Rev ONSV:
Rev Estad:
Rev Norm:
Rev Movilid:

CAMPAÑA DE CONTROL Y VIGILANCIA "DISTRACCIONES AL VOLANTE"

(9 al 15 de octubre de 2023)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

V4_FINAL

MINISTERIO DEL INTERIOR

DGT Dirección General de Tráfico

CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN 2

2 CONTEXTUALIZACIÓN 3

3 FACTORES DE RIESGO ASOCIADOS A LAS DISTRACCIONES 4

4 RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA 10

5 NORMATIVA 11

1 INTRODUCCIÓN

Las próximas fechas del **9 al 15 de octubre de 2023** se ejecutarán los servicios de control y vigilancia del tráfico por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas y las policías municipales que se sumen a la iniciativa, con especial atención sobre las distracciones al volante en las vías de circulación.

Las campañas de control y vigilancia sobre los factores de riesgo asociados a las distracciones se inscriben en la relevancia que tienen sobre la seguridad vial, tanto en el aumento del riesgo de siniestro durante la conducción, como en el aumento de la severidad de las lesiones de los accidentados. Debe considerarse que las distracciones al volante son el primer factor concurrente más habitual en los siniestros de tráfico, especialmente, en aquellos siniestros con víctimas mortales, 404 casos asociados en el año 2022, lo que representa un 31% sobre el total de los siniestros mortales considerados[1].

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistema seguro integrado que identifica "el uso seguro de las vías" como un pilar fundamental para contribuir al objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales para el final de la década. Entre las medidas recomendadas en relación al uso seguro de las vías destaca "restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce" como una de las causas más frecuentes de las distracciones"[2].

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión Europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Vision Zero" ha asumido que las distracciones deben ser un indicador clave del comportamiento seguro de los usuarios de las vías, en particular, el creciente uso de los dispositivos tecnológicos de comunicación, fundamentalmente, los teléfonos móviles; e identifica el uso de dispositivos móviles y teléfonos inteligentes como un factor de causalidad de primera magnitud en los siniestros de tráfico [3].

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030, de acuerdo con los parámetros de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, identifica como un área estratégica la "tolerancia cero con los comportamientos de mayor riesgo" [4] en consonancia con el enfoque del sistema seguro integrado. La Estrategia aborda la necesidad de actividades de vigilancia y control para reducir el impacto de las conductas de mayor riesgo; Son líneas de actuación prioritarias en ese sentido: aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación y potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo mediante la aplicación de las nuevas tecnologías, en particular, la vigilancia del uso del teléfono móvil.

Por todo ello, la presente campaña de control y vigilancia es esencial para contribuir a reducir las actitudes de los usuarios que implican comportamientos de alto riesgo, que ponen en riesgo la seguridad de la circulación, ponen en riesgo su propia vida, y la vida del resto de usuarios de las vías.

Las próximas fechas del 9 al 15 de octubre de 2023 se ejecutarán servicios de control y vigilancia del tráfico en las vías interurbanas por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas de tráfico interesadas en sus respectivos territorios.

Así mismo se invita a los ayuntamientos interesados a adherirse a la campaña para realizar dichas labores de control y vigilancia preventiva en las vías de circulación del ámbito urbano.

---

[1] Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Avance de cifras de siniestralidad vial 2022. Datos de Cataluña provisionales. Pág 25
https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00872

[2] Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 14
https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

[3] Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la "Vision Zero". Página 20
https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/EU_Road_Safety_Policy_Framework_2021-2030_Next_Steps_towards_Vision_Zero.pdf

[4] Estrategia Española de Seguridad Vial 2030. Página 157
https://seguridadvial2030.dgt.es/areas-estrategicas/tolerancia-cero-con-comportamientos-de-riesgo/

2 CONTEXTUALIZACIÓN

En el año 2022, se registran un total de 1.746 personas fallecidas en las vías de circulación de nuestro país (9 menos que en 2019, un descenso del 1%), se registraron 8.503 personas heridas hospitalizadas (110 menos respecto 2019, un descenso del 1%), así mismo 119.354 personas resultaron heridas no hospitalizadas (un descenso del 9%)[5].

