



PUEDE ESPERAR 2023

Distracciones por el uso
del celular durante la
conducción en México

Ciudad de México
19 octubre 2023



“Puede esperar 2023. Distracciones por el uso del celular durante la conducción en México” fue preparado por ANASEVI, Asociación Civil, bajo el contrato de prestación de servicios SR-4046725840.

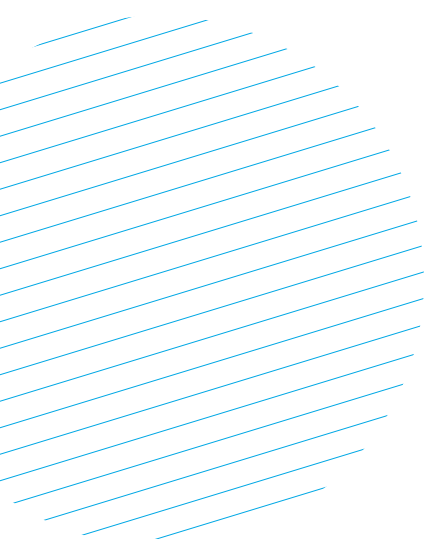
© 2023. AT&T México, derechos reservados.

Autores: Arturo Cervantes Trejo, Isaac Deneb Castañeda Alcántara, Rodrigo Rosas Osuna y Hugo Barrera Muciño. El levantamiento de información para este estudio fue realizado por Reputación Lab, S. L.

Se prohíbe la reproducción de este material sin autorización escrita de los autores.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura de ANASEVI, Reputación Lab ni de AT&T México. Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos publicados, siempre y cuando se cite la fuente completa y la dirección electrónica de la publicación.

Cita sugerida del estudio: Cervantes-Trejo, Castañeda ID, Rosas R y Barrera H (2023). Puede esperar 2023. Distracciones por el uso del celular durante la conducción en México. Preparado por Anasevi para AT&T México. Disponible en: <https://www.at.com.mx/acerca-de-at/puede-esperar.html>



CONTENIDO

Introducción	4
Sección 1. Situación de la seguridad vial en México	6
1. Contexto general	6
2. Mortalidad	8
3. Heridos	12
4. Hechos de tránsito	14
5. El Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021 - 2030	16
6. Metas 2021 - 2030	18
Sección 2. Encuesta sobre el uso del celular durante la conducción	
Principales resultados	22
Conclusiones y Recomendaciones	41

INTRODUCCIÓN

La conducción distraída, con un enfoque especial en el uso del teléfono celular y su amplia variedad de funciones mientras se conduce, se ha convertido en un **creciente problema de salud pública** que se refleja en el aumento de siniestros viales y lesiones asociadas a esta conducta.

En el marco de la campaña Puede Esperar llevada a cabo por AT&T en Estados Unidos de América desde el año 2010 y en México desde el año 2015, y con el propósito de comprender el fenómeno que representa la conducción distraída en México, en el año 2020 la Alianza Nacional para la Seguridad Vial (ANASEVI) en conjunto con AT&T México, realizaron la adaptación a español del Distracted Driving Survey (DDS) o Encuesta de Conducción Distraída. Esta se aplicó a través de las redes sociales a una muestra de 1,218 respondientes. De ellos, 56 % de los conductores declaró utilizar todo el tiempo (3 %), casi todo el tiempo (11 %) o algunas veces (33 %) el celular al manejar un vehículo particular. Los conductores entrevistados reconocieron que el uso del celular durante la conducción es para hacer llamadas (63 %), escuchar música (57 %) y Navegación y mapas (56 %). También, 71 % de los entrevistados señalaron utilizar el Bluetooth con el audio del auto para hacer llamadas, 14 % audífonos o manos libre y un 9 % con teléfono en mano. El levantamiento de información realizado durante ese año cumplió el objetivo de explorar el uso del celular al conducir por una muestra no representativa de la población mexicana.

En el año 2022, se llevó a cabo la segunda edición del estudio Puede Esperar. Distracciones por el uso del celular durante la conducción en México, para profundizar en el conocimiento de la conducción distraída en México, de manera particular por el uso de celular al conducir, identificar evidencia sobre el uso y medidas de control del uso de celular durante la conducción en otros países, así como para presentar un diagnóstico sobre la realización de medidas similares a nivel nacional.

La segunda encuesta se aplicó de manera digital a una muestra no representativa de más de 14 mil personas provenientes de los 32 estados de la República Mexicana. Conforme a esta encuesta: 19.1 % de los entrevistados reconoció utilizar el celular durante la conducción con

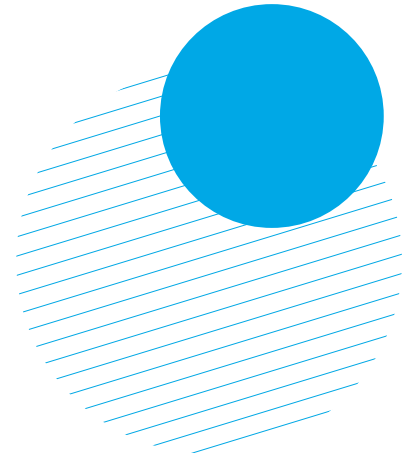
frecuencia (12.2 %), casi todo el tiempo (4.2 %) y todo el tiempo (2.7 %). Los motivos de uso reportado para quienes si utilizan el celular al conducir fueron: 49% lo utiliza para hacer llamadas; 28% para fines de navegación y uso de mapas; 11% para manipular música, 9% para enviar mensajes o utilizar whats app, 2% para otros fines y finalmente 1% para redes sociales. Cabe señalar que los datos obtenidos en esta segunda encuesta no son comparativos con el primer levantamiento, debido a ajustes en el diseño muestral; no obstante, ambos estudios marcan un esfuerzo continuo hacia la obtención de datos nacionales y actualizados sobre la conducción distraída en México.

En el afán de contribuir a disminuir las lesiones graves y muertes por hechos de tránsito en donde interviene como factor de riesgo el uso de celular, a través del levantamiento y análisis de información de manera periódica y sistemática, el presente estudio se ha desarrollado bajo una metodología que **garantiza representatividad de los datos a nivel nacional y servirá como línea base** para realizar el análisis de información de manera comparativa para los años subsecuentes. Los resultados de este tercer esfuerzo por generar datos e información relevante para el estudio de la conducción distraída son presentados en esta nueva actualización del reporte, que además incluye una atención especial a **las cinco ciudades con mayor incidencia de siniestros viales en México**: Ciudad de México, Guadalajara, Mérida, Monterrey y Tijuana.

Estamos seguros de que la información proporcionada en este estudio resultará sumamente valiosa para orientar el diseño y la implementación de políticas públicas, así como para el desarrollo de campañas y programas por parte de empresas y organizaciones de la sociedad civil que tienen interés en abordar la problemática del uso del celular durante la conducción. Además, contribuirá significativamente a la supervisión y evaluación del progreso en la implementación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como en la ejecución de la Estrategia Nacional de Movilidad.

SECCIÓN 1

Situación de la seguridad vial en México



1. Contexto general

La seguridad vial ha sido reconocida como un reto para la salud pública y la movilidad, ya que los incidentes de tránsito se han posicionado desde hace más de 20 años como una de las principales causas de muerte y discapacidad en numerosas regiones del mundo. Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), se estima que alrededor de 1.35 millones de personas mueren cada año como resultado de hechos de tránsito, y entre 20 y 50 millones sufren lesiones no mortales. Estas cifras reflejan la magnitud del problema y la urgencia de atenderlo.¹

De acuerdo con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV), la seguridad vial se define como: el conjunto de políticas, y sistemas, programas y medidas específicas orientados a garantizar el desplazamiento de personas, bienes y servicios con seguridad y cero riesgos de siniestralidad y a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito² Comprende aspectos como la infraestructura vial segura, el cumplimiento de las normas de tránsito, la educación vial, la concienciación de los riesgos asociados a la conducción, así como el uso de tecnologías avanzadas en vehículos.



Imagen generada por IA (Midjourney)

¹ Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Disponible en: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789241563840_eng.pdf

² Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2023. Disponible en: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial>

Desde una perspectiva económica, los hechos de tránsito también representan una carga significativa. Se calcula que los costos asociados a estos hechos viales equivalen a **alrededor del 3% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial**. Estos costos incluyen los gastos médicos, la pérdida de productividad y su impacto sobre los sistemas de salud y de transporte.³

La OMS ha enfatizado la importancia de tomar medidas para abordar este problema global. La meta establecida en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas es **reducir a la mitad las muertes y lesiones por accidentes de tránsito para el año 2030**.⁴ Esto requiere la colaboración de gobiernos, instituciones y la sociedad en general para implementar políticas efectivas y promover una cultura vial segura.

En México, la seguridad vial es un tema de gran preocupación, debido a la alarmante cantidad de hechos de tránsito y sus consecuencias devastadoras. De acuerdo con estadísticas del Instituto

Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), **los hechos viales constituyen una de las principales causas de mortalidad en el país, especialmente entre la población joven**. Estas tragedias no solo tienen un impacto en términos de pérdida de vidas humanas, sino también debido a que conllevan costos económicos y sociales muy significativos.⁵

Cada año, miles de personas pierden la vida en las carreteras y calles mexicanas y muchas más resultan heridas, lo que implica un enorme sufrimiento humano y una carga para el sistema de salud y las familias afectadas. Además, los siniestros de tránsito representan una pérdida de productividad que impacta directa e indirectamente a la economía del país.



Imagen generada por IA (Midjourney)

³Independent Evaluation of the United Nations Road Safety Trust Fund (UNRSF) Secretariat April 8, 2021. By Punit Arora, CEO DeftEdge Corporation. Disponible en: https://unece.org/sites/default/files/2021-05/TRANS_UNRSF%20Final%20Report.pdf

⁴Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 (2021). Organización Mundial de la Salud, Ginebra.

⁵Estimación de los costos económicos y sociales de los siniestros viales en México (2021). Instituto Mexicano para la Competitividad. Disponible en: https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2021/03/20210329_Beneficios-de-los-sistemas-de-seguridad-en-los-automo%CC%81viles_Documentos.pdf

La situación de la seguridad vial en México se ve agravada por diversos factores, como el aumento del parque vehicular, la falta de infraestructuras adecuadas, el incumplimiento de las normas de tránsito, la conducción bajo los efectos del alcohol, y cada vez con mayor frecuencia, los distractores al interior de los vehículos.

La seguridad vial no solo es responsabilidad del gobierno y las autoridades, sino también de toda la sociedad. Es crucial que todos los ciudadanos comprendan la importancia de respetar las normas de tránsito, conducir de manera responsable y ser conscientes de los riesgos asociados a la conducción.

2. Mortalidad

NOTA IMPORTANTE Para conocer las fuentes y procesamiento de datos, consultar la nota metodológica al final de esta sección.

En promedio, cada año se registran **15,101 defunciones en hechos de tránsito, 99,470 lesionados y 367,457 siniestros viales en México**. En comparación con 2020, en 2021 se observa un **aumento del 7.7% en las defunciones, de 15.2% en los lesionados y un incremento de 13.5% en los siniestros viales**. Estas cifras subrayan la importancia de continuar fortaleciendo las medidas de seguridad vial y prevención para reducir los daños asociados a los hechos de tránsito en el país.

En términos generales, durante 2021 se registró el fallecimiento de: 5,137 peatones, 4,491 motociclistas, 4,250 conductores y ocupantes de vehículos, 321 conductores y ocupantes de transporte de carga, 191 ciclistas y 65 ocupantes de autobuses.

Comparado con 2015, se registraron 7.4% menos defunciones en hechos de tránsito. Es notable la disminución de 29.9% en la mortalidad de peatones, 34.7% de ciclistas y del 14.1% en la mortalidad de automovilistas. Sin embargo, como resultado de un fenómeno alarmante, se **registró un aumento del 71.4% en la mortalidad de motociclistas**.

A continuación, se presenta un análisis más detallado, basado en los datos oficiales más recientes y disponibles públicamente, correspondientes al año 2021.

Tasa de mortalidad vial: los accidentes de tránsito se ubican como la décima causa de muerte en el país, con un total de 14,454 fallecimientos y una tasa de mortalidad de 11.2. Esto indica una disminución tanto en términos absolutos como en la tasa de mortalidad en comparación con años anteriores.

Grupos de población más afectados: Los datos revelan que los accidentes de tránsito **son la segunda causa de muerte en México para el rango de edad de 5 a 34 años**, solo por debajo de los homicidios. Este hallazgo pone de manifiesto la importancia de abordar de manera prioritaria la seguridad vial en estos grupos de población.

Tasa de mortalidad por sexo: Los datos indican que la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito es más alta en hombres que en mujeres. **En hombres, la tasa de mortalidad es de 18.3 por cada 100,000 habitantes, mientras que en mujeres es de 4.1.** Esto sugiere que los hombres tienen aproximadamente 4.4 veces más riesgo de morir a consecuencia de los hechos de tránsito en comparación con las mujeres. Es fundamental considerar esta diferencia de género al diseñar estrategias y políticas de seguridad vial, con el objetivo de abordar los factores de riesgo específicos que afectan a cada grupo.

Tasas de mortalidad por grupos de edad y sexo: Los datos revelan que, tanto en hombres como en mujeres, las tasas de mortalidad en accidentes de tránsito varían según los grupos de edad. En hombres, se observa que **las tasas de mortalidad más altas se encuentran en los grupos de edad de 80 a 84 años (30.3), 70 a 74 años (28.9), 25 a 29 años (28.4) y 20 a 24 años (28.2).**

Estos resultados resaltan la necesidad de adoptar medidas de seguridad vial con perspectiva de género, que consideren a los usuarios en mayor riesgo y según los rangos de edad. Por otro lado, **en mujeres las tasas de mortalidad más altas se encuentran en los grupos de edad de 80 a 84 años (7.7), 85 y más (7.3), 75 a 79 años (6.9) y 25 a 29 años (5.9).** Estos datos destacan la necesidad de considerar las características y los riesgos específicos de cada grupo de edad y género al desarrollar políticas y programas de seguridad vial.



