

2013

Reporte de Investigación

Baptista Lucio Maria del Pilar y Reyes Iturbide Jorge



[SENSIBILIZACIÓN DE LOS JÓVENES ANTE LA SEGURIDAD VIAL]

Proyecto de investigación ENNADABALM120301121

Índice

| | |
|---|----|
| Introducción | 2 |
| Antecedentes | 2 |
| El problema de la Inseguridad vial en México | 4 |
| Actividades estratégicas dirigidas a los jóvenes | 7 |
| Resultados | 8 |
| Conclusiones y Limitaciones | 15 |

Introducción

Se relata en este Reporte de Investigación el proyecto del Centro IDEARSE para la Responsabilidad y Sustentabilidad de la Empresa de la Universidad Anáhuac México con la empresa Daimler, a partir de la firma de un convenio para desarrollar colaboraciones innovadoras para la prevención de accidentes en México. Este convenio llevó a la creación de la *Cátedra Daimler-Anáhuac en Cultura y Educación Vial* que se fundamenta en la decisión estratégica de Daimler de instrumentar iniciativas de responsabilidad social empresarial. En este marco se sitúa la vinculación de Daimler con académicos del Centro IDEARSE que hicieron la investigación aplicada y la transferencia de conocimiento para la creación de una comunidad virtual, que ha servido para el mejor entendimiento de la inseguridad vial en México y el lanzamiento de varias iniciativas para la prevención de accidentes. Específicamente se somete a consideración la campaña ¡Sólo Maneja! dirigida a jóvenes. Para ello además de un estudio inicial, se hizo un Concurso de Música y uso de las redes sociales desde una plataforma web. La evaluación 2012 a estudiantes matriculados en la universidad indica conocimiento y sensibilización en temas de cultura vial tratados en el Concurso de Música y en la campaña, pero también señala áreas en las que debemos trabajar más para educar al joven conductor, peatón y pasajero.

Antecedentes

Con el fin de impulsar una cultura en pro de la educación vial en México que prevenga accidentes y fomente buenos hábitos de conducción y respeto en beneficio de la sociedad, la Universidad Anáhuac y Daimler Vehículos Comerciales México firmaron el 17 de enero de 2011 el convenio de colaboración para la fundación de la “Cátedra Daimler-Anáhuac en Cultura y Educación Vial”, la cual ha sido albergada en esta casa de estudios, por el Centro IDEARSE para la Responsabilidad y Sustentabilidad de la Empresa. Con la creación de esta Cátedra, Daimler responde a un grave problema que está relegado en la agenda pública nacional, pues México es uno de los países más

atrasados en cultura, educación y seguridad vial, ¹ al carecer de programas de formación, promoción del orden y respeto en este tema, lo que seguramente eleva el número de percances que impactan los presupuestos de salud pública. Con la creación de la cátedra, se promueve la investigación aplicada, la transferencia de conocimiento y la creación de una comunidad virtual, que coadyuven a entender la problemática, formar una cultura vial y desarrollar iniciativas innovadoras de colaboración entre empresa y universidad para concientizar al público. Para nosotros es un privilegio tener como socio en esta Cátedra a Daimler, una empresa que no sólo es reconocida mundialmente por su alta calidad y tecnología, sino también por su compromiso con la seguridad vial”, comentó Jorge Reyes, Director del Centro IDEARSE de la Universidad Anáhuac. ²

La Cátedra Daimler –Anáhuac estableció tres líneas generales de acción:

1. Elaboración de un estudio específico sobre la cultura y educación vial en México y sus impactos económicos y sociales en el sector transporte.
2. Diseño de materiales promocionales y programas de formación para diversos públicos (niños, jóvenes, formadores, profesionales del sector y conductores, en general).
3. Establecimiento de canales de comunicación, en línea principalmente, que propicien la colaboración en el desarrollo de iniciativas innovadoras para la promoción de la cultura y conciencia ciudadana en el tema.