La conducción distraída y/o desatenta se mantiene como primera causa concurrente más frecuente en los siniestros de tráfico en las vías de circulación desde 2017, con mayor intensidad tanto respecto del porcentaje total de siniestros como del porcentaje total de casos con fallecidos. Las distracciones al volante estuvieron presentes en el 17% de los siniestros en el año 2022; al mismo tiempo que fue factor concurrente en el 31% de los siniestros de tráfico con víctimas mortales, 404 casos asociados[6].

Tabla 1.- Distribución de factores concurrentes en los siniestros con víctimas y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2022. (Cataluña y País Vasco excluidos).

Factor concurrente	Siniestros con víctimas		Siniestros mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	11.692	17%	404	31%
Velocidad inadecuada	4.716	7%	309	23%
Alcohol*	3.414	14%	264	29%

Nota: El total de siniestros con víctimas considerado es 70.399 y el total de siniestros mortales es 1.320. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.
* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 23.701 siniestros con víctimas y una muestra de 921 siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente.

Fuente: . Avance de las cifras de siniestralidad vial, (2022) (DGT, 2023)

Todo ello frente a los 359 casos asociados con víctimas mortales del año 2019 relacionadas con las distracciones, lo que representó estar presente como factor concurrente en el 28% de los siniestros totales con fallecidos, al mismo tiempo que estuvo presente en el 16% del total de los siniestros de tráfico de ese año.

Tabla 2. Distribución de factores concurrentes en los accidentes con víctimas y accidentes mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2019. (Cataluña y País Vasco excluidos).

Factor concurrente	Accidentes con víctimas		Accidentes mortales	
	Casos	% sobre total accidentes	Casos	% sobre total accidentes
Conducción distraída o desatenta	11.942	16%	359	28%
Velocidad inadecuada	6.049	8%	298	23%
Alcohol	3.161	13%	216	25%

Nota: El total de accidentes con víctimas considerado es 72.652 y el total de accidentes mortales es 1.301. En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.
* En el caso del alcohol, se considera la muestra de 24.745 accidentes con víctimas y una muestra de 870 accidentes mortales, en los que se han hecho pruebas a todos los conductores implicados. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente.

Fuente: Principales cifras de siniestralidad 2019 (DGT, 2020)

[5] Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior. Avance de cifras de siniestralidad vial 2022. Datos de Cataluña provisionales. Pág 4 https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/?id=00872

[6] IDEM. Págs. 24 y 25

3 FACTORES DE RIESGO ASOCIADOS A LAS DISTRACCIONES

Las distracciones al volante son un factor de riesgo significativo en el tráfico. La conducción distraída es un fenómeno frecuente. Ocurre cuando se desvía la atención de las tareas necesarias para conducir y al mismo tiempo se realizan otras actividades ajenas a la propia conducción, en particular, cuando se desvía durante varios segundos la mira de la carretera y se pierde la visión de la circulación; las distracciones pueden ser de diversa naturaleza, distracciones visuales, auditivas, físicas, cognitivas[7].

En una encuesta reciente, tres de cada cuatro conductores españoles, exactamente un 76% de los conductores encuestados reconocen conducir distraídos con cierta frecuencia, y hasta un 5% reconocen distraerse al volante "casi siempre". Los mayores de 65 años se distraen 10 veces menos que los jóvenes de 18 a 29 años[8].

Esa prevalencia de los comportamientos distraídos se confirma en otros estudios similares que utilizan encuestas a los conductores sobre conducción desatenta utilizando dispositivos electrónicos: 48% de conductores españoles usan habitualmente el móvil mientras conducen y un 18% reconocen que han vivido situaciones de riesgo por culpa del uso del móvil mientras conducían [9].

La Encuesta electrónica sobre las actitudes de los usuarios de las carreteras (ESRA-2019) confirma la baja consideración de los conductores españoles respecto a los riesgos del uso del móvil, dicho estudio recoge que el 23% de los conductores españoles reconocieron realizar seguimiento de mensajes de texto en el móvil y 22 % declararon hablar por teléfono sin dispositivo manos libres [10]

Mensajes fuerza:

Para conducir con seguridad es necesario centrar toda nuestra atención en las tareas requeridas para circular por las vías públicas por las cuales circulan otros usuarios.