Imagen generada por IA (Midjourney)

La mortalidad por accidentes de tránsito en México también presenta variaciones significativas, según **los diferentes grupos de usuarios de las vías**. A continuación, se describen las tasas de mortalidad por categorías:

Peatones: La tasa de mortalidad para los peatones es de **4.2 por cada 100 mil habitantes**. Esto resalta la vulnerabilidad de los peatones en el entorno vial, ya que **no cuentan con la protección física de un vehículo en caso de colisión**.

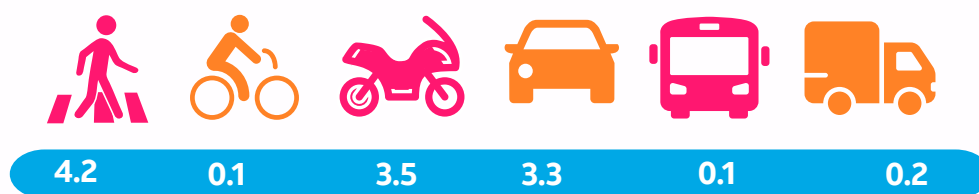
Ciclistas: Los ciclistas tienen una tasa de mortalidad de **0.1 por cada 100 mil habitantes**. Aunque esta tasa es baja en comparación con otras categorías, es importante implementar medidas de seguridad específicas para proteger a estos usuarios, **previniendo un incremento de la movilidad activa en zonas urbanas del país**.

Motociclistas: Los motociclistas presentan una tasa de mortalidad de **3.5 por cada 100 mil habitantes**. Esta cifra destaca el alto riesgo al que están expuestos los motociclistas debido a **la falta de protección estructural de las motocicletas y la mayor exposición a colisiones y caídas**.

Vehículos: Los conductores y ocupantes de vehículos tienen una tasa de mortalidad de **3.3 por cada 100 mil habitantes**. Si bien los vehículos brindan cierta protección en comparación con otros usuarios de la vía, **aún existe el riesgo de lesiones graves o fatales en caso de accidentes**.

Autobuses: La tasa de mortalidad para los ocupantes de autobuses es de **0.1 por cada 100 mil habitantes**. Esto indica que **los ocupantes de autobuses presentan un menor riesgo en comparación con otras categorías de usuarios de las vías**.

TASA DE MORTALIDAD POR TIPO DE USUARIO



Elaborado por ANASEVI con datos de la Base de Defunciones, INEGI 2021

Transporte de carga: Los conductores y ocupantes de transporte de carga tienen una tasa de mortalidad de **0.2 por cada 100,000 habitantes**. Si bien esta tasa es relativamente baja, es importante implementar medidas de seguridad específicas para **proteger a los conductores y reducir los riesgos al resto de los usuarios de las vías**.

En cuanto a la concentración de los hechos de tránsito en México, **se identifican 10 estados que representan el 50 % del total de las defunciones**. Los estados con mayor concentración son Jalisco, Michoacán, Chihuahua, Estado de México, Guanajuato, Nuevo León, Ciudad de México, Sinaloa, San Luis Potosí y Chiapas. Estos datos son importantes para dirigir los esfuerzos de prevención y seguridad vial en **aquellas áreas específicas donde la incidencia es más alta**.

TABLA 1. Distribución de las defunciones en hechos de tránsito en México, 2021

Estado	Defunciines	Porcentaje
Jalisco	1196	8.3
Michoacán	809	5.6
Chihuahua	750	5.2
México	744	5.1
Guanajuato	738	5.1
Nuevo León	639	4.4
Ciudad de México	619	4.3
Sinaloa	616	4.3
San Luis Potosí	544	3.8
Chiapas	528	3.7
Resto del país	7101	49.1

Fuente. Elaboración propia con base en los datos publicados por el INEGI, 2021.

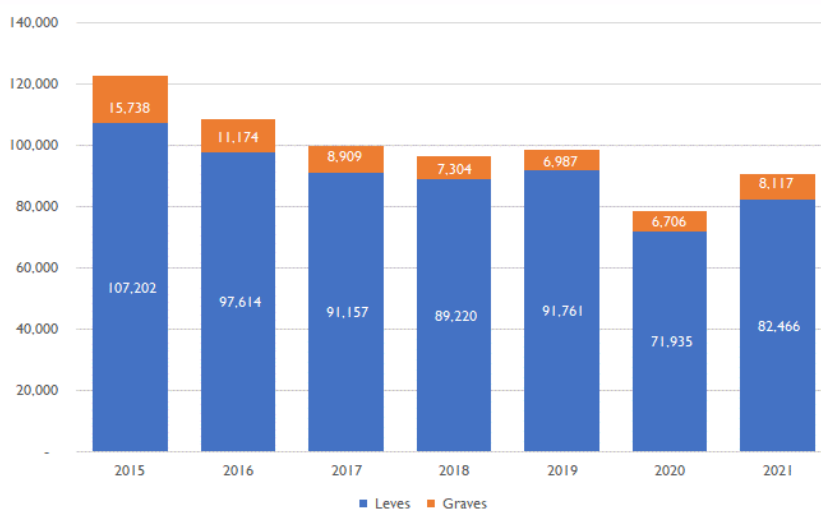
Si consideramos las tasas de mortalidad por estado, es decir, el riesgo de perder la vida en un hecho de tránsito, el comportamiento es distinto. **Los diez estados con los niveles de inseguridad vial más elevados son:** Zacatecas (23.5), Nayarit (22.4), Durango (20.5), Chihuahua (19.5), Sinaloa (19.4), San Luis Potosí (18.9), Colima (18.7), Tabasco (17.8), Michoacán (16.7) y Querétaro (16.4).

Debido a la falta de protección estructural de las motocicletas, los motociclistas están expuestos a un mayor riesgo de lesiones graves en caso de colisiones o caídas. Además, factores como el exceso de velocidad, la falta de capacitación y el incumplimiento de las normas de tránsito contribuyen a su vulnerabilidad. **Es crucial implementar medidas específicas para mejorar la seguridad de los motociclistas**, como la promoción del uso de cascos protectores, la educación vial enfocada en motociclistas y la infraestructura adecuada para su circulación.

Lesionados leves: En 2021 se registraron **54,099 casos de lesionados leves**⁶. Aunque esto representa un aumento del **14.6%** en comparación con 2020, es alentador observar una disminución del 23% en comparación con 2015. Sin embargo, es importante destacar que los peatones y ciclistas aún representan un porcentaje significativo de los lesionados graves. **El 22.1% de los lesionados graves corresponden a peatones y ciclistas**, lo que subraya su vulnerabilidad en el entorno vial.

Como usuarios más expuestos, **los peatones y ciclistas enfrentan un mayor riesgo debido a la falta de protección física en caso de colisiones con vehículos motorizados**. La falta de infraestructuras seguras para su desplazamiento, la falta de respeto a los espacios peatonales y ciclistas, así como la falta de conciencia vial contribuyen a su exposición al riesgo. Es fundamental mejorar la infraestructura vial, crear vías exclusivas para peatones y ciclistas, y promover la educación vial enfocada en su protección y su seguridad.

GRÁFICA 1. Lesionados leves y graves en hechos de tránsito. 2015 a 2021.



Elaborado por ANASEVI con datos de INEGI, 2021.

⁶La fórmula para identificar lesionados leves resulta de la diferencia de la totalidad de heridos tanto en zonas urbanas como en carreteras contra el número de egresos hospitalarios (lesiones graves). Fuente: Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, INEGI 2021. Estadística de accidentes de tránsito, año 2021. IMT, 2021. Egresos hospitalarios. Secretaría de Salud, 2021.

Estos datos resaltan la necesidad de fortalecer las medidas de seguridad vial para reducir tanto el número de lesionados graves como de lesionados leves en hechos de tránsito. Es fundamental implementar estrategias específicas dirigidas a proteger a los usuarios de motocicletas, así como a los peatones y ciclistas, quienes representan grupos particularmente vulnerables en las vialidades. La implementación de políticas integrales, la mejora de la infraestructura vial y la promoción de una cultura vial responsable y respetuosa son acciones clave para proteger la vida y la integridad de estos usuarios vulnerables.

4. Hechos de tránsito

El análisis del parque vehicular y de los incidentes de tránsito en México pone de manifiesto una realidad compleja y de múltiples dimensiones en lo que respecta a la movilidad y la seguridad vial. Estas cifras plantean tanto desafíos como oportunidades para mejorar la seguridad en las vías y reducir las tragedias vinculadas a los siniestros viales.

Parque vehicular: El aumento del 31.7% en el número de automóviles particulares en comparación con 2015 muestra **un crecimiento significativo de la movilidad motorizada en el país**. Este aumento puede atribuirse a varios factores, como el incremento de la población, el crecimiento económico y el acceso a créditos para la adquisición de vehículos. Si bien el aumento de la movilidad es un signo de desarrollo y progreso, también conlleva desafíos importantes en términos de congestión vehicular, emisiones de gases de efecto invernadero y riesgos asociados con los accidentes de tránsito.

El marcado aumento de **125.2% en el número de motocicletas en circulación** es otra tendencia importante a tener en cuenta. Las motocicletas ofrecen ventajas en términos de movilidad y ahorro de combustible, especialmente en áreas urbanas con tráfico denso. Sin embargo, su mayor vulnerabilidad a colisiones y caídas y la falta de protección estructural hacen que los motociclistas estén expuestos a un mayor riesgo de lesiones graves o fatales en caso de accidentes. Esto requiere una atención especial para abordar los factores de riesgo asociados con el uso de motocicletas, como la implementación de políticas de seguridad específicas, la promoción del uso de cascos protectores y la mejora de la infraestructura vial para su circulación segura.

Siniestros viales: Aunque la disminución del 11% en los siniestros viales entre 2015 y 2021 es alentadora, **aún se registraron 355,435 incidentes en 2021**, lo que indica la necesidad de continuar trabajando para reducir la incidencia de accidentes en las vías. **La concentración del 52% de los siniestros en siete estados del país:** Nuevo León, Chihuahua, Sonora, Estado de México, Guanajuato, Michoacán y Baja California; destaca la importancia de implementar medidas específicas y personalizadas para abordar los factores de riesgo locales y mejorar la seguridad vial en estas áreas.

Factores de riesgo: Los factores de riesgo conductuales, como el exceso de velocidad, los distractores al conducir y el consumo de alcohol, **son responsables del 95.5% de los hechos de tránsito en México**. Estos factores están relacionados con el comportamiento humano y reflejan la importancia de la educación vial, la concientización y la promoción de una cultura vial responsable.

Los programas de educación vial deben enfocarse en cambiar las actitudes y comportamientos de los conductores, concienciando sobre la importancia de respetar las normas de tránsito, evitar el uso de dispositivos electrónicos mientras se conduce y abstenerse de consumir alcohol antes de manejar, entre otros.

Por otro lado, **solo el 4.5% de los siniestros atribuidos a causas mecánicas, ambientales o infraestructura**, resaltan la importancia de mantener y mejorar la infraestructura vial, así como garantizar el mantenimiento adecuado de los vehículos. La presencia de infraestructuras inadecuadas, como calles en mal estado o señalización deficiente, puede contribuir a la ocurrencia de accidentes. Además, el mantenimiento adecuado de los vehículos, incluyendo el sistema de frenos, neumáticos y luces, es esencial para evitar fallas mecánicas que puedan causar accidentes.

Enfoque de sistema seguro: Conforme al Plan Mundial para el segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, **la disminución de muertes y lesiones graves por hechos viales puede ser atendida desde el Enfoque de Sistema Seguro**.⁷ Este enfoque considera a la infraestructura,

⁷ Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial (2017). Organización Mundial de la Salud. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>



Es una continuación del Primer Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, que buscaba estabilizar y reducir las tasas de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito en todo el mundo.⁸ Si bien se lograron algunos avances durante el primer decenio, **aún se enfrentan grandes desafíos significativos para lograr una reducción sostenida en el número de accidentes de tránsito y sus consecuencias.**

Las metas principales del Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 son:⁹

1- Reducción a la mitad del número de defunciones y lesiones graves:

La meta central del decenio es reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves en hechos de tránsito para el año 2030. Esta ambiciosa meta busca **salvar millones de vidas y prevenir lesiones que provocan algún tipo de discapacidad en todo el mundo.**

2- Enfoque en usuarios vulnerables: El decenio se enfoca especialmente en proteger a los usuarios vulnerables de las vías, como peatones, ciclistas y motociclistas. Estos grupos enfrentan un mayor riesgo de sufrir lesiones graves o fatales en caso de accidentes y requieren medidas específicas de seguridad vial.

3- Mejorar la seguridad en la infraestructura vial: El decenio promueve la mejora de la infraestructura vial para garantizar entornos más seguros para todos los usuarios de las vías. Esto incluye la construcción de calles y carreteras seguras, cruces peatonales adecuados, señalización clara y otras medidas para reducir los riesgos de accidentes.

4- Promover una cultura vial segura: El Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial busca fomentar una cultura vial segura en la que se respeten las normas de tránsito, se eviten comportamientos riesgosos al conducir y se promueva el uso responsable de las vías.

5- Fortalecer la vigilancia y la recolección de datos: El decenio enfatiza la importancia de una vigilancia efectiva de los hechos de tránsito y la recolección de datos precisos. Esto permite identificar tendencias, evaluar la efectividad de las medidas implementadas y tomar decisiones basadas en evidencia para mejorar la seguridad vial.

⁸ Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (2011). Organización Mundial de la Salud. Disponible en: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/82584/WHO_NMH_VIP12.03_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

⁹ Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 (2021). Organización Mundial de la Salud, Ginebra.

