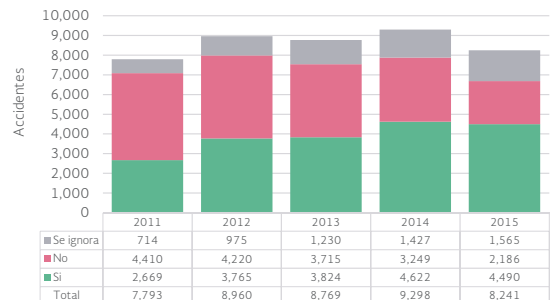
Los códigos CIE-10 utilizados para identificar los accidentes de tránsito de vehículo de motor fueron los siguientes: Peatón [V02-V04 (1-9), V09.2-V09.3, V09.9], Ciclista [V12-V14 (3-9), V19.4-V19.6], Motociclista [V20-V28 (3-9), V29-V39], Ocupantes [V40-V79 (4-9)], Otros [V80.3-V80.5, V81.1, V82.1,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

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



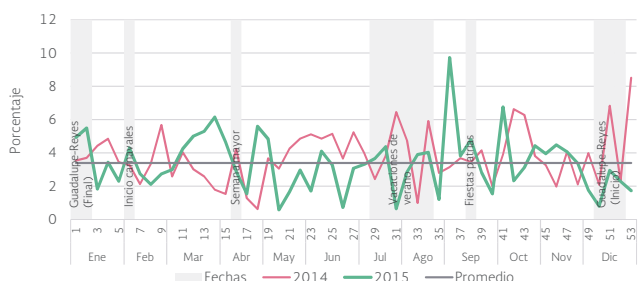
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
El 40.6% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En los grupos menores de 59 años predominan las defunciones de ocupantes, mientras que en el grupo de más de 60 años predominan las de peatones.

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (6,676), el 32.7% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa un aumento de 68.2% de conductores que llevan puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
En 2015, un 3.9% de los accidentes estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 14, 36 y 40 se registraron más accidentes asociados al alcohol.

PERFIL ESTATAL

YUCATÁN 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Yucatán

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

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

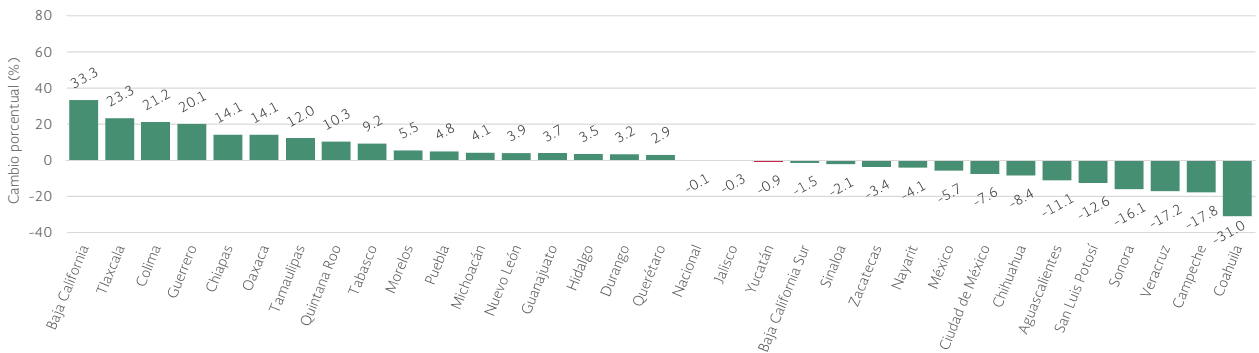
Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	
Accidentes viales	5,422	
Carreteras federales	298	
Zonas urbanas y suburbanas	5,124	
Heridos	3,543	
Egresos hospitalarios	399	
	Cifras redistribuidas¹	
Defunciones	281	281
Peatones	66	102
Ciclistas	20	31
Motociclistas	69	107
Automóviles	12	19
Camionetas	13	20
Carga pesada	1	2
Autobús	1	2
Otros	0	0
NE	99 ¹	-
Población	2,118,762	
Parque vehicular	674,366	
Tasa de mortalidad	13.3 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	8.0 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	5.2 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	318.3 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