Las distracciones son un factor concurrente en el 31% de los siniestros de tráfico con víctimas mortales en 2022, con 404 casos de siniestros asociados.

Un 76% de los conductores españoles reconocen conducir su vehículo mientras están distraídos con cierta frecuencia.

Un 23% reconocen realizar seguimiento de mensajes de texto en el móvil.

Un 22 % reconocen hablar al teléfono sin dispositivo manos libres.

[7] (2) Comisión Europea, European Road Safety Observatory (2022): Road Safety Thematic Report Driver Distraction, Pag.2, https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-04/Road_Safety_Thematic_Report_Driver_Distraction_2022.pdf

[8] Encuesta sobre hábitos en la conducción. opinión y tendencia a las distracciones a los conductores diseñada por la Fundación Línea Directa y realizada por la consultora MDK, resultados recogidos en el estudio Distracciones y accidentalidad en las carreteras españolas (2023), https://www.fundacionlineadirecta.org/sala-de-prensa/-/asset_publisher/3polfsFvW0wN/content/stop-accidentes-estudio-fundaci-c3-b3n

[9] Encuesta sobre el impacto de la adicción al móvil en los accidentes de tráfico de la Fundación Línea Directa, realizada por parte de la consultora MDK, resultados recogidos en el estudio Smartphones: el impacto de la adicción al móvil en los accidentes de tráfico (2019), https://revista.dgt.es/Galerias/noticia/nacional/2019/09SEPTIEMBRE/Impacto-de-la-adiccion-al-movil-en-los-accidentes-de-trafico_DEF.pdf

[10] E-Survey of Road Users`Attitudes (2019): Distraction (Mobile phone use). Portuguese Road Safety Asociation. https://www.esranet.eu/en/publications/

Los conductores distraídos por lo general tienden más a dar volantazos, sus tiempos de reacción son más largos y no perciben información del entorno del tráfico. Los tiempos estimados de algunas distracciones dan cuenta del riesgo asociado que suponen para mantener una conducción adecuada.

Fuente: Revista Tráfico y seguridad vial, de la Dirección General de Tráfico.

Se estima que las distracciones juegan un papel concurrente relevante en los siniestros de tráfico que se producen los países europeos, entre el 5 y el 25 % de los siniestros de tráfico totales que se producen de acuerdo con clásicos estudios de distracción en sus formas más extremas.

Lo que puede resultar una evidente infrarrepresentación del impacto de las distracciones al ser difícil estimar el grado de contribución de la distracción al siniestro; investigaciones recientes sobre conducción naturalista sugieren que el porcentaje de los accidentes relacionados con la distracción es mayor que dichas estimaciones[11].

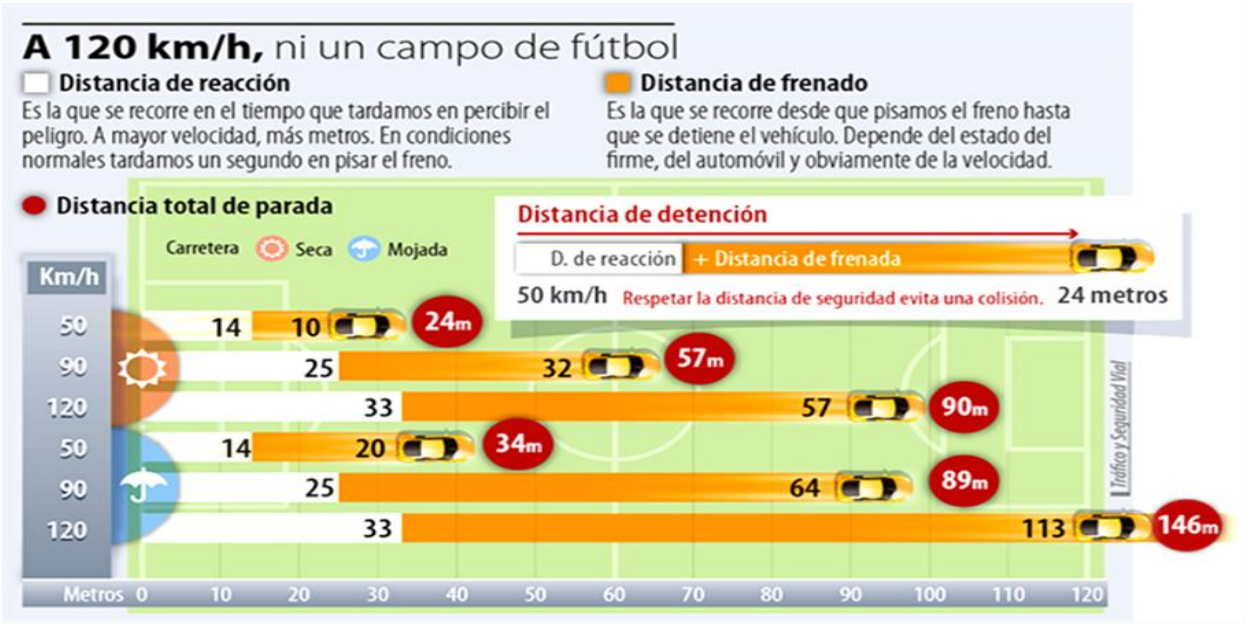
El impacto y el riesgo de colisión varía en función de la naturaleza de la actividad que origina la distracción y su tiempo de su duración, varía también en función del contexto de la circulación y del tráfico en dicho momento y de las propias características del conductor.