De manera particular, el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, establece como meta de desempeño la “**Meta 10: Para 2030, todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.**”

El Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 es un llamado global para que los países y las organizaciones trabajen juntos para abordar el problema de los accidentes de tránsito y mejorar la seguridad vial en sus respectivas regiones. **La colaboración y la implementación de estrategias efectivas en múltiples niveles, desde el gobierno hasta la sociedad civil, son fundamentales para alcanzar las metas establecidas y lograr un entorno vial más seguro para todos.**

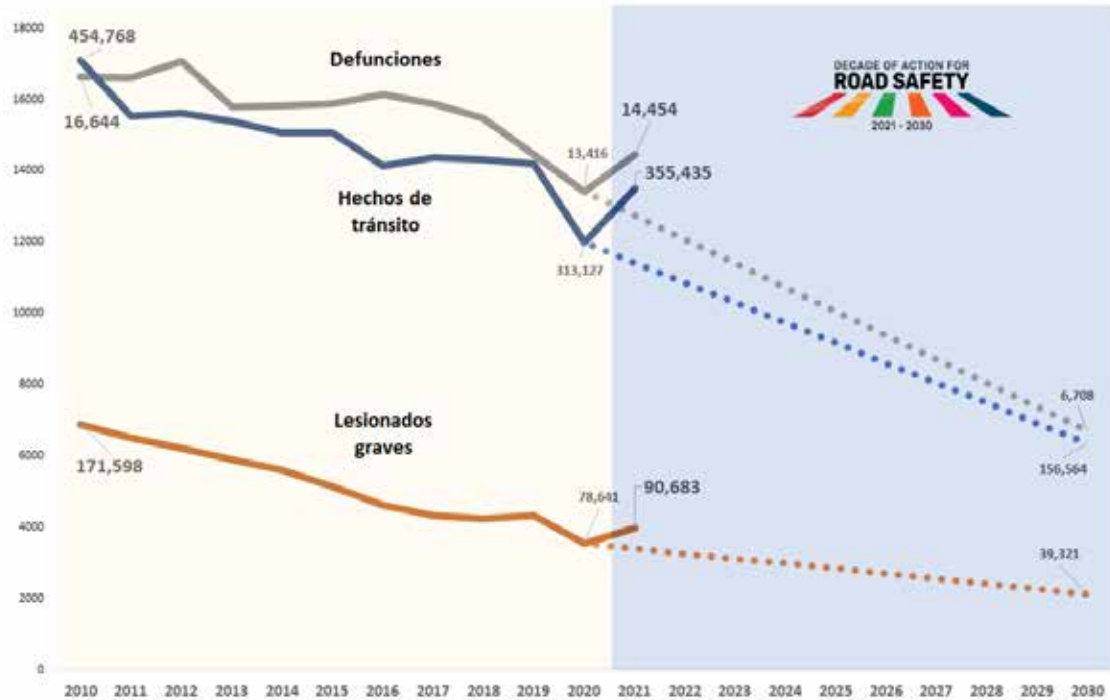
6. Metas 2021-2030

En México, la meta es ambiciosa y busca reducir a la mitad el número de defunciones y lesionados graves para el año 2030, partiendo de los **datos de 2021. Sin embargo, los datos históricos de México muestran que no se logró alcanzar la meta propuesta para 2020, tanto en defunciones como en lesionados graves.**

En el caso de las defunciones, el objetivo para 2020 era reducir el número a 12,745, pero la cifra real fue de 14,454. Esto indica que **hubo un incremento en el número de defunciones en comparación con las proyecciones esperadas**, lo que refleja los desafíos persistentes en la mejora de la seguridad vial en el país.

En el caso de los lesionados graves, la situación también es preocupante. **La meta para 2020 era reducir el número de lesionados graves a 26,363, pero la cifra real fue de 36,484.** Esto representa un aumento significativo en comparación con las expectativas proyectadas. A pesar de haber mostrado disminuciones en los años anteriores, el aumento en 2021 muestra la complejidad del desafío para prevenir lesiones graves en hechos de tránsito.

La meta para el año 2030, con una reducción del 50%, implica la reducción de 6,708 fallecimientos y 39,321 casos de lesiones graves. Alcanzar este objetivo requerirá la implementación de acciones sólidas y sostenidas en diversos frentes.

GRÁFICA 2. Tendencia de las defunciones, lesionados graves y hechos de tránsito. 2010 a 2030.


Elaborado por ANASEVI con datos del INEGI, 2021.

Cuando desagregamos la tendencia de las defunciones por tipo de usuario, que incluye a peatones, conductores, ocupantes de vehículos particulares y motociclistas, encontramos la siguiente información:

1. Peatones:

- En 2021, la cifra de defunciones de peatones fue de 5,137, superando ligeramente la proyección esperada para ese año (4,825).
- La meta propuesta para 2030 es reducir el número de defunciones de peatones a 2,539, lo que implica una reducción adicional significativa para alcanzar la meta.

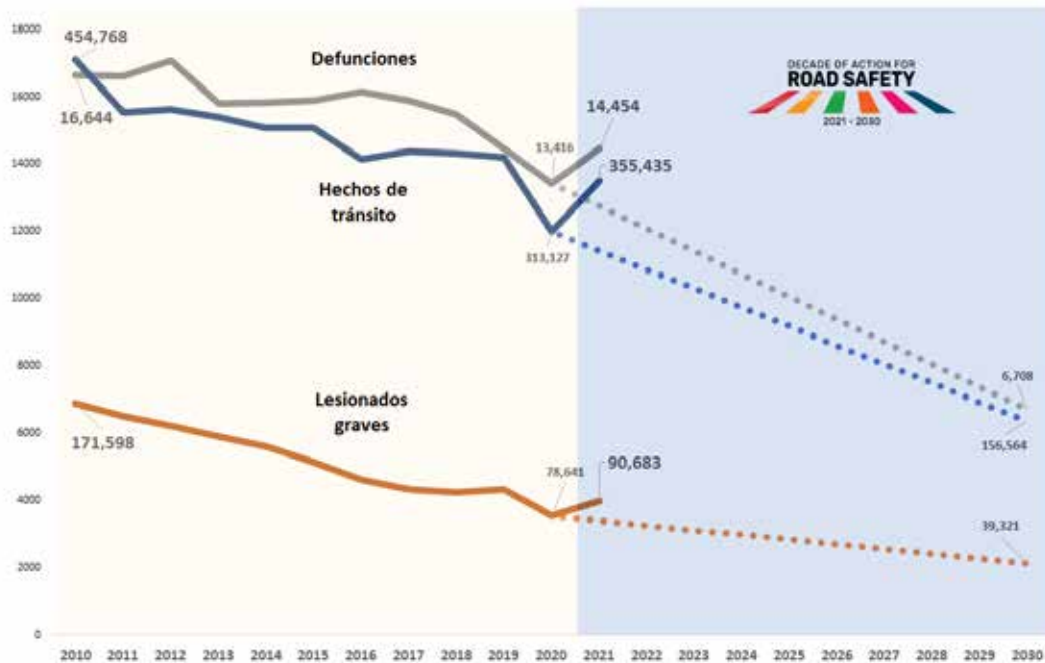
2. Conductor automóviles particulares:

- En 2021, la cifra de defunciones de ocupantes de automóviles particulares fue de 4,250, superando ligeramente la proyección esperada para ese año (3,546).
- La meta propuesta para 2030 es reducir el número de defunciones de ocupantes de automóviles particulares a 1,866.

3. Motociclistas:

- En 2021, la cifra de defunciones de motociclistas fue de 4,491, superando ligeramente la proyección esperada para ese año (3,848).
- La meta propuesta para 2030 es reducir el número de defunciones de motociclistas a 2,025.

GRÁFICA3. Tendencia de las defunciones por tipo de usuario. 2010 a 2030.



Elaborado por ANASEVI con datos del INEGI, 2021.

El análisis de las cifras de defunciones por tipo de usuario en el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial muestra la necesidad de continuar fortaleciendo las medidas de seguridad vial y enfocarse en estrategias específicas para proteger a los peatones, ocupantes de automóviles particulares y motociclistas en las vías. **Alcanzar las metas propuestas para 2030 requerirá un enfoque integral y la colaboración de diferentes actores para abordar los desafíos y mejorar la seguridad vial en México.**

Nota metodológica

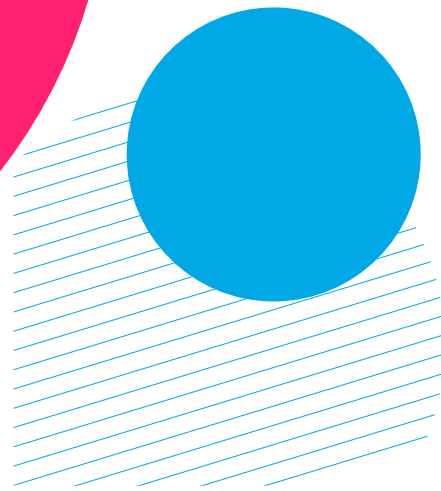
Esta sección ha sido elaborada a través de la consulta, análisis e integración de distintas bases de datos oficiales disponibles al mes de agosto de 2023:

1. Base de defunciones 1998-2021. INEGI/Salud. 2023. Consultado el 22 de agosto de 2023 en: http://www.dgjs.salud.gob.mx/contenidos/basesdedatos/bdc_defunciones_gobmx.html
2. Accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas. INEGI, 2023. Consultado el 22 de agosto de 2023 en: <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/>
3. Estadística de accidentes de tránsito. Dirección General de Servicios Técnicos. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. México, 2023. Consultado el 22 de agosto de 2023 en: <https://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/estadistica-de-accidentes-de-transito/>
4. Egresos hospitalarios. Dirección General de Información en Salud. Secretaría de Salud, 2023. Consultado el 22 de febrero de 2023 en: http://www.dgjs.salud.gob.mx/contenidos/basesdedatos/bdc_egresoshosp_gobmx.html
5. Proyecciones de población de CONAPO versión Encuesta Intercensal 2015. Secretaría General del Consejo Nacional de Población (CONAPO), 2023. Consultado en: http://www.dgjs.salud.gob.mx/contenidos/basesdedatos/bdc_poblacion_gobmx.html
6. Vehículos de motor registrados en circulación. INEGI, 2023. Consultado el 22 de agosto de 2023 en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est&c=13158&proy=vmrc_vehiculos.

Se utilizaron los datos disponibles del periodo comprendido entre el 2015 y 2021, siendo este último año el más reciente con carácter de fuente oficial. Para el cálculo de la mortalidad se ha utilizado la Clasificación Internacional de Enfermedades 10ª Edición (CIE- 10) utilizando los siguientes códigos: V02 al V89 y Y-85. Se realizó una redistribución proporcional de los códigos registrados como “otros” y “no especificados” a tipo de usuarios: peatones, ciclistas, motociclistas, ocupantes de vehículos, ocupantes de autobús y ocupantes de vehículos de carga. Las tablas y gráficas son de elaboración propia con base en la utilización de las fuentes antes mencionadas. La proyección de las metas a 2030 se elaboraron considerando una reducción del 50% del número absoluto tomando como base el año 2020 estableciendo una tendencia lineal. El número de siniestros viales se calculó tomando en consideración la suma reportada por el INEGI y por la SCIT. El número de lesionados graves se calculó tomando como fuente la base de egresos hospitalarios bajo el criterio de personas que requirieron atención médica hospitalaria con base en los códigos ya señalados. El número de lesionados leves fue calculado sumando lo reportado por el INEGI y por la SICT. Considerando como lesionados in situ, de acuerdo con la metodología de recolección de datos de dichas instituciones. Sobre este total, se restó el número de egresos hospitalarios (lesionados graves) y con ello se calculó el número de lesionados leves (que no requirieron atención médica hospitalaria). La tasa de mortalidad se calculó con base en 100,000 habitantes. La tasa de letalidad se calculó con base en el número total defunciones de acuerdo con el numeral 1 entre el número de siniestros viales por 1,000 siniestros. La tasa de siniestralidad se calculó considerando el número de siniestros viales entre el parque vehicular por 1,000 vehículos. La tasa de motorización se calculó con base en el parque vehicular y la población por 1,000 habitantes.

SECCIÓN 2

Encuesta sobre el uso del celular durante la conducción



La encuesta sobre uso de celular durante la conducción 2023, ha sido diseñada para ser utilizada como línea base para evaluar la evolución de los hábitos de uso de dispositivos móviles al volante y la conciencia social respecto a esta problemática.

Conforme al marco muestral, la encuesta cuenta con representatividad a nivel nacional, y una submuestra en cinco áreas metropolitanas definidas bajo el criterio de incidencia de siniestros viales.

El grupo de interés son los residentes en México, mayores de 18 años y con conexión a Internet.

Para el levantamiento de la información se utilizó la metodología CAWI (Computer Assisted Web Interviewing), entrevistas online. De acuerdo con esta, las entrevistas se realizaron con un cuestionario autoadministrado. Una importante ventaja de esta metodología en un tema como éste, es que el entrevistado tiene una mayor intimidad para contestar las distintas preguntas, sin buscar la aprobación del entrevistador.

La muestra utilizada fue de 2,001 entrevistas individuales:

- a) Muestra principal: 1,001 entrevistas.
- b) Muestras adicionales en cinco áreas metropolitanas de interés por la incidencia de accidentes de tráfico:

- Ciudad de México (CDMX): 200 entrevistas
- Guadalajara: 200 entrevistas
- Mérida: 200 entrevistas
- Monterrey: 201 entrevistas
- Tijuana: 199 entrevistas

La aplicación de las encuestas se realizó durante el mes de julio del 2023. La encuesta cuenta con 22 reactivos e indaga sobre el uso del celular durante la conducción por conductores, pasajeros de vehículos de uso privado.

En la encuesta se consideraron: a) un perfil general de los entrevistados, a partir de su rango de edad, género, ocupación y forma principal de traslado; b) el uso del celular durante la conducción y la percepción de riesgo por su uso, así como la posibilidad de haber sufrido un siniestro vial a causa de distraerse al conducir (contextualizando las respuestas a los últimos 30 días).

PRINCIPALES RESULTADOS

PERFIL DEL ENTREVISTADO

1. Muestra

Se aplicaron un total de 2,001 entrevistas, 1,001 como muestra principal y 1,000 sobremuestras en cinco áreas metropolitanas: CDMX (200 entrevistas), Guadalajara (200), Mérida (200), Monterrey (201) y Tijuana (199).

Tabla 2. Distribución de la muestra y sobremuestras.