La tasa de mortalidad en 2015 fue de 13.3 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 0.9% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Mérida	143	64	8	51	20
Tizimín	16	4	0	12	0
Valladolid	10	1	2	5	2
Progreso	8	6	2	0	0
Umán	6	3	0	3	0

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

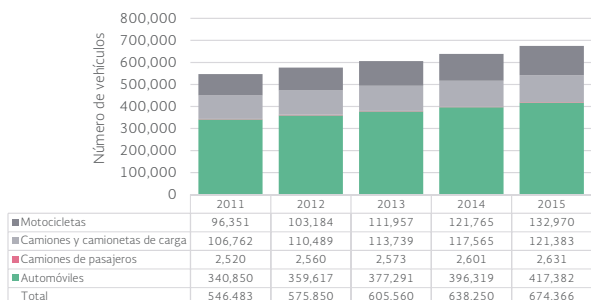
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Valladolid	23	9	92	112
Mérida	18	7	68	29
Tizimín	5	0	28	7
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Yucatán

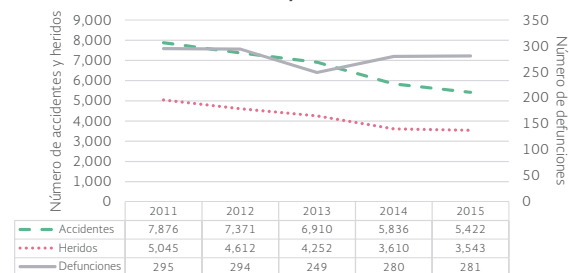
Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.

El parque vehicular aumentó un 23.4% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 38% en el número de motocicletas y del 22.5% en el número de automóviles en comparación con 2011.

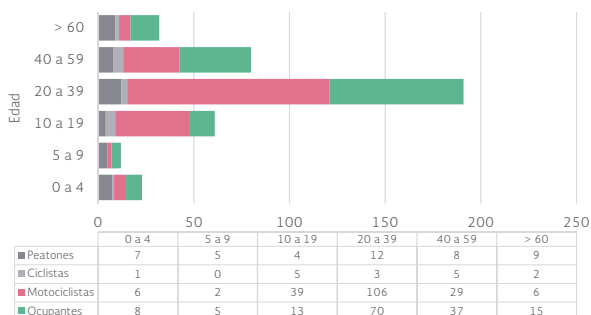
Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En relación con 2011, disminuyeron un 31.2% los accidentes, un 29.8% los heridos y un 4.7% las defunciones.

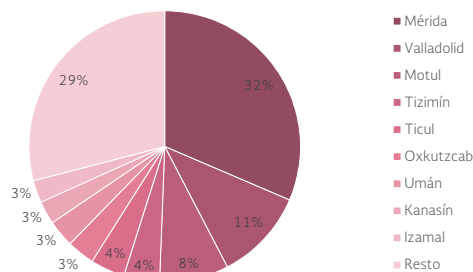
Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

El 47.9% 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.

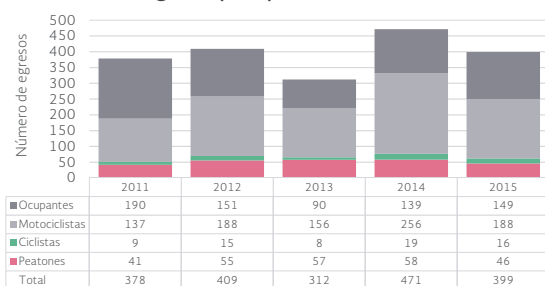
Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.

El 43% de los accidentes se concentra en dos municipios: Mérida y Valladolid.