En dichos objetivos se ha trabajado desde octubre del año 2011 , con estrategias dirigidas a niños, jóvenes y conductores adultos. Sin embargo la experiencia que queremos poner a consideración de la Fundación Mapfre es la dirigida a los jóvenes, a partir de acciones de comunicación llevadas a cabo durante el año que finaliza y que

¹ En un estudio de la Organización Mundial de la Salud llevado a cabo en 2009, en donde se calificaron a 178 países en términos de cultura vial. México obtuvo calificaciones que dejaban mucho que desear. En rango del 0 al 10, obtuvo 3 en *respeto a límites de velocidad*, 3 en *ingestión del alcohol*, y 5 en cumplimiento de los *reglamentos de tránsito*.)

² Jorge Reyes Iturbide, Director del Centro IDEARSE en la firma del convenio con Daimler. 2 de febrero 2011

son el Concurso de Música y el uso de las redes sociales con el fin de promover la cultura y la educación vial. Una evaluación final de actitudes y conductas de jóvenes universitarios da cuenta en los avances obtenidos en la cultura vial, pero también indica las áreas en que hay que seguir trabajando.

El problema de la inseguridad vial en México

Lo primero llevado a cabo dentro del marco de la Cátedra Daimler-Anáhuac fue un estudio sobre el impacto económico y social sobre la inseguridad vial en México, cuyos datos sitúan al país en una situación crítica³

Nuestro estudio estimó que cada año suceden más de 400 mil accidentes viales en México, los cuales causan entre 10 y 24 mil muertes y entre 20 y 40 mil discapacitados permanentes. Se calculó que el costo económico de los accidentes viales es equivalente a 1.43% del Producto Interno Bruto (PIB)⁴ Esta cifra contempla el costo de los daños materiales, el costo de la atención médica y la pérdida de años productivos debido a lesiones y fatalidades por parte de conductores, peatones y otros afectados directamente por los accidentes viales. Lo más preocupante de los accidentes no radica solamente en las pérdidas económicas, sino en las pérdidas humanas. En este sentido, datos oficiales mexicanos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), de la Secretaría de Salud y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes confirman el siguiente perfil de las víctimas: alrededor del 78% son varones, casi la mitad son peatones, 42% no cuenta con seguro médico y el rango de edad con mayor probabilidad de morir en un accidente de tránsito se encuentra entre los 15 y 44 años de edad, es decir en edades productivas y en muchos casos el del principal aportador de ingresos a un hogar de bajos recursos económicos que tiene uno o varios dependientes, siendo los accidentes la segunda causa de orfandad en el país.

³ Realizado por investigadores adscritos a IDEARSE Carlos Domínguez y Marie Karassi. Inseguridad Vial en México. Cátedra Daimler Anáhuac, Universidad Anáhuac. México, 2011.

⁴ 1.43% equivalente a más de 15 mil millones de dólares. Este cálculo se basa en el método de producción perdida.

En México, ¿Quiénes causan los accidentes viales y bajo qué circunstancias? De nuevo el estudio de la Cátedra Daimler –Anáhuac basado en cifras oficiales nos da una respuesta: Ocurren en áreas urbanas y suburbanas, el 88% son causados por conductores (sólo 2.1% es causado por peatones) y en un 25% involucran a conductores entre los 16 y 19 años de edad. Esto significa que mucha gente conduce desde temprana edad, recibiendo de la autoridad permisos o licencias para conducir, cuestión que no es lo más conveniente. Recordemos que la adolescencia es una fase de desarrollo y transición hacia la vida adulta donde es común transgredir las normas existentes como una autoafirmación. La psicología de la gente joven, la presión de los amigos, la influencia del alcohol, la búsqueda de experiencias de riesgo, el uso de teléfonos celulares y otros factores similares son parte de la explicación de porqué este sector de la población – que tiende a ser más irresponsable - está expuesta a mayores riesgos. Lo más dramático es que el 90% de los accidentes se debe a factores humanos luego, podrían ser evitados.