En el contexto del tráfico cuanto mayor es la velocidad del propio vehículo y/o del resto de vehículos, el margen de reacción que tiene el conductor es menor frente a los imprevistos y más conveniente resulta que el conductor se concentre totalmente en las tareas de conducir y evite todo tipo de distracciones, especialmente, aquellas que suponen apartar la mirada de la vía durante más tiempo, como la manipulación de dispositivos electrónicos para diversas funcionalidades.

Distracción y velocidad se convierten así en un binomio que aumenta muy significativamente los niveles de riesgo durante la conducción. El tipo de accidente más frecuente debido a la distracción es la salida de la vía, junto con el choque con el vehículo precedente y/o atropello de peatones.

En ese recorrido fuera del control del conductor, a mayor distancia, mucha mayor probabilidad de chocar contra un obstáculo, contra otro vehículo, contra un peatón, especialmente, en áreas urbanas.

[11] Comisión Europea, European Road Safety Observatory (2022): Road Safety Thematic Report Driver Distraction, Pag.4. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-04/Road_Safety_Thematic_Report_Driver_Distraction_2022.pdf



La naturaleza de la distracción y su tiempo de duración tienen también un impacto directo en el incremento del riesgo de siniestro. Y, en ese sentido, se ha comprobado que actividades que obligan al conductor a desviar la mirada de la carretera por más tiempo y/o realizar actividades manuales combinadas con actividad cognitiva aumentan significativamente el riesgo de colisión.

El uso de los dispositivos electrónicos, precisamente, en sus diversas funcionalidades está reconocido en diversos estudios como una de las distracciones más habituales con severas consecuencias para la conducción atenta, pues es una de las distracciones que origina perturbaciones en casi todas las capacidades necesarias para conducir a la vez: cognitiva, visual, manual, auditiva…

Destaca de dichos estudios la atención especial prestada a los diferentes actos que supone la actividad de usar un teléfono al volante: alcanzar a la mano un teléfono, marcar un número de teléfono, ojear mensajes de texto, escribir un mensaje de texto de respuesta… en comparación con otros actos de otras actividades de carácter menos complejas: hablar y escuchar por un teléfono manos libres, interactuar con otro pasajero, ajustar la radio del vehículo…

Si bien estudios de comparativa de casos cruzados de accidentes habían demostrado que el riesgo de sufrir un accidente de tráfico mientras se mantiene una conversación por teléfono móvil podía multiplicarse por cuatro en determinados tipos de vehículos [12], los estudios basados en la observación naturalista no se confirma el mismo alcance, sino que lo multiplican exponencialmente.

Ahora los estudios más recientes, mucho más detallados en sus observaciones apuntan a que ese riego de conversar puede ser algo menor en contraposición con los actos necesarios para llegar a tener una conversación telefónica al tener que manejar un terminal.