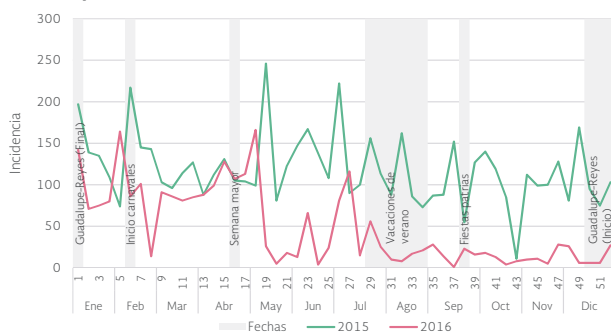
Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.

En 2015, disminuyeron un 15.3% el número de egresos en comparación con 2014. El 47.1% del total de los egresos corresponde a motociclistas y el 37.3% a ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016



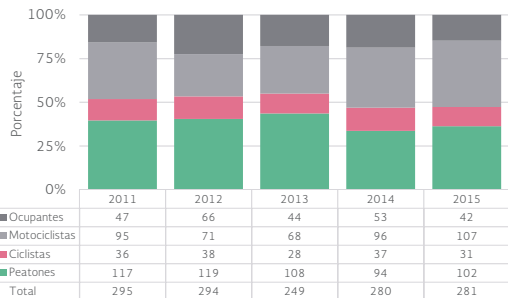
Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.

En 2016, se registraron en promedio 49 casos por semana, 70 casos menos que en 2015. En las semanas 1, 5, 15 y 18 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Yucatán

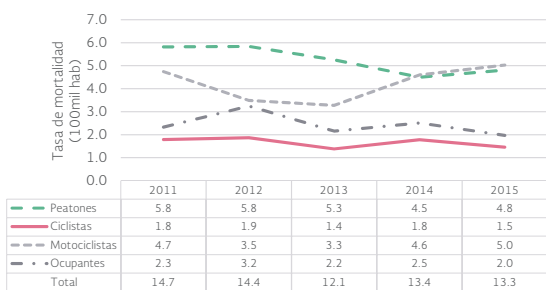
Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

En 2015 disminuyeron un 4.7% las defunciones en comparación con 2011. El 38.1% del total de las defunciones corresponde a motociclistas, mientras que el 36.3% corresponde a peatones. Respecto a 2011, las defunciones de motociclistas registraron un aumento significativo del 93.1%.

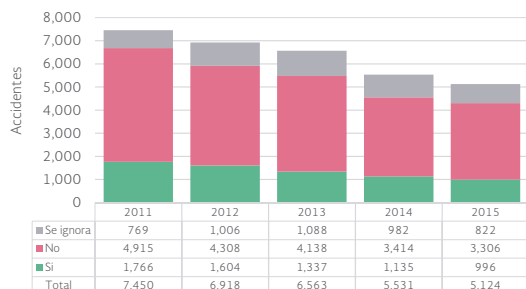
Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.

En 2015 la tasa de mortalidad disminuyó un 9.5% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la única tasa que registró un incremento en comparación con el mismo periodo fue la de motociclistas con un 6.4%.

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

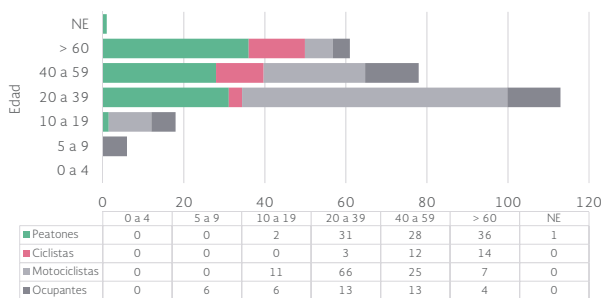


Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (4,302), el 23.2% de ellos sí lo presentaron. En comparación con 2011, hubo una disminución de 43.6% 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 proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

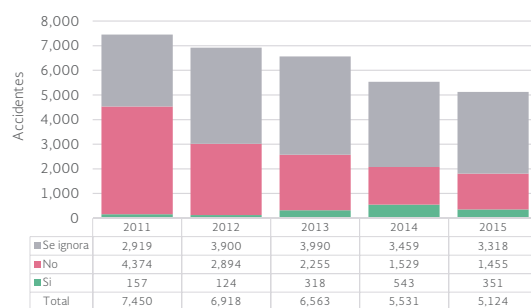
Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

El 40.8% 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.