Muestra Principal	Sobremuestras				
Total	CDMX	Guadalajara	Mérida	Monterrey	Tijuana
1,0012	00	2002	00	2011	99

2. Región

La distribución de entrevistas se dividió en cuatro regiones: Centro (25 %), Norte (22.7 %), Pacífico (23.5 %) y Sur Península (28.9 %). La tabla 3 muestra las entidades federativas que conforman cada región.

Tabla 3. Regiones.

Región	Total
Centro CDMX, Estado de México, Hidalgo, Morelos	25.0%
Norte Baja California, Baja California Sur, Sinaloa, Sonora, Durango, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Chihuahua	22.7%
Pacífico Jalisco, Michoacán, Querétaro, San Luís de Potosí, Zacatecas, Aguascalientes, Colima, Nayarit, Guanajuato	23.5%
Sur Península Quintana Roo, Tabasco, Puebla, Veracruz, Guerrero, Yucatán, Oaxaca, Campeche, Chiapas, Tlaxcala	28.9%

3. Género y edad

Por sexo, las entrevistas se aplicaron en promedio a 50 % mujeres y 50 % hombres. Por Zona Metropolitana los porcentajes varían, particularmente en Guadalajara: 63.5 % hombres y 36.5 %; así como en Tijuana: 36.7 % hombres y 63.3% mujeres.

Tabla 4. Entrevistas por sexo y zona metropolitana.

Sexo	Total	CDMX	Guadalajara	Mérida	Monterrey	Tijuana
Hombre	50.0% ⁴	2.5%	63.5% ⁵	5.5%	51.7% ³	6.7%
Mujer	50.0% ⁵	7.5%	36.5% ⁴	4.5%	48.3% ⁶	3.3%

Para el levantamiento, los entrevistados se agruparon por edades de 18 a 24 años, 25 a 34 años, 35 a 44 años y 46 y más años. El grupo de edad con mayor representatividad es el de 46 y más (29.6%), y el menor el grupo de 35 a 44 años (20.2 %).

Según la zona metropolitana, el grupo de edad con mayor representatividad es el de 18 a 24 años de edad, en CDMX (65 %), y el de menor representatividad el grupo de 35 a 44 años, también en CDMX (3.5 %).

Tabla 5 Entrevistas por sexo y zona metropolitana.

Edad	Total	CDMX	Guadalajara	Mérida	Monterrey	ijuana
18 - 24	27.8% ⁶	5.0%	25.0% ¹	1.0%	18.9% ¹	8.1%
25 - 34	22.5% ⁴	.5% ¹	8.0%	23.0% ³	0.8%	37.7%
35 - 44	20.2% ³	.5% ²	8.5%	30.0% ²	4.9%	15.1%
46+	29.6% ²	7.0%	28.5% ³	6.0%	25.4% ²	9.1%

4. Ocupación

Según la ocupación, el 37.3 % de los entrevistados son empleados en el sector privado, seguidos por *desempleado* (15.4 %), *autoempleo* y *estudiante* (13.9 % y 13.8 %), respectivamente.

La ocupación con mayor representatividad por zona metropolitana es la de empleado en sector privado (54 %) en Guadalajara, mientras que la ocupación de entrevistados menos representada es la de *miembro de ONG*, con 0 % en las cinco zonas metropolitanas.

Tabla 6 Entrevistas por sexo y zona metropolitana.

Ocupación	Total	CDMX	Guadalajara	Mérida	Monterrey	Tijuana
Empleado en sector privado	37.3%	20.5%	54.0%	47.0%	44.8%	40.2%
Funcionario público	9.6%	4.0%	8.0%	14.0%	17.9%	6.0%
Miembro de ONG	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Empresario por cuenta propia	10.0%	6.5%	9.5%	8.0%	16.9%	6.0%
Autoempleo	13.9%	14.0%	8.0%	11.5%	4.5%	16.6%
Estudiante	13.8%	34.5%	7.5%	6.5%	4.5%	8.0%
Desempleado	15.4%	20.5%	13.0%	13.0%	11.4%	23.1%

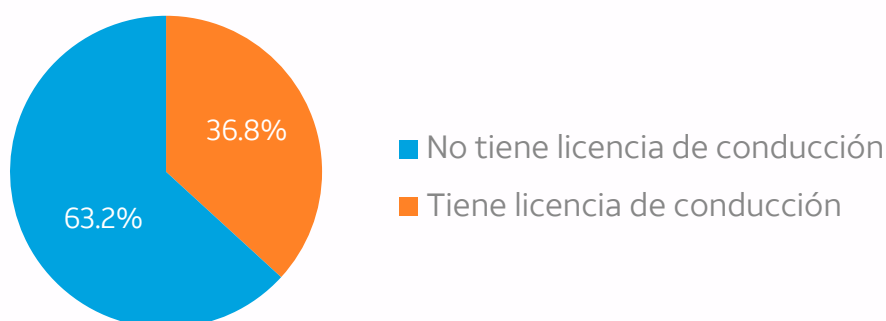
RESULTADOS

5. Licencia de conducir

P1: ¿Tienes licencia para manejar?

La mayoría de los mexicanos mayores de 18 años tiene licencia de conducir. El 63.2 % de los encuestados refirió contar con licencia de conducir.

Gráfica 4. Posesión de una licencia de conducir.

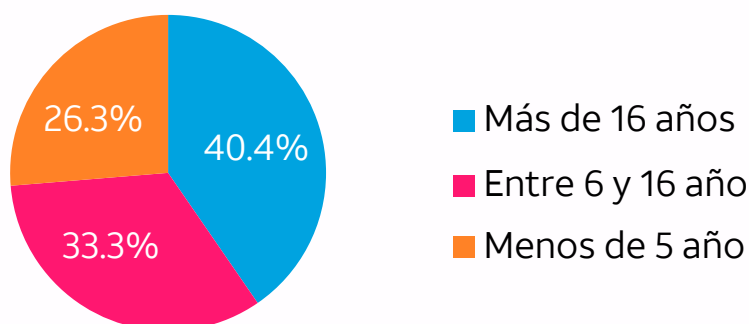


Esta pregunta se hace a todos los participantes en la encuesta. n= 1001 100% de la muestra total país.

P2: ¿Hace cuánto tiempo que tienes licencia para manejar?

Más del 73.7% de los encuestados poseen licencias de conducir con una antigüedad que varía entre 6 y más de 16 años. Sin embargo, entre aquellos que indican tener licencia, solo uno de cada cuatro puede ser clasificado como conductores principiantes, al tener menos de 5 años con su licencia.

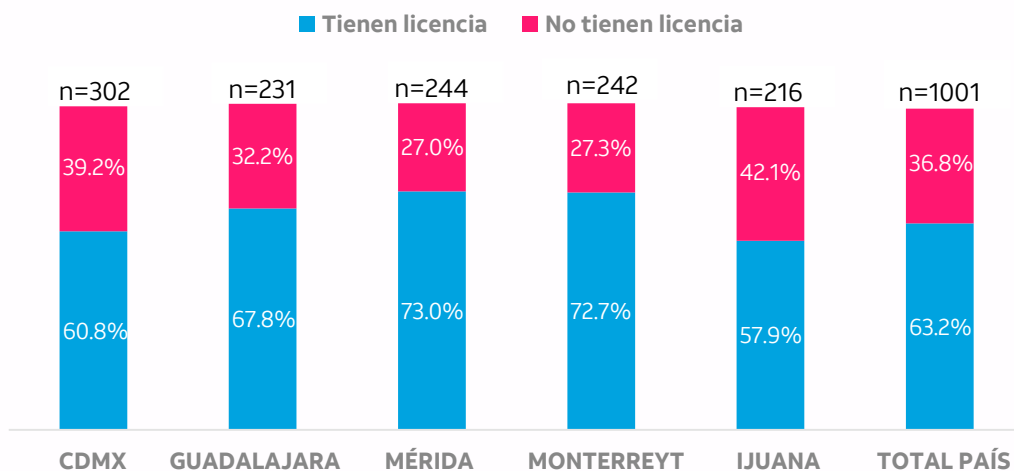
Gráfica 5. Antigüedad de la licencia de conducción.



Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran tener una licencia de conducción. n= 648 63,2% de la muestra total país.

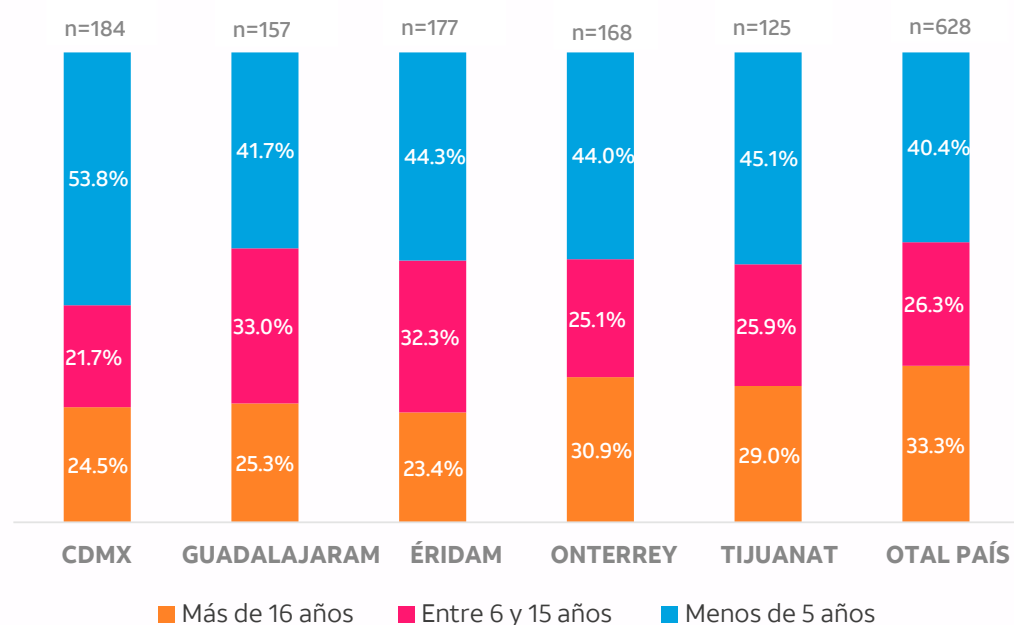
P3: ¿Tienes licencia para manejar? por área metropolitana

El área metropolitana con mayor porcentaje de entrevistados mayores de 18 años con licencia es Mérida (73 %), seguida por Monterrey (72.7 %) y Guadalajara (67.8 %). El área metropolitana con menor porcentaje de entrevistados con licencia es Tijuana (58.9 %).

Gráfica 6. Posesión de una licencia de conducir por zona metropolitana¹⁰

P4: ¿Hace cuánto tiempo que tienes licencia para manejar? por área metropolitana.

El área metropolitana en donde se registró mayor número de conductores mayores de 18 años con licencia, con una antigüedad de más de 16 años, es la CDMX (53.8%), y con una antigüedad entre 6 a 15 años fue Guadalajara (33.0%). El área metropolitana en donde se observó el mayor número de conductores con licencia con una antigüedad de menos de 5 años es la CDMX (24.5%).

Gráfica 7. Antigüedad de la licencia de conducción por zona metropolitana

Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran tener una licencia de conducción en la pregunta anterior.

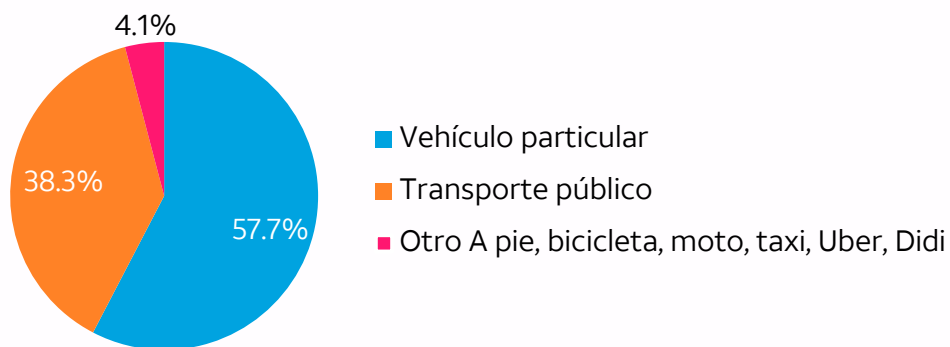
¹⁰ En todos los casos, para el análisis en las áreas metropolitanas de interés, se han considerado tanto los entrevistados de las muestras específicas de esas áreas como los de la muestra total país que declararon residir en esas áreas metropolitanas.

6. Modo de traslado

P5: En los últimos 30 días, ¿Cuál fue tu forma de traslado más habitual?

El vehículo particular es el medio de transporte más habitual. Un 57.7 % de las personas entrevistadas señalaron utilizar este medio como el principal modo de moverse, seguido del transporte público (38.3 %).

Gráfica 8 Medio de transporte habitual.

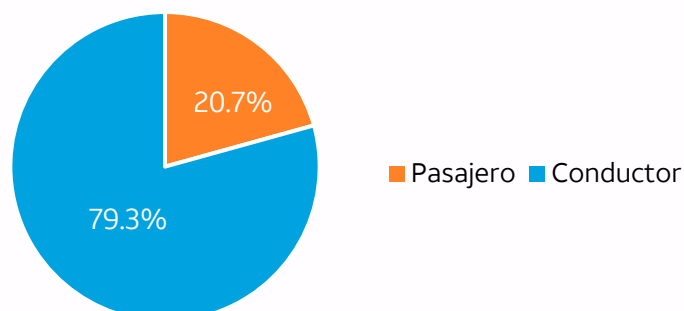


Esta pregunta se hace a todos los participantes en la encuesta. n= 1001(100% de la muestra total país).

P6: Has declarado que tu forma de traslado habitual es en vehículo particular. ¿Cuál es tu papel?

El 79.3 % de los entrevistados que viajan en vehículo particular lo hacen como conductor y solo el 20.7 % tiene un papel como pasajero.

Gráfica 9 Rol habitual durante el viaje en vehículo particular.