Acciones que en su conjunto requieren una combinación de habilidades visuales, habilidades manuales y habilidades cognitivas, acciones que multiplican también el tiempo de duración de la distracción; es precisamente, esa combinación de acciones lo que incrementa exponencialmente el riesgo de cada distracción.

[12] Olson, R.L., Hanowski, R.J., Hickman, J.S. &Bocanegra, J. (2009) Driver distraction in commercial vehicle operations. US Department of Transportation, Washington, DC. https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/DriverDistractionStudy.pdf

El Observatorio Europeo de Seguridad Vial (European Road Safety Observatory ERSO) en su informe monográfico sobre distracciones al volante de 2022 [13] recoge los resultados sobre distracciones de diversos estudios recientes basados en observación directa de los conductores (conducción naturalista) para alertar de los impactos detectados de las distracciones por dispositivos electrónicos.

El informe expresa que la investigación a gran escala del comportamiento diario del conductor en contextos naturalistas indica que los conductores realizan otras actividades aproximadamente la mitad del tiempo de conducción. El uso del teléfono móvil al volante es una de las causas más comunes de distracción del conductor recogidas por dicho trabajo.

La prevalencia del uso del teléfono móvil mientras se conduce un vehículo en las carreteras europeas, recoge el informe, es admitida por el 47,7% de los conductores mientras lo utilizan con dispositivos manos libres, un 28,6% de los conductores europeos admite usarlo sin utilizar funcionalidades manos libres y un 24,2% de los conductores lo utilizan para leer mensajes de texto o comprobar redes sociales.

Aunque las dos últimas actividades relacionadas con el uso del teléfono móvil son ilegales, el uso del teléfono móvil en manos libres por lo general no es ilegal en muchos países europeos. Una conclusión común en encuestas y estudios de observación es que el uso de los teléfonos móviles al volante es más elevado entre conductores jóvenes y más bajo entre los de más edad.

Dicho informe reseña que el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico se expresa en diversos estudios recientes como razón de probabilidades en función de los diferentes tipos de distracciones observadas atendiendo también al transcurso de tiempo que se les dedica; y las magnitudes más utilizadas corresponden a diversos estudios de observación naturalista realizados por T.A. Dingus et al [14] citadas por diversos informes públicos, destacando el valor que les confiere el Observatorio europeo de seguridad vial en su informe monográfico periódico sobre las distracciones al volante.

Marcar un número de teléfono en un dispositivo móvil mientras se conduce podría multiplicar por 12,2 el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico, leer, escribir mensajes en un dispositivo móvil podría multiplicar por 6,1 el riesgo de sufrir un siniestro, realizar dicha tarea en un dispositivo tipo “tablet” bien en soporte papel podría multiplicar el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico por 9,9, localizar y alcanzar el móvil multiplica ese riesgo por 4,8 y buscar y alcanzar otro tipo de objetos en el vehículo por 9,1; aunque todos ellos son actos que en sí mismos ocupan una duración mínima en el tiempo total de conducción su impacto en la conducción es gravísimo.

Todo ello supone que dichos actos, sumamente breves en el tiempo total de exposición, pero muy exigentes en el requerimiento de capacidades complejas combinadas, tienen efectos devastadores en la atención que presta el conductor a la conducción, y multiplican el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico de forma notable.

Existen otras distracciones clásicas en repertorio de factores de riesgo, como encender y/o apagar un cigarrillo que se tarda una media de 4 segundos, lo que resulta que a una velocidad de 100 km/h, el vehículo recorre 113 metros sin control.

---

[13] Comisión Europea, European Road Safety Observatory (2022): Road Safety Thematic Report Driver Distraction, Mobility & Transport https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-04/Road_Safety_Thematic_Report_Driver_Distraction_2022.pdf

[14] Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS)*, *113*(10), 2636–2641. https://doi.org/10.1073/pnas.1513271113

Dingus, T. A., Owens, J. M., Guo, F., Fang, Y., Perez, M., McClafferty, J., Buchanan-King, M., & Fitch, G. M. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. *Safety Science*, *119*(January), 98–105. https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.01.005

La fatiga, el sueño y la somnolencia son también factores de riesgo que alteran la necesaria atención para conducir. Diversos estudios confirman que la somnolencia perjudica el rendimiento de la conducción y la aptitud para conducir, generando una mayor exposición a situaciones de riesgo. En una situación de sueño insuficiente se producen cambios neurocognitivos entre los que se incluye la somnolencia, humor alterado y un mayor riesgo de accidentes de tráfico. [15]

Se estima que las personas con insomnio crónico provocan dos veces y media más accidentes que las que duermen bien, por lo que la somnolencia supone un factor de riesgo de primera magnitud, siendo algunas de sus causas susceptibles de prevención [16].