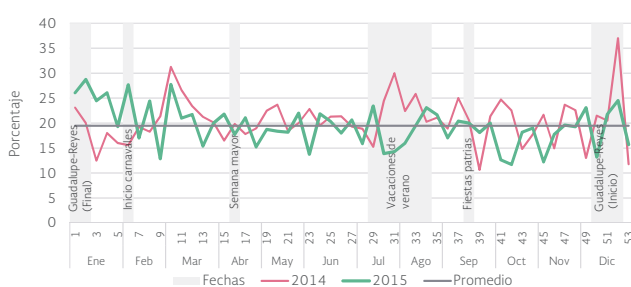
Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (1,806), el 80.6% de ellos no lo llevaban puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 66.7% de conductores que no llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

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



Fuente: INEGI. Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.

En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 23.2% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 2, 3, 6, 8, 10 y 52 se registraron más casos que en el resto del año.

PERFIL ESTATAL

ZACATECAS 2015

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015

Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015

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

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

Zacatecas

Tasa de mortalidad por entidad federativa, 2015



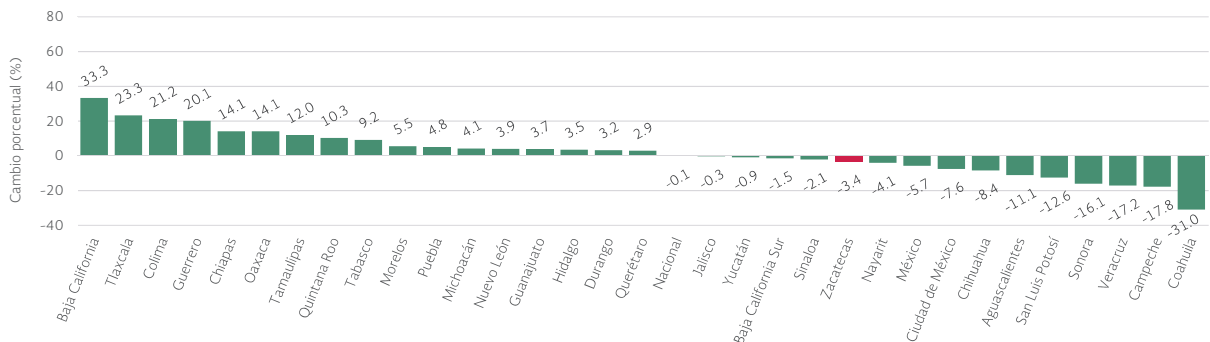
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 Nota: Se presentan tasas de mortalidad por 100 mil habitantes.

Principales indicadores en seguridad vial, 2015

Rubro	Cifras	Cifras redistribuidas ¹
Accidentes viales	3,183	
Carreteras federales	498	
Zonas urbanas y suburbanas	2,685	
Heridos	1,440	
Egresos hospitalarios	660	
Defunciones	374	374
Peatones	74	76
Ciclistas	2	2
Motociclistas	35	36
Automóviles	151	156
Camionetas	96	99
Carga pesada	4	4
Autobús	1	1
Otros	2	0
NE	9 ¹	-
Población	1,576,068	
Parque vehicular	403,909	
Tasa de mortalidad	23.7 x 100 mil hab.	
Tasa de accidentalidad	7.9 x 1,000 vehículos	
Tasa de letalidad	11.7 x 100 accidentes	
Tasa de motorización	256.3 x 1,000 hab.	