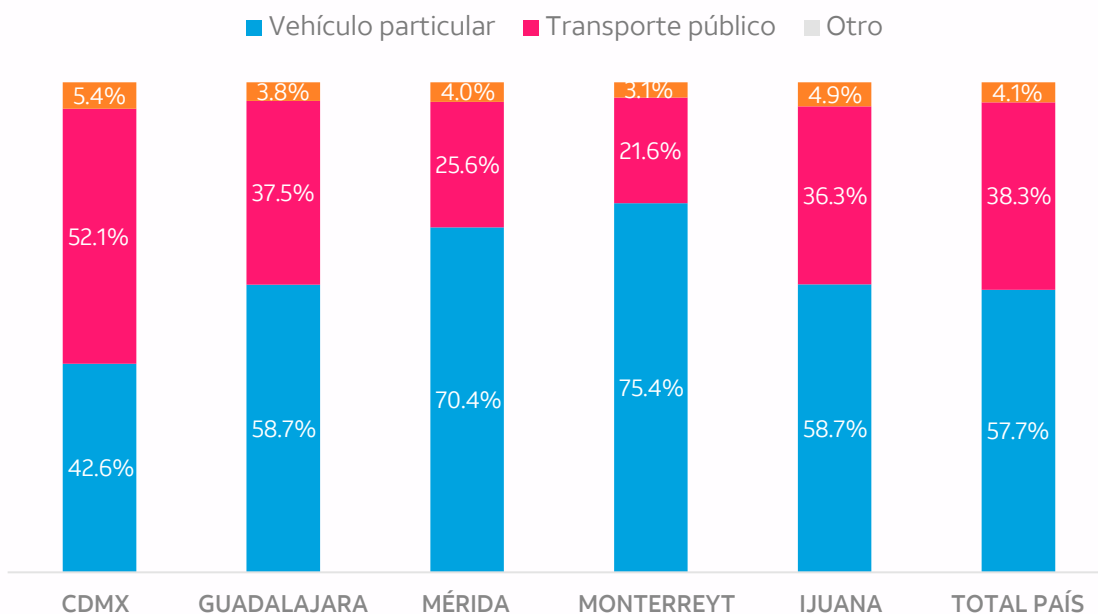


Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular en la pregunta anterior. n= 577 (57,7% de la muestra total país)

P7: En los últimos 30 días, ¿Cuál fue tu forma de traslado más habitual? Por zona metropolitana

El área metropolitana de Monterrey fue donde las personas entrevistadas reportaron el uso de vehículo particular como transporte más habitual en los últimos 30 días (75.4 %) y el área metropolitana de la CDMX, quien observó el menor uso de vehículo particular como medio de transporte habitual 42.6 %. El área metropolitana de CDMX fue donde las personas entrevistadas reportaron mayor uso de transporte público como transporte más habitual (52.1 %), mientras que el área metropolitana de Monterrey fue donde se identifica menor uso de transporte público como medio de transporte habitual (21.6 %).

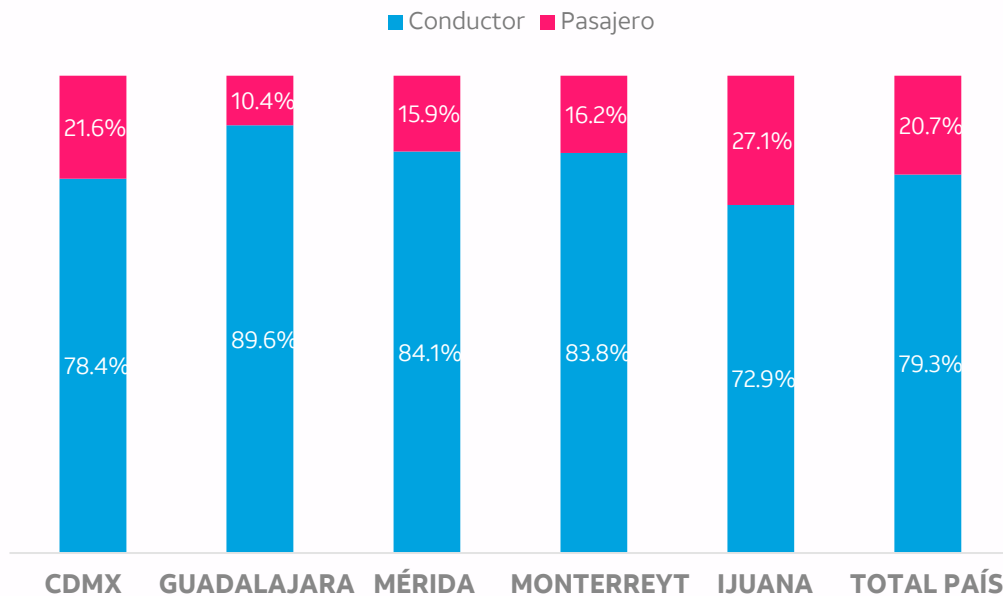
Gráfica 10 Medio de transporte habitual por zona metropolitana



Esta pregunta se hace a todos los participantes en la encuesta.

P8: Has declarado que tu forma de traslado habitual es en vehículo particular. ¿Cuál es tu papel? por zona metropolitana

El área metropolitana de Guadalajara fue donde se reportó el mayor número de personas que viajan como conductor en vehículo particular (89.6 %) y el área metropolitana de Tijuana en donde se registró el mayor porcentaje de entrevistados que viaja como acompañante durante el viaje en vehículo particular (27.1 %).

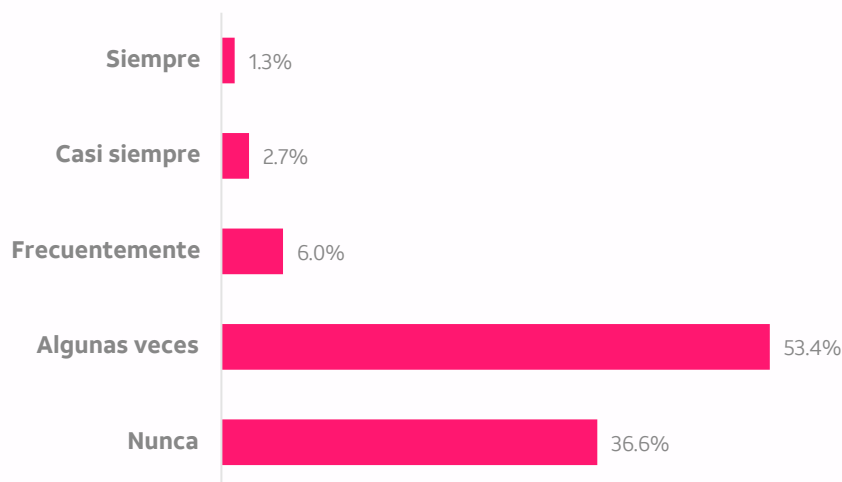
Gráfica 11 Rol habitual durante el viaje en vehículo particular por zona metropolitana

Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular en la pregunta anterior.

7. Uso de celular al conducir

P9: ¿Con qué frecuencia utilizas el celular cuando manejas?

Poco más de 6 de cada 10 conductores reconoce que usa celular. De los conductores encuestados que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser el conductor del vehículo, 53% lo utiliza *algunas veces*, 6% *frecuentemente*, 3% *casi siempre* y 1% *siempre*.

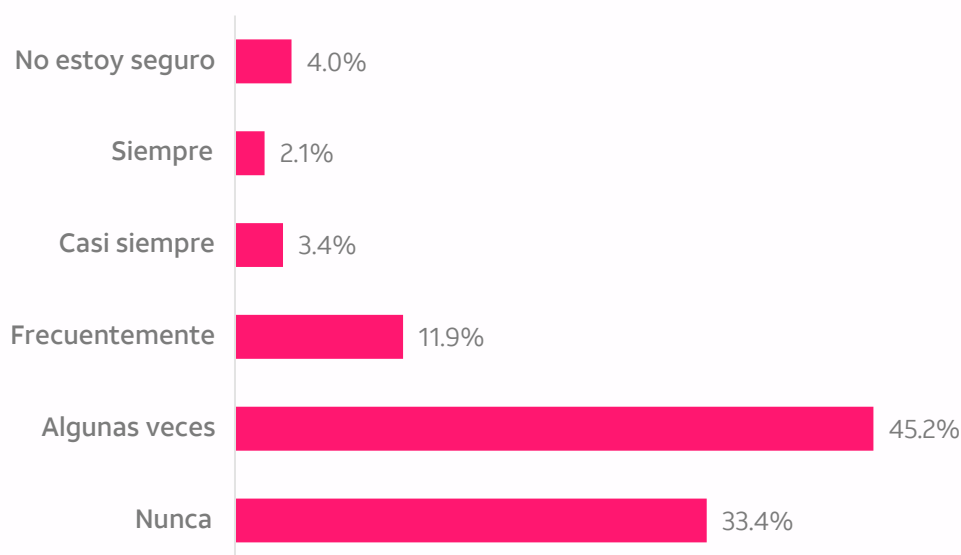
Gráfica 12 Uso del celular por el conductor durante la conducción, según el conductor

Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser el conductor del vehículo. n= 458 (45,8% de la muestra total país).

P10: Has declarado que normalmente eres pasajero en tus desplazamientos en vehículo particular. ¿Con qué frecuencia utiliza el conductor en esos traslados su celular mientras maneja?

De acuerdo con lo declarado por las personas que suelen trasladarse habitualmente en vehículo particular como pasajeros, 6 de cada 10 conductores usan el celular mientras conducen, lo cual coincide con lo declarado por los conductores. 17.4 % de los pasajeros de vehículo particular reportaron que el conductor utiliza el celular mientras conduce: 11.9 % de manera frecuente, 2.4% casi siempre y 2.1 % siempre. 45.2 % de los pasajeros de vehículo particular indicaron que el conductor utiliza el celular algunas veces, lo que significa que el conductor utiliza en 62.6% el celular en algún momento mientras conduce, según lo reportado por el acompañante.

Gráfica 13. Uso del celular por el conductor durante la conducción, según el pasajero.



Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser el conductor del vehículo. n= 458 (45,8% de la muestra total país).

P11: ¿Con qué frecuencia utilizas el celular cuando manejas? Según el conductor, por zona metropolitana

La zona metropolitana de Mérida presenta el mayor porcentaje de uso celular, en algún momento y en mayor o menor medida, durante la conducción (69.9 %), seguido muy de cerca de la zona metropolitana Guadalajara (68.3 %). Al igual que las anteriores, las zonas metropolitanas de la CDMX y de Tijuana también presentan un alto porcentaje al sumar a los que reportan que siempre, casi siempre, frecuentemente y algunas veces, utilizan el celular durante la conducción; con 60.5 % y 60.4 %, respectivamente.

Tabla 7. Uso del celular por el conductor durante la conducción, según el conductor

	Total País	CDMX	Guadalajara	Mérida	Monterrey	Tijuana
Nunca	36,6%	39,5%	31,7%	30,1%	53,0%	39,6%
Algunas veces	53,4%	46,3%	52,4%	53,5%	36,8%	51,2%
Frecuentemente	6,0%	7,0%	9,2%	9,6%	7,3%	4,9%
Casi siempre	2,7%	3,6%	4,1%	0,7%	1,4%	1,1%
Siempre	1,3%	3,6%	2,6%	6,1%	1,5%	3,2%
No estoy seguro	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Muestra	n=458	n=101	n=122	n=145	n=153	n=93

Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser el conductor del vehículo.

P12: Has declarado que normalmente eres pasajero en tus desplazamientos en vehículo particular. ¿Con qué frecuencia utiliza el conductor en esos traslados su celular mientras maneja?

Al comparar la información proporcionada por los pasajeros respecto al uso de celular del conductor durante los traslados, considerando la probabilidad de uso de celular en algún momento y en mayor o menor medida (siempre, casi siempre, frecuentemente y algunas veces) la información reportada en la zona metropolitana de Monterrey es similar e incluso más baja que la reportada por los conductores (42.9%); caso similar de reducción de uso reportado por pasajeros (57.8%) respecto a lo reportado por conductores sucede en la zona metropolitana de Mérida.

Utilizando el mismo criterio de comparación, las zonas metropolitanas de CDMX, Tijuana y, particularmente Guadalajara, presentan un incremento de uso de celular reportado por el pasajero respecto a lo reportado por los conductores, con 64.0%, 66.6% y 80.55%, respectivamente.

Tabla 8. Uso del celular por el conductor durante la conducción, según el conductor

	Total País	CDMX	Guadalajara	Mérida	Monterrey	Tijuana
Nunca	33,4%	36,1%	19,6%	42,2%	57,1%	33,3%
Algunas veces	45,2%	47,9%	60,2%	39,1%	32,2%	36,7%
Frecuentemente	11,9%	10,3%	6,9%	11,6%	6,9%	5,9%
Casi siempre	3,4%	2,9%	5,3%	7,1%	3,8%	3,6%
Siempre	2,1%	2,9%	8,1%	0%	0%	20,4%
No estoy seguro	4,0%	0%	0%	0%	0%	0%
Muestra	n=120	n=28	n=14	n=27	n=30	n=34

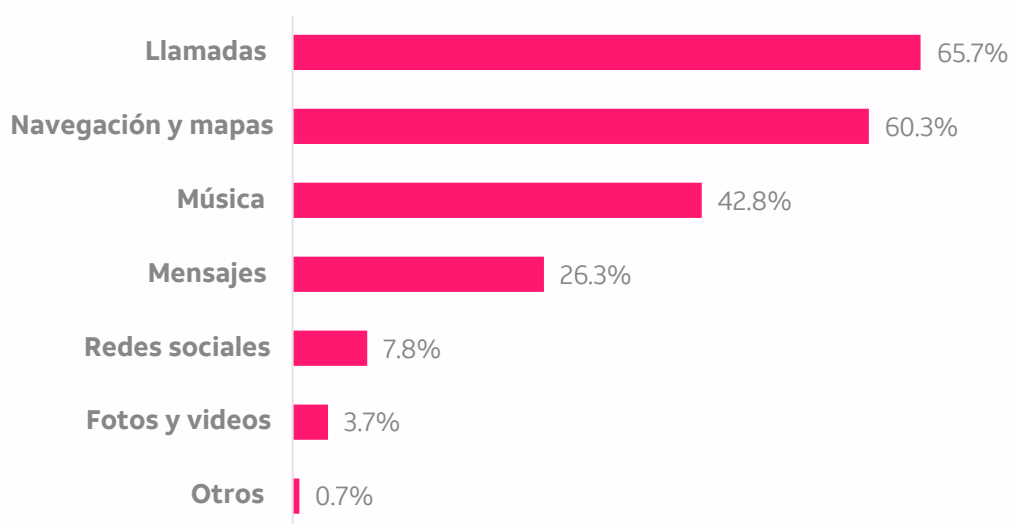
Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser un pasajero.