La conducción puede verse alterada por la somnolencia debido a que produce efectos como el aumento en el tiempo de reacción ante imprevistos en la circulación, la aparición de micro sueños en los que no existe percepción sobre el tráfico, la alteración de los sentidos, movimientos más lentos y automatizados y menos precisos.

Todo ello lleva a un mayor número de errores puesto que las decisiones que se toman con sueño tienden a ser erróneas y a una menor concentración al existir más distracciones.

Los factores concurrentes cansancio o sueño en la conducción, de acuerdo a los datos de 2021, estuvieron presentes en 77 siniestros mortales de los 1.153 considerados, es decir, en el 7% de los siniestros mortales en todas las vías de circulación de ese año. En 2022 fue del 8%. [17].

Mensajes fuerza:

Marcar un número de teléfono en un dispositivo móvil mientras se conduce podría multiplicar por 12 el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico.

Leer, escribir mensajes en un dispositivo móvil podría multiplicar por 6 el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico.

Se estima que las personas con insomnio crónico provocan dos veces y media más accidentes que las que duermen bien.

El cansancio y/o sueño fueron factor concurrente en el 7% de los siniestros mortales en 2021 con 77 siniestros mortales. En 2022 fue del 8%.

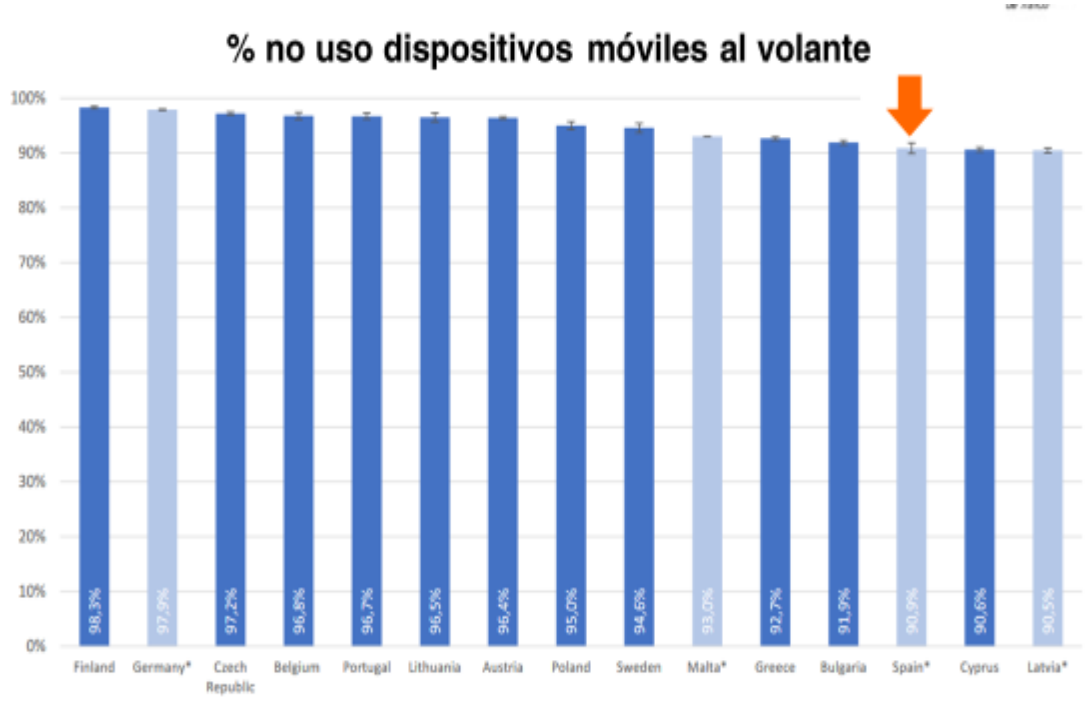
[15] Somnolencia y conducción. Informe sobre el estado del arte (DGT, 2023) https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/conocimiento-e-investigacion/Somnolencia-y-Conduccion-Informe-sobre-el-estado-del-arte.pdf