¿Qué significa esto? Implica que antes o mientras se conduce, hay “algo” que podía ser evitado por quien estaba al volante. El manejar bajo el influjo del alcohol, el tener comportamientos imprudentes, como pasarse los altos e ir a gran velocidad; el no utilizar el cinturón de seguridad, contestar llamadas del teléfono móvil y hasta “textear”, son conductas que representan respeto por los reglamentos de tránsito.

Nuestro estudio inicial arrojó un panorama bastante dramático. Como sociedad no sólo estamos perdiendo jóvenes y a padres de familia productivos, sino dejando viudas, huérfanos y discapacitados. Lo más grave es que se trata de algo que podría evitar fácilmente. Sin duda todos necesitamos respetar los reglamentos, y las autoridades considerar los criterios para otorgar permisos y licencias de conducir. Pero no sólo es responsabilidad de las autoridades y de tener más policías para vigilar el cumplimiento de las normas. Más allá de la multa por la infracción o el suspender la prueba del alcoholímetro, se requiere promover el autocumplimiento y el concientizar a los jóvenes de las terribles consecuencias de los errores al volante.

Los resultados del primer estudio de la Cátedra Daimler Anáhuac dieron pie a las acciones dirigidas a los jóvenes como población vulnerable y al contenido de los mensajes que enfatizaron los peligros de conducir con velocidad excesiva, con la

influencia del alcohol u otra sustancia, la falta de utilización de equipo de protección como el cinturón de seguridad y la inatención causada por el uso de móviles y otros dispositivos. Con esta reflexión y el afán emprender acciones preventivas desarrollaron estrategias pedagógicas lúdicas, bajo la premisa de que un conductor educado cuidará de su propia vida y la de los demás . Las estrategias dirigidas a los jóvenes son las que describiremos a continuación:

Actividades estratégicas que conforman la iniciativa dirigida a Jóvenes

El estudio diagnóstico del impacto económico y social, fue el punto de partida para el desarrollo de la Campaña “Si manejas, ¡sólo maneja!, lanzada en noviembre 2011 y que actualmente sigue su curso. La campaña pretende, a través de sus diferentes acciones, sensibilizar a la población mexicana en el tema de la seguridad vial. De este objetivo general, se desprenden los siguientes objetivos específicos:

1. Sensibilizar y crear un cambio en la cultura vial a largo plazo
2. Concientizar sobre medidas esenciales y básicas de seguridad vial

Se publicó en primera instancia el resumen ejecutivo con los resultados del *estudio La inseguridad vial en México*, para ser repartido en la universidad y desde luego en otros sitios . Se diseñó un portal sobre seguridad vial www.solomaneja.com que se conforma en el eje de toda la campaña a diferentes públicos (niños, docentes, jóvenes, adultos). Se pensó como un lugar virtual de intercambio de información, con actividades y contenidos valiosos para el usuario como los siguientes:

Formación Online

<http://www.solomaneja.com/portal-joven/e-formacion>

1. Principios básicos de todo conductor
2. La conducción
3. Los accidentes de tráfico y la magnitud del problema
4. Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura
5. Los grupos de riesgo al volante
6. Los factores de riesgo
7. La seguridad pasiva, activa y preventiva
8. Test: ¿Qué tan bueno eres manejando?
<http://www.solomaneja.com/portal-joven/%C2%BFque-tan-bueno-eres-manejando>

Para promover el tráfico de jóvenes a la página Web se utilizaron artículos en revistas y las redes sociales –Twitter y Facebook, medios de comunicación ampliamente utilizados por los jóvenes. Al año de su lanzamiento, el portal tiene registradas 11,945 visitas y un registro total de 29,432 páginas navegadas, entre las que destacan el portal joven, la formación online y el home de la página. En promedio, se visitan 2.67 páginas por visita y el tiempo medio de navegación en éstas es de 2 minutos 55 segundos por visita. En cuanto a redes sociales, se registran 531 likes en el Facebook y 1065 seguidores en Twitter para la cuenta de *solomaneja*.