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
¹La cifra obtenida del grupo NE (No Especificado) se redistribuyó proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

Cambio porcentual de la tasa de mortalidad entre 2014 y 2015 según entidad federativa



Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015. Proyecciones de la población de México 2010-2050 del CONAPO.
 La tasa de mortalidad en 2015 fue de 23.7 defunciones por cada 100 mil habitantes, un 3.4% menor que el año previo.

Los cinco municipios con el mayor número de defunciones según tipo de usuario, 2015

Entidad	Total	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Fresnillo	64	14	0	6	44
Zacatecas	53	10	0	7	36
Mazapil	30	22	0	0	8
Sombrerete	16	1	0	0	15
Pinos	15	3	2	4	6

Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.

Los cinco municipios con mayor número de egresos hospitalarios según tipo de usuario, 2015

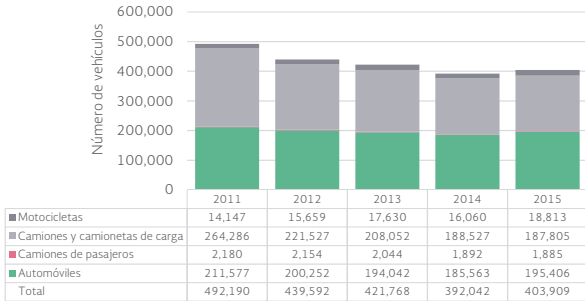
Entidad	Peatón	Ciclista	Motociclista	Ocupante
Zacatecas	46	2	100	158
Fresnillo	34	3	84	99
Loreto	3	1	26	4
Jerez	13	2	18	0
Nochistlán de Mejía	4	1	1	11

Fuente: SS/DGIS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
 Nota: Los egresos hospitalarios corresponden a entidades en que se encuentran las unidades.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

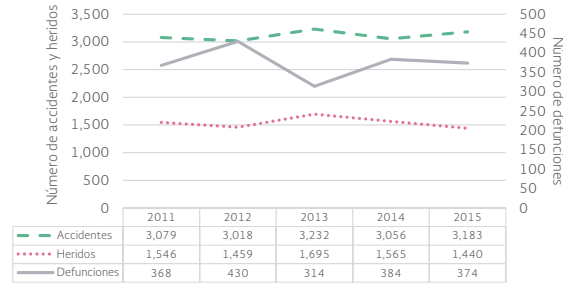
Zacatecas

Distribución del parque vehicular según tipo, 2011 a 2015



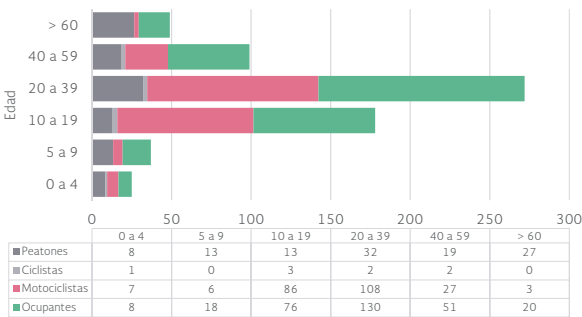
Fuente: INEGI: Vehículos de motor registrados en circulación 2011-2015.
El parque vehicular disminuyó un 17.9% en comparación con 2011. Se registró un incremento del 33% en el número de motocicletas en comparación con 2011.

Número de accidentes, heridos y defunciones, 2011 a 2015



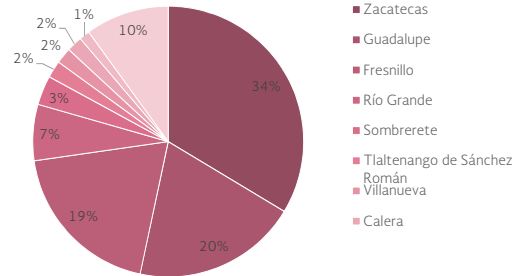
Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015. Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
En relación con 2011, disminuyeron un 6.9% los heridos y se incrementaron 3.4% los accidentes y 1.6% las defunciones.