P13: ¿Qué uso haces del celular mientras manejas? según el conductor

Al Para conocer el uso que el conductor hace del celular mientras maneja se presentaron las siguientes opciones: llamadas, mensajes, redes sociales, navegación y mapas, música, fotos y video y otros; pudiendo seleccionar más de una.

De los conductores que declaran usar el celular mientras manejan, el 65.7% reconoció usar el celular para hacer llamadas, con fines de navegación y mapas el 60.3% y en menor medida, pero todavía en alto porcentaje, para poner música (42.8%) y enviar mensajes (26.3%). El 3.7% revelaron utilizarlo para fotos y videos mientras conducen.

Gráfica 14. Principal uso de celular por el conductor durante la conducción, según el conductor.

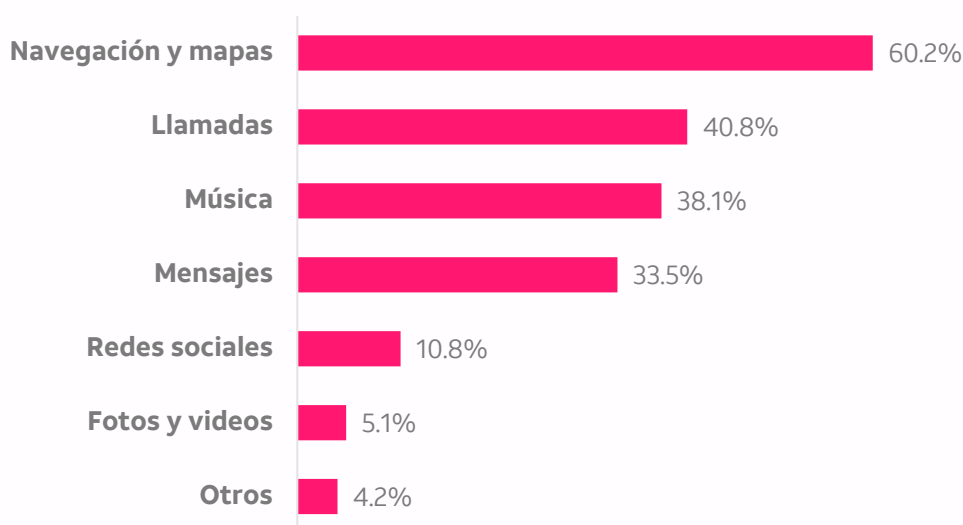


Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran usar el celular mientras manejan en la pregunta anterior. n= 290 (29,0 % de la muestra total país).

P14: ¿Cuál es el principal uso que hace el conductor del celular mientras maneja? Según el pasajero

En contraste con el uso reportado por el conductor, los pasajeros encuestados que declaran que el conductor utiliza el celular mientras maneja refieren que el conductor utiliza principalmente el celular con fines de navegación y mapa 60.2%; para hacer llamadas (40.8%) y en porcentajes similares a los reportados por el conductor, usarlo para poner música (38.1%) y enviar mensajes (33.5%).

Gráfica 15. Principal uso de celular por el conductor durante la conducción, según el pasajero.



Esta pregunta sólo se hace a los pasajeros que declaran que el conductor utiliza el celular mientras maneja. n= 80 (8,0 % de la muestra total país).

P15: ¿Qué uso haces del celular mientras manejas? Según el conductor, por zona metropolitana

Conforme a la información proporcionada por los conductores entrevistados, la zona metropolitana de Mérida es la que presenta mayor porcentaje de uso de celular para llamadas (64.2 %), mientras que la zona metropolitana de Tijuana es la que presenta el porcentaje más bajo para este tipo de uso (46.7 %), el resto de las zonas metropolitanas presentan porcentajes similares por arriba del 50 %. El principal uso de celular que reportan los conductores mientras conducen es para Navegación y mapas, con porcentajes por encima de 60 % en la mayoría de zonas metropolitanas encuestadas, a excepción de la zona metropolitana de la CDMX (56.7 %). La zona metropolitana de Mérida es la que reporta el porcentaje de uso más alto para mensajes (36.0 %), así como para Fotos y videos. La zona metropolitana de Tijuana es la que reporta mayor porcentaje de uso de celular para música (50.2 %).

Tabla 9. Principal uso del celular por el conductor durante la conducción, según el conductor.ro.

	Total País	CDMX	Guadalajara	Mérida	Monterrey	Tijuana
Llamadas	65,7%	51,3%	58,3%	64,2%	51,8%	46,7%
Mensajes	26,3%	22,2%	23,2%	36,0%	30,4%	24,5%
Redes sociales	7,8%	7,7%	7,9%	11,8%	8,8%	14,3%
Navegación y mapas	60,3%	56,7%	66,6%	66,2%	62,1%	62,8%
Música	42,8%	29,2%	42,8%	45,9%	45,1%	50,2%
Fotos y vídeos	3,7%	3,1%	3,5%	7,5%	4,0%	3,4%
Otros	0,7%	3,3%	1,3%	1,0%	0%3	0%3
Muestra	n=290	n=61	n=83	n=101	n=72	n=56

Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran usar el celular mientras manejan en la pregunta anterior.

P16:¿Cuál es el principal uso que hace el conductor del celular mientras maneja? Según el pasajero, por zona metropolitana

Los pasajeros de vehículo particular entrevistados reportan Navegación y mapas como principal uso de celular por parte del conductor mientras maneja. En orden de frecuencia, se reporta a las Llamadas con un 40.8 %, con un porcentaje cercano la Música (38.1 %) y los Mensajes (33.5 %).

Tabla 10. Principal uso del celular por el conductor durante la conducción, según el pasajero.

	Total país
Llamadas	40,8 %
Mensajes	33,5 %
Redes sociales	10,8 %
Navegación y mapas	60,2 %
Música	38,1 %
Fotos y video	5,1 %
Otros	4,2 %
Muestra	n = 75

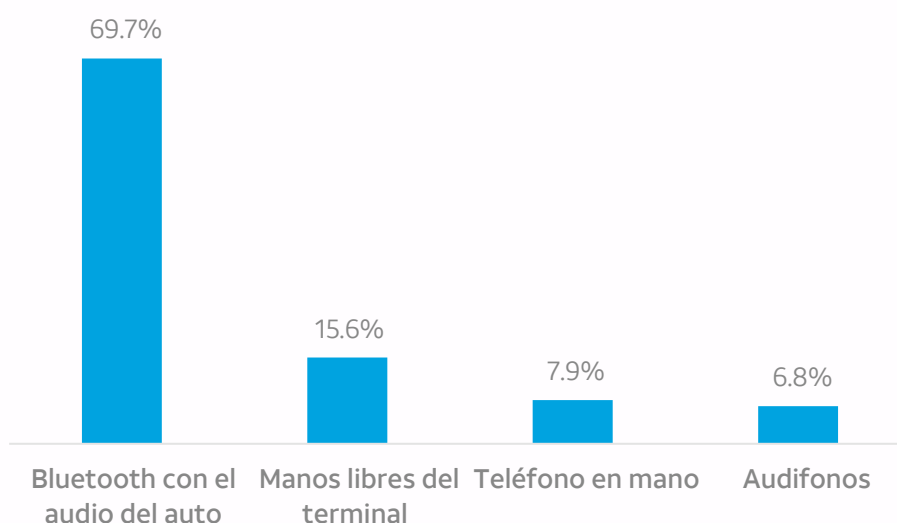
Esta pregunta sólo se hace a los pasajeros que declaran que el conductor utiliza el celular mientras maneja.

8. Modo de realizar llamadas durante la conducción

P17: Tus llamadas mientras manejas, las haces principalmente mediante...

El 69.7% de los entrevistados conductores que declaran utilizar el celular mientras manejan reconocieron hacerlo principalmente mediante Bluetooth con el audio del automóvil, 15.6 % con manos libres y un importante 7.9% con teléfono en mano.

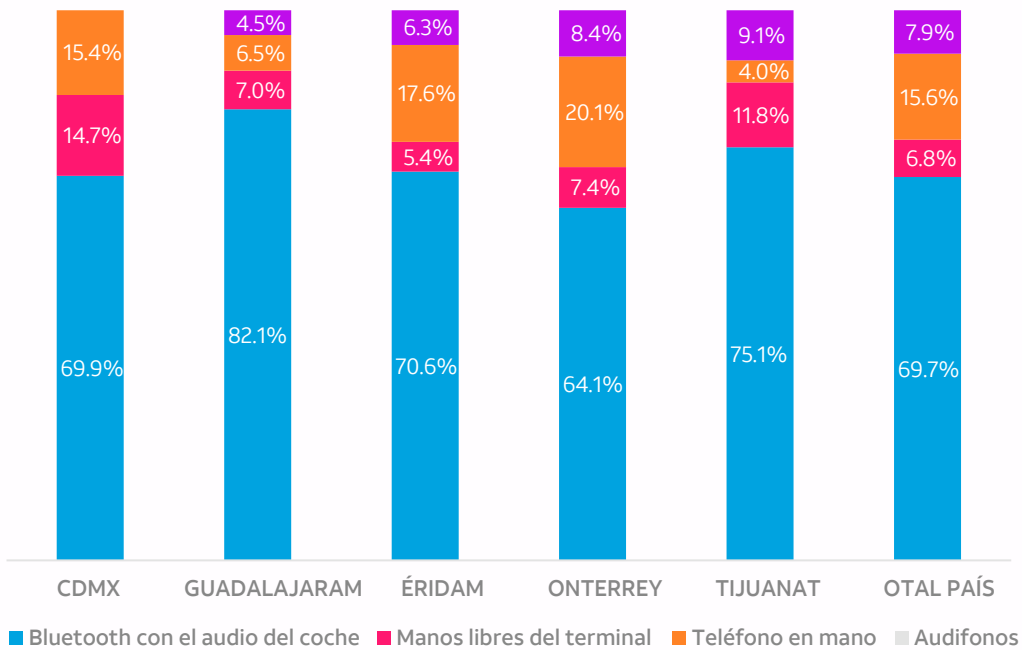
Gráfica 16. Modo para hacer llamadas durante la conducción.



Esta pregunta sólo se hace a los conductores que declaran hacer llamadas mientras manejan. n= 190.

P18: Tus llamadas mientras manejas, las haces principalmente mediante... (por zona metropolitana)

El comportamiento es homogéneo en las distintas zonas metropolitanas en donde el uso de sistema bluetooth es el más frecuente (64.1 % en Monterrey hasta un 82.1 % en Jalisco), Se destaca que en la zona metropolitana de Monterrey uno de cada cinco conductores utiliza el teléfono en mano para llamadas, lo cual representa un mayor riesgo de verse involucrado en un hecho de tránsito en comparación con las otras formas de uso de del teléfono al conducir.

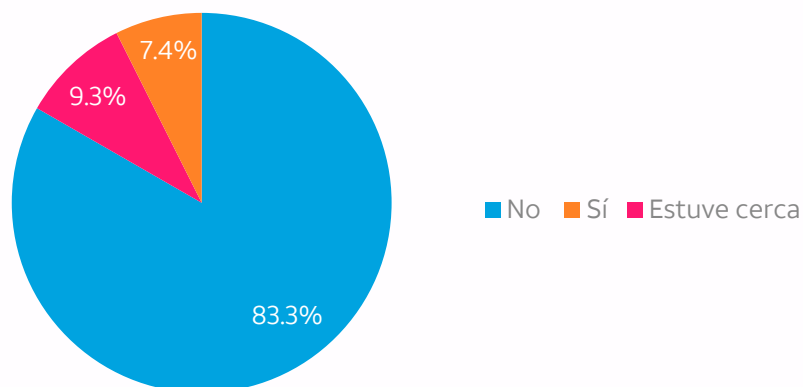
Gráfica 17. Modo para hacer llamadas durante la conducción por área metropolitana.

Esta pregunta sólo se hace a los conductores que declaran hacer llamadas mientras manejan.

8. Siniestros viales por distracción

P19: ¿Has tenido alguna vez un choque o accidente por distraerte al manejar? Conductores

Una de cada 10 personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser el conductor del vehículo señalaron haber sido participe de un hecho de tránsito. Además, un 7.4 % refirió haber estado a punto de verse involucrado en un choque.

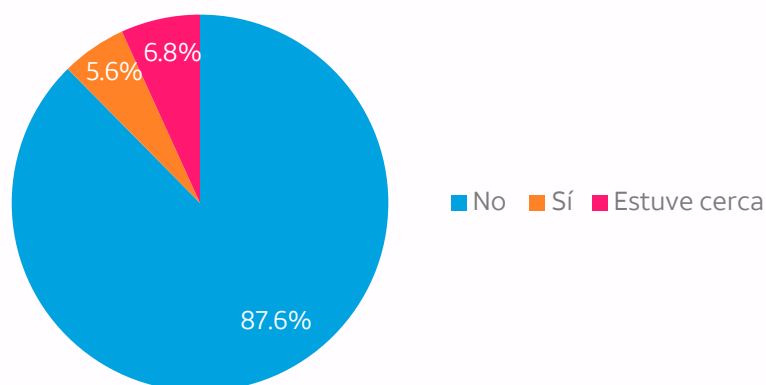
Gráfica 18. Modo para hacer llamadas durante la conducción por área metropolitana.

Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser el conductor del vehículo. n= 458 (45,8 % de la muestra total país).

P20: ¿Has tenido alguna vez un choque o accidente por una distracción del conductor? Pasajeros

5.6 % de las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser un pasajero señalaron haber sido participe de un hecho de tránsito. Asimismo, un 6.8 % refirió haber estado a punto de verse involucrado en un choque.