[16] Fundación MAPFRE: Guía para sueño, fatiga y conducción, Capítulo 11 Enfermedades neurológicas, Médicos por la seguridad vial. https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/temas-conduccion-segura/enfermedades-neurologicas/sueno-fatiga/

[17] Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior (2023): Somnolencia y conducción Informe sobre el estado del arte. Página 2. https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/conocimiento-e-investigacion/Somnolencia-y-Conduccion-Informe-sobre-el-estado-del-arte.pdf

El **Proyecto Baseline** de la Comisión Europea ha estudiado también las distracciones de los conductores europeos sobre el porcentaje de conductores que no utilizan el teléfono móvil como un indicador de conducción atenta, en relación con una muestra aleatoria de conductores circulando por diferentes tipos de vías, en diferentes localizaciones y momentos, bajo parámetros metodológicos uniformes.

Las conclusiones españolas[18] muestran que el nivel de cumplimiento es menor que en otros países europeos, pero se consideró una definición de distracción "ampliada" lo que podría explicar los mayores valores de distracción que otros países europeos.



- En España*: 91% no uso de dispositivos al volante.
- Los valores son bajos, lo que puede deberse a las diferencias metodológicas.

*Se consideró una definición de distracción "ampliada": uso (en la mano o manipulándolo) del móvil o de otros dispositivos electrónicos (GPS, tablet, navegador, etc.), a bordo o no del vehículo.

Por tipo de vías, se registró un 88% no uso de dispositivos al volante en vías urbanas, 92% en convencional, 95% en autopistas, y 90% en autovías, lo que supone una ligera mayor tendencia a las distracciones por uso del teléfono móvil en el ámbito urbano.

Por tipo de vehículo se detectó una menor distracción en los conductores de autobuses con un 96,8% de no uso de dichos dispositivos al volante, y mayor en turismos con 90,2% de no uso de dichos dispositivos al volante.

[18] Indicadores de seguridad vial: resultados del proyecto europeo Baseline (DGT, 2023)

4 RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA

El uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce continúa siendo la distracción sancionable más frecuente, tal y como demuestran los resultados de la última campaña de vigilancia y control sobre las distracciones al volante, realizada entre el 7 y el 13 de septiembre de 2022, y a la que se sumaron numerosos ayuntamientos que por medio de sus policías locales para controles en vías urbanas.

Resumen controles efectuados y vehículos denunciados en el año 2022 por la ATGC.

Vehículos controlados	**Vehículos denunciados**		**Denuncias por utilización del teléfono móvil**	
Total	Número	% sobre controlados	Número	% sobre denunciados
414.695	6.823	1,64 %	2.300	33,70 %

A la campaña se adhirieron 236 municipios de 33 provincias en el año 2022, obteniendo los siguientes resultados a través de sus respectivas policías locales:

Vehículos controlados	**Vehículos denunciados**		**Denuncias por utilización del teléfono móvil**	
Total	Número	% sobre controlados	Número	% sobre denunciados
82.001	2.023	2,47 %	970	47,95 %

5 NORMATIVA

El artículo 76 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece lo siguiente:

Se considera infracción grave:

f) Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción.

Adicionalmente la última reforma legislativa modificó la redacción del artículo 76, apartado g):

g) Utilizar, sujetándolo con la mano, o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las anteriores, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

Las citadas infracciones se castigan con una multa de 200 euros en su artículo 80.

Dicha reforma legislativa modificó también el número de puntos que se pierde en relación con el uso del móvil mientras se conduce, pasando de tres a seis puntos, con el siguiente descriptivo:

8. Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce.	Perdida de 6 puntos

Los preceptos de la última reforma normativa entraron en vigor el pasado 21 de marzo de 2022.