Distribución de egresos hospitalarios por grupo de edad y tipo de usuario, 2015



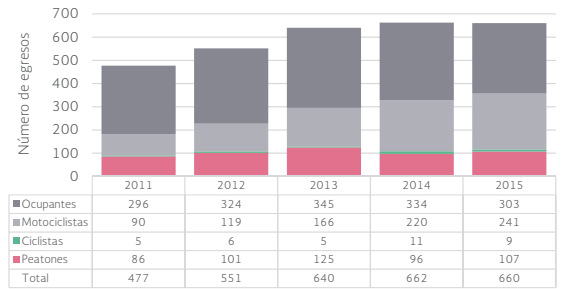
Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
El 41.2% de los egresos se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En el grupo de 10 a 19 años predominan los egresos de motociclistas; en el grupo de 20 a 59 predominan los de ocupantes y en el de más de 60 años predominan los egresos de peatones.

Distribución de los accidentes por entidad federativa, 2015



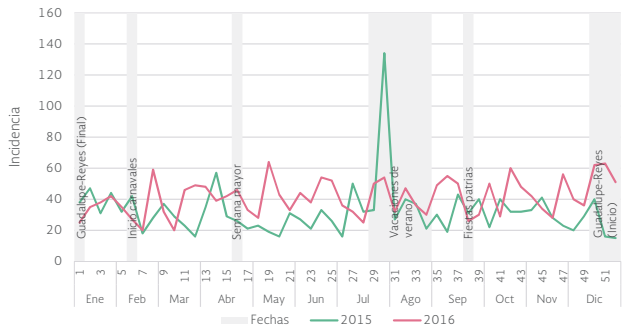
Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2015. Policía Federal: Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales 2015.
El 73% de los accidentes se concentra en tres municipios: Guadalupe, Fresnillo y Río Grande.

Distribución de los egresos por tipo de usuario, 2011 a 2015



Fuente: SS/DGHS: Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios 2015.
En 2015, aumentaron un 38.4% el número de egresos en comparación con 2011. El 45.9% del total de los egresos corresponde a ocupantes.

Casos nuevos por semana de lesiones por accidentes de tránsito, 2015 y 2016

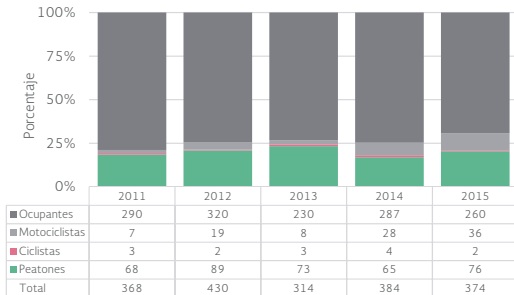


Fuente: SS/DGE: Sistema Único Automatizado para la Vigilancia Epidemiológica 2015 y 2016.
En 2016, se registraron en promedio 41 casos por semana, 9 casos menos que en 2015. En las semanas 8, 19, 36, 47, 50 y 51 se registraron más casos que en el resto del año.

Perfil de las lesiones causadas por el tránsito

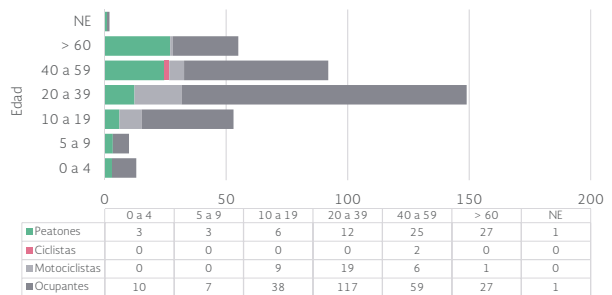
Zacatecas

Distribución de las defunciones por tipo de usuario, 2011 a 2015



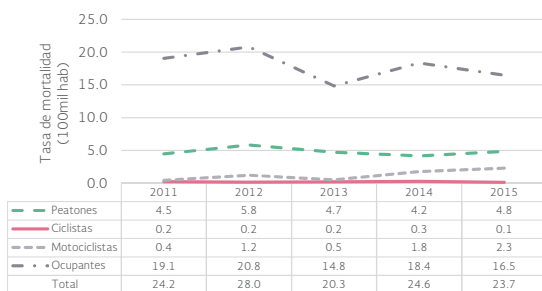
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
En 2015, las defunciones de ocupantes representan el 69.5% del total. Las defunciones de motociclistas se incrementaron en un 414.3% en comparación con 2011.