Gráfica 19. Choque o accidente por distracción al manejar. Pasajeros



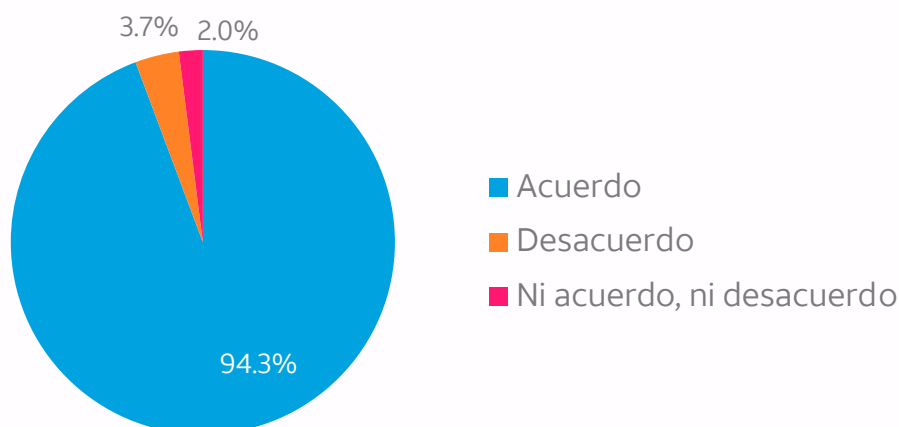
Esta pregunta sólo se hace a las personas que declaran trasladarse habitualmente en vehículo particular y ser un pasajero. n= 120 (12,0 % de la muestra total país).

9. Percepción de peligro

P21: ¿En qué medida estás de acuerdo con la siguiente afirmación? “Es peligroso usar el celular al manejar?”

Nueve de cada 10 participantes en la encuesta están de acuerdo con la afirmación de que es peligroso usar el celular durante la conducción.

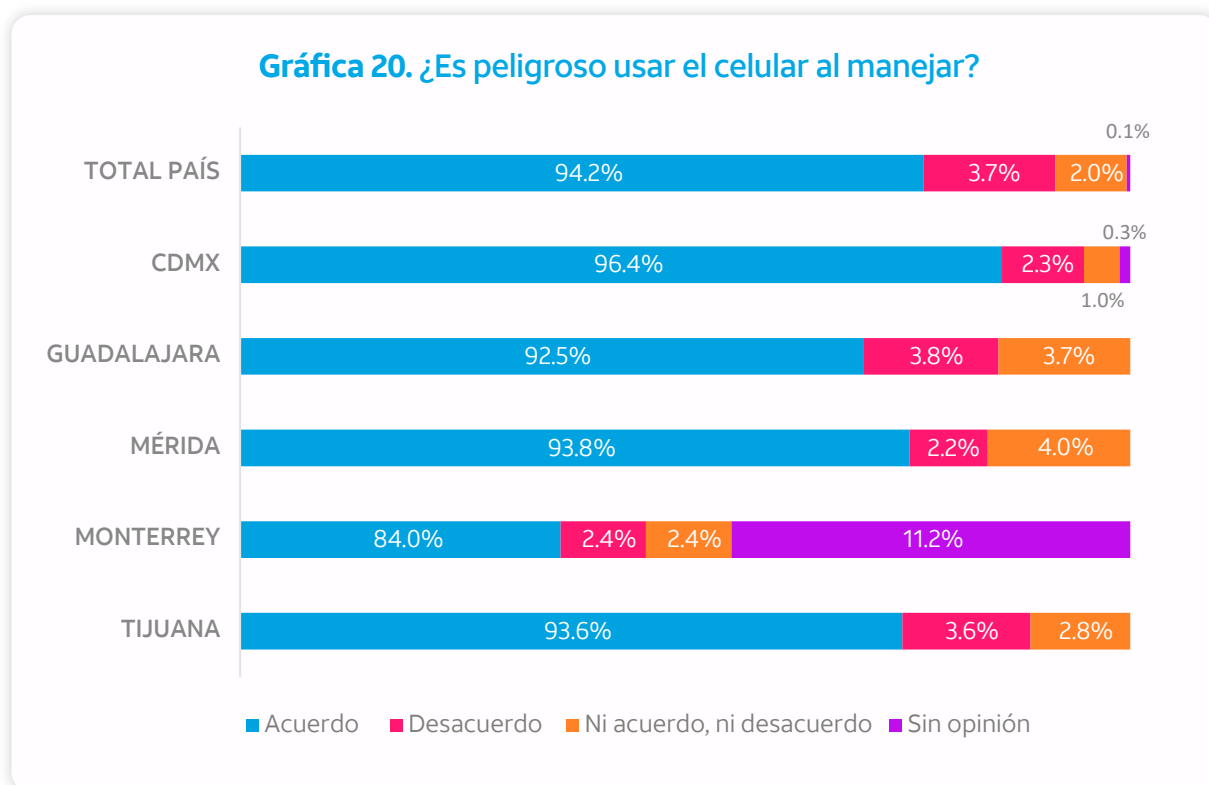
Gráfica 20. ¿Es peligroso usar el celular al manejar?



Esta pregunta se hace a todos los participantes en la encuesta. n= 1,001(100% de la muestra total país).

P22: ¿En qué medida estás de acuerdo con la siguiente afirmación? “Es peligroso usar el celular al manejar? Por zona metropolitana

En consistencia con la pregunta anterior, nueve de cada 10 personas que participaron en la encuesta en las zonas metropolitanas de interés, están de acuerdo en que el uso del celular durante la conducción es peligroso.



Esta pregunta se hace a todos los participantes en la encuesta. n= 1,001(100% de la muestra total país).

Para el análisis en las áreas metropolitanas de interés, se han considerado tanto los entrevistados de las muestras específicas de esas áreas como los de la muestra total país que declararon residir en esas áreas metropolitanas.

Al preguntar por los motivos que subyacen a considerar peligroso el uso del celular al volante, existe un contundente consenso en que representa una fuente de distracción que pone en serio riesgo la seguridad vial y puede originar accidentes:

“Porque te distraes y en cuestión de segundos puedes tener un accidente y no tienes tiempo de reaccionar.”

“Al usar el celular la atención se pierde y puede ocurrir un accidente.”

Existe la percepción de que la mayoría de los accidentes de tráfico son actualmente causados por el uso del celular al volante:

“Es la causa número uno de accidentes.”

“La mayoría de los accidentes automovilísticos son por el uso del celular, he presenciado accidentes y en la mayoría el conductor va distraído en el celular.”

La minoría que no está de acuerdo considera que hay situaciones en las que no hay peligro (circular a baja velocidad y/o por zonas solitarias) o en las que no hay más remedio para atender a una llamada o mensaje urgentes o la necesidad del navegador para orientarse.

“Porque cuando vas manejando a muy baja velocidad, en zonas poco habitadas es muy complicado que pase algo, en cambio si ya lo haces en ciudad es super peligroso.”

“Porque te pueden mandar mensajes o llamadas importantes las cuales tienes que contestar.”

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La conducción distraída, en particular debido al uso del celular mientras se conduce, representa **un creciente problema de salud pública en México**.

Los esfuerzos realizados de manera conjunta por AT&T México y la Alianza Nacional para la Seguridad Vial (ANASEVI), realizado en los años 2020, 2022 y más recientemente a través de esta tercera edición del informe “Puede Esperar. Distracciones por el uso del celular durante la conducción en México”, representan una **contribución necesaria al estudio de este factor de riesgo**, toda vez que se aborda un campo del conocimiento poco explorado, a pesar de la creciente presencia del celular en la conducción.

El reconocimiento del uso del celular como un factor de riesgo para la ocurrencia de hechos de tránsito, lesiones graves y defunciones, tanto a nivel mundial¹¹ como por la legislación nacional,¹² y la normativa subnacional,¹³ pone de manifiesto el interés de las autoridades para atender esta práctica, que sin duda tiene un componente importante en la siniestralidad del país; por lo que se espera que con la publicación de esta tercera edición, autoridades, organismos de la sociedad civil, empresas y población en general, accedan a un conjunto de datos e información, que, por su diseño y representatividad, **pueda utilizarse como línea base**, para orientar el diseño y la implementación de políticas públicas, así como para el desarrollo de campañas y programas por parte de empresas y organizaciones de la sociedad civil que tienen interés en abordar la problemática del uso del celular durante la conducción.

¹¹ Organización Mundial de la Salud. (2011). Uso del celular al volante: Un problema creciente de distracción del conductor. World Health Organization WHO. Disponible en: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/85873>

¹² Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022). Diario Oficial de la Federación. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

¹³ Revisión de las políticas públicas para atender la problemática del uso del celular durante la conducción. En: Puede esperar (2021). AT&T México y Alianza Nacional para la Seguridad Vial. Disponible en: <https://www.at.com.mx/acerca-de-at/puede-esperar.html>

Conducción distraída en México

Según los resultados obtenidos, **poco más de 60 % de los conductores de vehículos particulares admiten utilizar su celular en algún momento mientras están al volante**; esto es, 6 de cada diez conductores de vehículos particulares, variando la frecuencia de esta práctica. Comportamiento que es corroborado por los acompañantes en el vehículo.

El hecho de que poco más del 60 % de los conductores admita utilizar el celular mientras maneja, puede indicar que **ésta es una práctica común en la población de conductores de vehículos particulares**.

Existe una variedad significativa en la frecuencia con la que los conductores utilizan el celular. Esto va desde aquellos que lo hacen algunas veces (53%) hasta los que lo hacen siempre (1%) o casi siempre (3%). La diversidad evidenciada a través de esta encuesta, sobre los diferentes niveles de uso del celular al conducir resalta la necesidad de abordar esta problemática para diferentes contextos. Por ejemplo, los conductores que utilizan el celular algunas veces **pueden percibir que su conducta es menos riesgosa en comparación con aquellos que lo hacen de manera constante**. Sin embargo, **cualquier nivel de distracción causada por el celular aumenta el riesgo de un siniestro vial¹⁴**.

La frecuencia con la que los conductores utilizan el celular, también nos permite inferir que los motivos para usar el celular al conducir pueden ser tan diversos, como la urgencia de atender una llamada o un mensaje, la importancia de recibir o contestar un correo pero también simplemente por comenzar una conversación, tener una foto o tomar un video durante el trayecto; por lo tanto, **comprender estos motivadores, permite diseñar estrategias más efectivas para reducir el uso del celular al conducir**.

Por otra parte, esta misma diversidad en la frecuencia de uso, sugiere que **no existe un enfoque único para abordar este problema**. Por lo cual, también es importante **considerar las características específicas de la población en riesgo al momento de diseñar programas, campañas de comunicación e intervenciones focalizadas**, lo que puede incluir mensajes y acciones específicas para cada segmento.

¹⁴ Mobile phone use: A growing problem of driver distraction (2010). Organización Mundial de la Salud. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_en.pdf

Adicionalmente, dado que los niveles de uso son muy variables, evaluar la efectividad de las intervenciones y campañas de comunicación en cada grupo de conductores permitirá identificar *aque*llos enfoques más efectivos en cada segmento de la población.

Las cifras elevadas de uso del celular en Mérida y Guadalajara, superando el 68%, destacan la **urgencia de tomar medidas en estas ciudades**. No obstante, destaca que, en las cinco zonas metropolitanas seleccionadas, **el uso del celular es un problema persistente**, ya que incluso en Monterrey, en donde se reporta un no uso del celular en 53% de los entrevistados, el porcentaje de uso en algún momento (siempre, casi siempre, frecuentemente y algunas veces) es decir casi la otra mitad (47%), lo que subraya **la importancia de abordar este comportamiento a nivel nacional**.

En relación con la discrepancia entre la percepción de los conductores y los pasajeros con respecto al uso del celular durante la conducción, es posible atribuir esta situación a una **percepción diferente respecto al riesgo**. Esto puede ayudar a explicar que, en algunas zonas metropolitanas como Monterrey y Mérida, **los pasajeros reportan un uso significativamente menor del celular** por parte de los conductores en comparación con lo que declaran los propios conductores; mientras que, en zonas como Ciudad de México, Tijuana y Guadalajara, **los pasajeros informan un uso más elevado del celular** por parte de los conductores, en comparación con lo que declaran los conductores mismos. Estos hallazgos destacan la importancia del papel que **los pasajeros y acompañantes pueden desempeñar, al recordar y alentar a los conductores a evitar el uso del celular mientras conducen**, lo que puede significar una contribución muy importante por parte de los acompañantes y pasajeros, para reducir la práctica de utilizar el celular al volante por parte de los conductores.

Predominio de llamadas y navegación

El hecho de que el 65.7% de los conductores que admiten usar el celular mientras manejan lo hagan principalmente para hacer llamadas y el 60.3% para fines de navegación y mapas, indica que **estas actividades son las más comunes**. Por otra parte, el alto porcentaje de conductores que utilizan el celular para poner música (42.8%) y enviar mensajes (26.3%) sugiere que existe un riesgo significativo de distracción, incluso en actividades aparentemente inofensivas. Finalmente, aunque un

porcentaje pequeño (3.7%) de conductores admitió utilizar el celular para fotos y videos mientras conducen, esta práctica sigue siendo preocupante debido al nivel de distracción que implica. Todos estos datos sugieren que las estrategias de intervención y comunicación **deben abordar específicamente las actividades más comunes relacionadas con el uso del celular al conducir**, como las llamadas y la navegación, pero también deben incluir mensajes sobre prácticas menos frecuentes, pero igualmente peligrosas, como el envío de mensajes y la grabación de fotos y videos.

A pesar de algunas diferencias, en general, los pasajeros y los conductores **concuerdan en las principales actividades relacionadas con el uso del celular mientras se maneja**. Esto sugiere que la percepción de los pasajeros sobre el comportamiento de los conductores es coherente con lo que los conductores mismos declaran, al menos en términos generales; es decir, **tanto conductores como pasajeros identifican la navegación y las llamadas como las actividades más comunes relacionadas con el uso del celular al volante, por lo cual, estas actividades deben ser el foco principal de las estrategias de comunicación y de aplicación de la ley**, ya que representan los mayores riesgos asociados al uso del celular al conducir. Por otra parte, los datos ponen de manifiesto el riesgo asociado a la distracción por poner música y responder mensajes; pues, aunque pueden parecer actividades menos peligrosas que las llamadas y la navegación, éstas pueden causar distracciones significativas y aumentar el riesgo de un siniestro vial.