El Concurso de música (anexo 5) tuvo por objeto llegar a los jóvenes de manera más cercana , invitándoles a que hicieran un video con música e imágenes originales sobre el tema de la seguridad vial. La expectativa del concurso elevó las visitas a la página Web donde los videos fueron “colgados”. Un jurado compuesto de profesores de la Universidad Anáhuac y de directivos de la empresa Daimler calificaron los envíos, según criterios previamente establecidos. (anexo 6) Los tres finalistas fueron premiados en un evento realizado en la universidad, donde obtuvieron sus reconocimientos y como regalo dispositivos de Apple (anexo 7) . El ganador del primer lugar fue invitado a Radio Anáhuac a cantar y a tener una entrevista exclusiva en el programa Cultura y Punto de esta radiodifusora universitaria.

Resultados

Con el fin de ampliar el programa, mejorar o cambiar las estrategias a otras universidades mexicanas se evaluó qué tanto las iniciativas reseñadas habían sensibilizado a los jóvenes de la Universidad Anáhuac .

En octubre del 2012, se hizo una encuesta a una muestra 150 jóvenes universitarios matriculados en las distintas facultades de la Universidad Anáhuac y quienes estuvieron expuestos a la campaña , a los eventos de lanzamiento de la página y a la invitación a seguirnos en redes sociales.

Contestaron la encuesta 32% hombres y 66% mujeres matriculados en pregrado (88%) y grado (12%) con edades entre los 17 (2%) y 26 años (14%) situándose el 84% de los encuestados entre los 18 y 25 años cumplidos.

En este conjunto de 150 jóvenes, 7 de cada 10 dice que le “encanta manejar o les gusta casi siempre”, sólo 3 de cada 10 declara “poco disfrute al manejar porque el tráfico lo hace imposible” Los sujetos podían elegir la descripción que más se ajustara al tipo de conductor que se consideran y contestaron:

Tabla 1 ¿Qué tipo de conductor te consideras?

| | | |
|---|----|-----|
| Muy experimentado, atrevido y veloz | 10 | 7% |
| Experimentado y confiable, con precaución. | 71 | 47% |
| Muy precavido , con un poco de "susto" y aprensión. | 33 | 22% |
| Tranquilo, calmado, con la filosofía de "más vale llegar tarde que nunca" | 35 | 23% |

No es sorprendente que se sitúe más de la mitad como “conductor experimentado” ya que el 61% obtuvo permiso de conducir antes de los 18 años, edad reglamentaria para obtener una licencia incluso el 17% reporta haber obtenido un permiso previo de conducir con 15 años o menos, lo que nos indica que tenemos que pedir a las autoridades reconsiderar el reglamento de “permisos previos” y a los padres de familia el evitar que sus hijos conduzcan antes de los 17 años, donde “supuestamente” puedes conducir con un adulto hasta que obtengas tu licencia definitiva.

Tabla 2. Años en que declaran obtener su permiso para conducir.

| | | |
|-----------------|----|-----|
| 15 años o menos | 21 | 17% |
| 16 años | 42 | 33% |
| 17 años | 11 | 9% |
| 18 años | 37 | 29% |
| 19 años o más | 19 | 15% |

Consideramos que la campaña Solomaneja.com ha tenido éxito en la sensibilización de los jóvenes en ciertas conductas o actitudes precautorias que ya asumen como propias, sobre todo en lo que se refiere al uso del cinturón de seguridad, acatamiento de las señalizaciones de tránsito y límite velocidad. Aunque vemos claramente que el tema de usar el cinturón de seguridad en la parte de atrás no se obedece como debiera y necesita ser reforzado de manera puntual e insistente. Asimismo otras áreas que hemos puesto en gris para indicar cautela, es el que no utilicen el cinturón de seguridad en trayectos cortos: “A veces” (22%) y “Nunca” (14%) son cifras no aceptables porque justamente en el “A veces” es cuando puede ocurrir el accidente. En el último ítem, habrá que insistir en la cultura vial que implica el que ser el conductor requiere de responsabilizarse por los pasajeros.