Distribución de las defunciones por tipo de usuario y grupo de edad, 2015



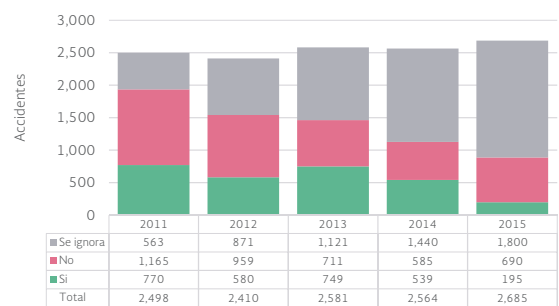
Fuente: Base de defunciones 2015 INEGI-SS; SEED 2015.
El 39.8% de las defunciones se concentra en el grupo de 20 a 39 años. En todos los grupos de edad predominan las defunciones de ocupantes, excepto en el grupo de más de 60 años en el que el número de defunciones de peatones es igual al de ocupantes.

Evolución de la tasa de mortalidad por tipo de usuario, 2011 a 2015



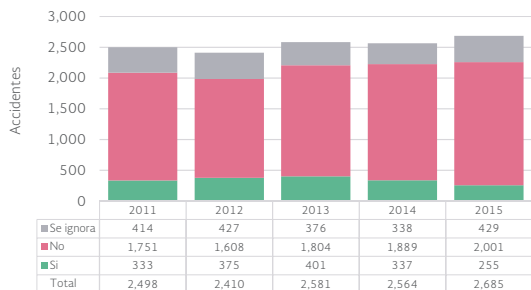
Fuente: Bases de defunciones 2011-2015 INEGI-SS. Proyecciones de la población de México 2010-2030 del INAH.
En 2015 la tasa de mortalidad disminuyó un 2.1% en comparación con 2011. Por tipo de usuario la tasa de motociclistas registró un incremento de 475% en comparación con el mismo periodo.

Distribución de los accidentes y registro de uso de cinturón de seguridad en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores utilizaban o no el cinturón de seguridad (885), el 78% de ellos no lo llevaba puesto en el momento del choque. Se observa una disminución de 74.7% de conductores que llevaban puesto el cinturón, en comparación con el 2011.

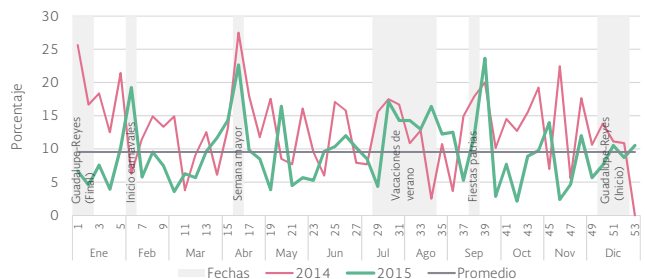
Distribución de los accidentes y registro de aliento alcohólico en conductores, 2011 a 2015



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
De los accidentes de tránsito de 2015, en los que se registró si los conductores presentaban o no aliento alcohólico (2,256), el 11.3% de ellos sí lo presentaban. En comparación con 2011, hubo una disminución de 23.4% 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], 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 y Y85 se redistribuyeron proporcionalmente con respecto a los usuarios identificados.

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



Fuente: INEGI: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2011-2015.
En 2015, del total de los accidentes que ocurrieron un 11.3% estuvieron relacionados con el alcohol. En las semanas 6, 16, 30, y 39 se registraron más casos que en el resto del año.