La **zona metropolitana de Mérida** destaca como una de las áreas con **mayor uso del celular para mensajes, fotos y videos** mientras se conduce, mientras que **Tijuana destaca como la zona metropolitana con mayor uso del celular para llamadas por parte de los conductores y Guadalajara con un mayor uso de mensajes**; lo que resalta la necesidad de profundizar en los datos obtenidos, para su validación y de ser necesario, desarrollar intervenciones orientadas al abordaje específico de cada situación detectada.

Bluetooth como principal mecanismo para llamadas.

La mayoría de los conductores entrevistados (69.7%) prefieren utilizar el celular mediante **Bluetooth con el audio del automóvil para llamadas**. Esto podría señalar que existe un interés del conductor por mantener las

manos al volante y disminuir la distracción visual al conducir. Por otra parte, el 15.6% de los conductores menciona que utiliza **el sistema de manos libres**. Aunque esto es menos riesgoso que sostener el teléfono en la mano, **aún puede causar distracción y requiere atención visual para manipular el dispositivo**. Esto sugiere la necesidad de promover prácticas más seguras también entre quienes utilizan sistemas de manos libres. Finalmente, el 7.9% de los conductores representan un mayor riesgo para la seguridad vial, por reconocer que **usan el teléfono en mano para llamadas mientras conducen**. Esto requiere una atención especial, debido a que esta práctica **genera una importante distracción visual, menor control del vehículo y mayor tiempo de reacción**, además de sanciones legales en casi todas las localidades del país, por incumplimiento de los reglamentos de tránsito.

En relación con las zonas metropolitanas de estudio, destaca que el uso de Bluetooth es ampliamente adoptado en todas las zonas analizadas, con porcentajes que oscilan entre el 64.1% en Monterrey y el 82.1% en Jalisco. Esto indica que **el uso de esta tecnología es una práctica común en la mayoría de las áreas urbanas estudiadas**; sin embargo, Monterrey destaca por el hecho de que **uno de cada cinco conductores aún utiliza el teléfono en mano para hacer llamadas**.

La ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece realizar operativos para reducir el uso del celular al conducir, pero los datos de esta encuesta ponen en evidencia que en general los conductores usan el celular al conducir mediante Bluetooth, por lo que **la implementación de esta medida conlleva importantes limitaciones operativas**. En cambio, un mecanismo para que la autoridad reduzca de manera efectiva este riesgo puede ser mediante capacitación a las corporaciones de policías, para que a su vez ellos puedan sensibilizar a la población sobre los riesgos de esta conducta.

10% de los conductores que usan el celular chocan o están involucrados

De acuerdo con los datos registrados en este estudio, el **10% de los conductores que utilizan el celular mientras conducen están involucrados en un choque o un accidente**. En México, la cifra de vehículos particulares en circulación asciende a aproximadamente

35.5 millones¹⁵. Considerando que el 60% de los conductores de estos vehículos reconoce usar el celular al conducir, es posible estimar que **alrededor de 21.3 millones de conductores están involucrados en esta práctica**. Si el 10% de ellos admite haber estado en un choque debido a la distracción mientras conducían, **es posible advertir que en México podrían estar sucediendo alrededor 2,130,000 incidentes de tránsito, relacionados con el uso del teléfono celular**.

Las implicaciones de esta situación son significativas y revelan varios aspectos importantes en términos de seguridad vial y el impacto del uso del teléfono celular al conducir en México:

- **La estimación** de que en México se producen alrededor de 2.1 millones de incidentes de tránsito al año relacionados con el uso del teléfono celular **es una cifra alarmante**.
- La distracción causada por el celular está generando **impactos directos e indirectos en la población, la movilidad y la economía**, debido a que estos siniestros pueden resultar en lesiones graves, daños a la propiedad y, en casos trágicos, pérdida de vidas humanas.
- La cifra de 2.1 millones de incidentes viales asociados al uso del celular, debería despertar el interés de las autoridades, sociedad civil y empresas, para generar intervenciones que hagan cumplir las leyes que prohíben el uso del celular mientras se conduce, pero también generar campañas de comunicación dirigidas a los conductores, para informar sobre los riesgos y las consecuencias de esta práctica.

Amplio consenso sobre el riesgo

De acuerdo con los resultados obtenidos, tanto en las encuestas anteriores como en esta, es evidente que las personas tienen conocimiento sobre el peligro de usar el celular al conducir y sin embargo persiste esta conducta.

El hecho de que el 90% de los participantes en esta encuesta estén de acuerdo en que es peligroso usar el celular mientras se conduce, es un indicativo de un amplio consenso sobre los riesgos asociados con esta práctica.

¹⁵Vehículos de motor registrados en circulación. INEGI, 2021.

Además, la alta proporción de personas que reconocen el peligro de utilizar el celular al conducir sugiere que **existe una conciencia generalizada sobre los riesgos para la seguridad vial que esta conducta conlleva**. Esta conciencia puede ser un punto de partida importante para abordar esta problemática.

La presencia de una alta conciencia del peligro, en todas las zonas metropolitanas confirma esta “comprensión compartida” de los riesgos para la seguridad vial que implica el uso del celular mientras se conduce y **esta uniformidad en la percepción puede servir como base para fundamentar el desarrollo de iniciativas para abordar este problema a nivel nacional**.

Una amplia brecha entre la creencia y la acción

El hecho de que las personas son conscientes de los peligros del uso del celular al conducir, pero aun así continúan haciéndolo, también sugiere la presencia de una disonancia cognitiva; es decir, una sensación de conflicto entre lo que se sabe que es correcto y lo que se hace en la realidad. En el contexto de la conducción y el uso del celular, esta disonancia cognitiva puede manifestarse de varias maneras:

- **Conciencia del riesgo:** Los conductores son conscientes de que utilizar el celular mientras conducen, aumenta el riesgo de un accidente; sin embargo, a pesar de este conocimiento, algunos conductores continúan utilizando el celular.
- **Apuesta por ser la excepción de la regla:** Una posible explicación para esta disonancia es que algunos conductores pueden creer que son la excepción y que por lo tanto a ellos no les ocurrirá un accidente, ya sea por asumir que cuentan con una habilidad desarrollada para conducir y hacer otras tareas simultáneamente, o su supuesta capacidad para mantenerse concentrados al conducir y usar el celular. Esta percepción de invulnerabilidad conduce directamente a desarrollar comportamientos arriesgados y puede ser causante de siniestros viales.
- **Costumbre arraigada:** El uso del celular en situaciones de conducción puede haberse convertido en una costumbre arraigada para algunas personas, lo que dificulta abandonarla incluso cuando son conscientes

de los riesgos, ya que está demostrado que la fuerza de la costumbre puede superar la lógica y el conocimiento sobre la peligrosidad de una práctica de riesgo como ésta.

- **Dificultad para resistir a la tentación:** La disponibilidad constante del teléfono celular y la tentación de responder a mensajes o llamadas pueden ser difíciles de resistir, incluso para aquellos que son conscientes de los riesgos. La presión de la sociedad y la necesidad percibida de estar siempre conectados también pueden contribuir a esta disonancia.

Para reducir esta brecha entre lo que se sabe que es correcto y lo que se hace en la realidad, es fundamental **proporcionar información sobre los riesgos, pero también trabajar sobre las creencias subyacentes, las costumbres arraigadas y la percepción de invulnerabilidad personal** que pueden estar detrás de esta conducta de riesgo.

Las campañas de comunicación que explican claramente qué comportamiento específico deben cambiarse y por qué es importante hacerlo tienden a lograr un mayor impacto en la modificación de conductas en comparación con aquellas que simplemente animan a las personas a ser más cuidadosas en términos generales.

El pasajero como agente de cambio

La contribución del pasajero es fundamental para disminuir este problema. Sin embargo, se observa que frecuentemente no está desempeñando su papel como copiloto vigilante, ya que muchas ocasiones, el pasajero se encuentra distraído y adopta una actitud pasiva en lo que respecta a desalentar el uso del celular por parte del conductor.

En este sentido, la encuesta destaca que **la presencia de un acompañante parece influir positivamente en el comportamiento del conductor, contribuyendo a reducir el riesgo asociado con esta conducta.**

En consecuencia, se vuelve fundamental fomentar un papel más activo del acompañante y de los pasajeros, para invitarlos a vigilar e incluso desalentar el uso del celular al conducir. La toma de conciencia y la colaboración activa entre conductores y acompañantes pueden marcar una diferencia significativa en la reducción de siniestros viales y a favor de una mayor seguridad vial en las calles y carreteras.

Aplicación del Enfoque de Sistemas Seguros

A diferencia del enfoque tradicional de seguridad vial, en el que predomina la realización de campañas e intervenciones dirigidas casi de manera exclusiva a la protección de los conductores de vehículos, el Enfoque de Sistemas Seguros que impulsa el segundo decenio de acción, destaca como eje central la necesidad de proteger a los usuarios vulnerables de las vías, como peatones, ciclistas y motociclistas. Estos grupos enfrentan un mayor riesgo de sufrir lesiones graves o fatales en caso de accidentes y requieren medidas específicas de seguridad vial.

En este sentido, el diseño de políticas, programas y campañas, deben considerar las causas y consecuencias de utilizar el celular durante la conducción y su impacto, en términos de daños a la salud, como lesiones graves, discapacidades y defunciones que pueden generar sobre los usuarios de las vías más vulnerables.

Aplicación de normas y reglamentos

En alineación con la meta de desempeño respecto a factores de riesgo, dispuesta en el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, relativa a que todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce; la Ley General de Movilidad y Seguridad señala la necesidad de que las autoridades federales, estatales y municipales establezcan en sus reglamentos de tránsito las medidas mínimas de seguridad en las vías públicas, además de definir sanciones para quienes las infrinjan; entre ellas, la prohibición del uso del celular al conducir (Art. 49 LMSV).

Asimismo, de manera expresa, el artículo 67 de la LGMSV señala que corresponde a las entidades federativas “**Realizar operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos**, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional.”

Lo anterior, es un paso esencial para garantizar la seguridad y proteger la vida de las personas en las vías públicas; su implementación exitosa no solo depende de reglamentos efectivos, del diseño de operativos

efectivos y transparente, sino también de la sensibilización de la población.

Sensibilización, información a población en riesgo

Como se ha señalado, incidir en la modificación de conductas de riesgo implica, de manera complementaria e integral a la aplicación de la normatividad vigente, realizar campañas y programas para sensibilizar, informar y educar sobre las causas, consecuencias y alternativas para prevenir hechos viales asociados al uso de distractores durante la conducción, dirigidos a toda la población, con especial énfasis en la población en riesgo, como son los conductores y acompañantes de vehículos particulares.

En este sentido, la iniciativa “Puede Esperar” impulsada por AT&T México tiene un papel relevante, al tener como objetivo sensibilizar a las personas sobre los riesgos de la conducción distraída. Considerando lo anterior, se reconoce como imprescindible la colaboración entre las autoridades y la campaña “Puede Esperar”, para aumentar la visibilidad de los riesgos de la conducción distraída y promover un cambio de comportamiento entre los conductores.

Algunos mecanismos de colaboración pueden ser:

- La firma de acuerdos de colaboración, para que las autoridades respalden y promuevan esta iniciativa, como parte de sus esfuerzos para mejorar la seguridad vial.
- La participación en eventos conjuntos, a través de conferencias, ruedas de prensa, talleres educativos y capacitaciones, en los que las autoridades respalden y promuevan los mensajes de la campaña.
- Uso de los canales de comunicación oficiales (sitios web, redes sociales y boletines informativos), para difundir los mensajes de la iniciativa “Puede Esperar” de AT&T México, así como la incorporación de los materiales de la iniciativa en actividades y campañas de educación vial.
- Apoyo para la definición e implementación de operativos de disuasión, con el fin de evitar el uso del celular al conducir.
- Adopción de los resultados del presente estudio, para establecer una

línea base que permita replicar y amplificar la generación de datos y estadísticas relacionadas con la conducción distraída.

- Otorgando reconocimientos y distintivos a elementos de tránsito para invitarlos a participar como “embajadores” de la iniciativa, mediante capacitaciones a agentes específicos, para ser replicadores y multiplicadores del mensaje.

Sensibilización, comunicación y capacitación

Un mecanismo para amplificar el alcance de los resultados puede ser a través de la sensibilización mediante campañas informativas y capacitación dirigida a diferentes actores, tanto del sector público como del sector privado, social y académico, para fomentar en ellos el interés por informar a la población sobre la importancia de la seguridad vial y los riesgos de la conducción distraída.

Este mecanismo puede resultar efectivo, ya que al estar capacitados en materia de seguridad vial y conocimiento de los riesgos de la conducción distraída, los líderes de cada uno de estos sectores pueden convencer a diferentes segmentos de la población.

Por otra parte, la capacitación especializada, dirigida a elementos de tránsito y movilidad, también puede resultar efectiva, ya que son figuras de autoridad en las vías públicas. Al estar capacitados en materia de seguridad vial y conocimiento de los riesgos de la conducción distraída, así como en materia de las regulaciones relativas al uso del celular al conducir, pueden ejercer un mayor grado de autoridad, con fundamento técnico y normativo; tanto para una aplicación correcta de la ley, como a través del uso de técnicas de disuasión para sensibilizar a la población sobre los peligros de esta conducta, lo que puede contribuir a generar cambios de comportamiento en la población. Además, al realizar estas actividades, los agentes capacitados también contribuyen a la reducción de siniestros viales.

Finalmente, el desarrollo de conferencias informativas en centros de trabajo, colegios y foros públicos, son muy valiosas para sensibilizar a la población sobre la conducción distraída, ya que aumentan el interés de la población sobre este tema y de esta manera se comunica de manera más clara, acerca de los riesgos y las razones para cambiar

comportamientos relacionados con el uso del celular al conducir.