Tabla 3. Cuando me subo a un automóvil me pongo el cinturón de seguridad

(n=150)

| | siempre | A veces | Nunca |
|---|------------|------------|------------|
| Si soy el conductor | 93% | 3% | 2% |
| Si soy el copiloto | 85% | 12% | 1% |
| Si voy en los asientos de atrás | 22% | 47% | 29% |
| Cuando hago un trayecto largo | 80% | 15% | 3% |
| Uso el cinturón aún en un trayecto muy corto | 63% | 22% | 14% |
| Si soy el conductor, pido a todos los pasajeros que se pongan el cinturón de seguridad | 45% | 34% | 18% |

Tabla 4. Respeto las señalizaciones y semáforos

(n=150)

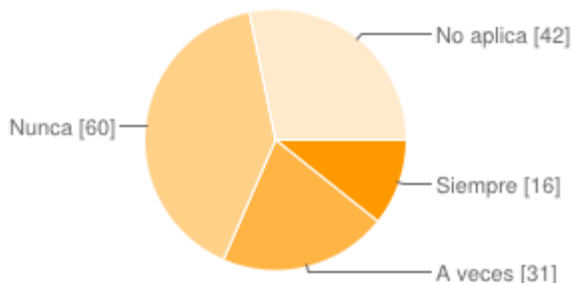
| Respeto las señalizaciones de: | siempre | A veces | Nunca |
|--|------------|------------|------------|
| Alto en el semáforo en rojo | 89% | 9% | 0% |
| Alto en los cruces peatonales | 84% | 14% | 1% |
| Alto en la intersección de dos calles | 64% | 28% | 6% |
| Alto en cruces de ferrocarril, tranvías o metrobús. | 82% | 14% | 3% |
| Límite de velocidad marcados en diferentes zonas | 38% | 51% | 9% |
| Límite de velocidad por zona escolar | 62% | 33% | 3% |
| Disminución de velocidad semáforo en amarillo | 43% | 51% | 4% |
| Disminución de velocidad por lluvia y condiciones difíciles . | 75% | 19% | 4% |
| Prohibición de vuelta en ciertas intersecciones | 73% | 24% | 1% |
| Cuando soy un peatón y cruzo únicamente por pasos peatonales y puentes designados | 43% | 51% | 4% |
| Cuando soy un peatón , me cruzo corriendo y escojo camino más corto | 14% | 57% | 28% |

En el estudio preliminar sobre la Inseguridad Vial en México se reportó poco respeto por normas y señalamientos de tránsito. Puede decirse que los jóvenes de esta universidad se han sensibilizado a algunas disposiciones básicas, pero que otras distan de ser acatadas, como se esperaría sobre el límite de velocidad en zona escolar o disminución de velocidad con semáforo amarillo. Todavía el descuido como peatón

es más grave , y el poco respeto por utilizar el casco adecuado en motocicleta o bicicleta. Lo anterior requiere de inmediata atención para sensibilizar a quienes utilizan estos vehículos.

Gráfico 1. Uso del casco en la motocicleta

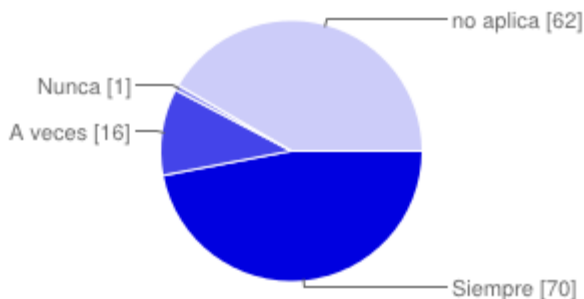
Sí me subo a una motocicleta , me pongo un casco



| | | |
|-----------|----|-----|
| Siempre | 16 | 11% |
| A veces | 31 | 20% |
| Nunca | 60 | 39% |
| No aplica | 42 | 28% |

Gráfico 2. Uso del casco en la bicicleta

Si ando en bicicleta, utilizo un casco:



| | | |
|-----------|----|-----|
| Siempre | 70 | 46% |
| A veces | 16 | 11% |
| Nunca | 1 | 1% |
| no aplica | 62 | 41% |

Tabla 5. Distracciones mientras se conduce

| | Siempre | A veces | Nunca |
|---|---------|---------|-------|
| Oigo mi música favorita | 72% | 22% | 4% |
| Escucho las noticias por la radio | 11% | 62% | 25% |
| Hago otras cosas , como comer, arreglarme , leer | 4% | 45% | 49%★ |
| Hago llamadas de mi teléfono celular | 9% | 57% | 32%★ |

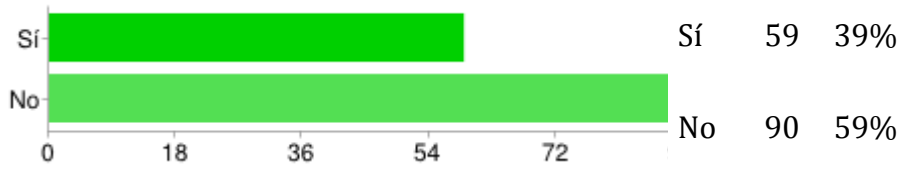
| | | | |
|---|------------|------------|-----------------|
| Utilizo dispositivo “manos libres” para hacer y recibir llamadas | 29% | 31% | 40% |
| Me da tiempo hasta de mandar mensajes de texto | 3% | 54% | 41% ★ |

En la tabla 5 hemos marcado las conductas que en esta etapa pueden considerarse como un éxito de la campaña de sensibilización: Nunca hacer llamadas del móvil o celular (32%). Nunca enviar mensajes de texto (41%) , Nunca comer, arreglarse, leer (49%) , ya que la incidencia de hacer lo prohibido era antes mucho mayor. No puede decirse que es un efecto de la sensibilización sino que los mensajes de ésta coadyuvan a reforzar otras acciones como la presencia de la policía en las inmediaciones de la universidad, poniendo infracciones a quienes usaban el móvil. Sabemos que los mensajes refuerzan, sensibilizan, concientizan , pero se necesitan de consecuencias inmediatas a conductas indeseables para lograr cambios más contundentes y la ayuda de las autoridades reforzando los reglamentos de tránsito , es definitiva.

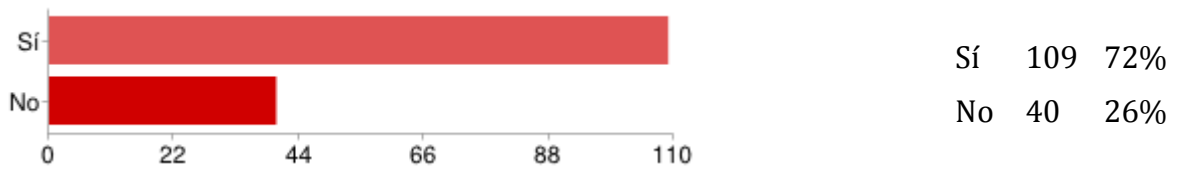
Experiencias de los sujetos previas al estudio

En otra área del cuestionario se preguntó a los sujetos sobre su implicación en episodios de tránsito de diferente gravedad. Sorprende que el casi las $\frac{3}{4}$ partes ha estado en algún accidente “leve”. A continuación los datos de la encuesta graficados

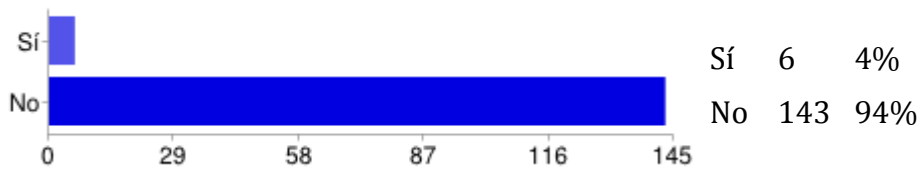
He tenido infracciones de tránsito



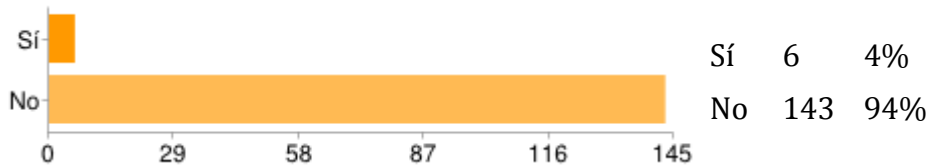
He chocado de forma leve



He reprobado la prueba del alcoholímetro

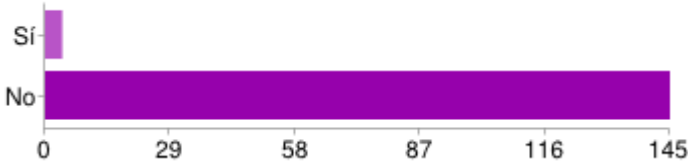


Me han atropellado



He atropellado a alguien

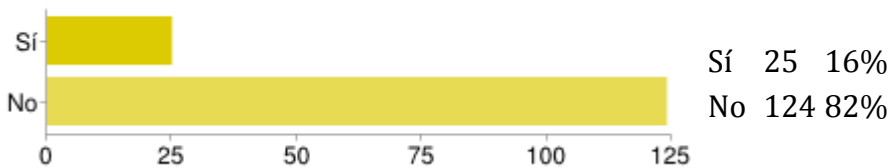
| | | |
|----|-----|-----|
| Sí | 4 | 3% |
| No | 145 | 95% |



| | | |
|----|-----|-----|
| Sí | 4 | 3% |
| No | 145 | 95% |

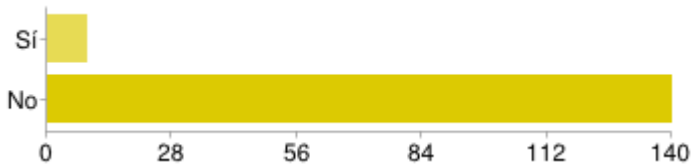
Edo . de México

He estado en un accidente donde hay pérdida total del vehículo



| | | |
|----|-----|-----|
| Sí | 25 | 16% |
| No | 124 | 82% |

He incurrido en un choque con "daños a la nación"



| | | |
|----|-----|-----|
| Sí | 9 | 6% |
| No | 140 | 92% |

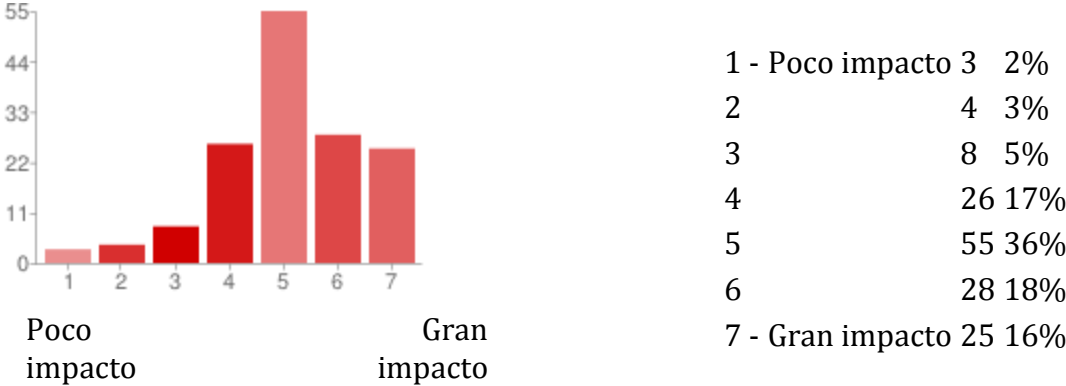
38% (n=57) reportó tener hermanos o familiares que han estado en un accidente grave. 14% (n= 21) de los jóvenes que contestaron a esta encuesta reportaron haber perdido a un familiar en un accidente vial , lo que seguramente los hace más sensibles a los mensajes sobre seguridad vial.

Cuando se les preguntó el por qué de tantos accidentes viales en México, además de causas externas como la mala señalización o señales en mal estado (18%) o la falta de policías para hacer cumplir las leyes (30%) , o diseño defectuoso de vialidades

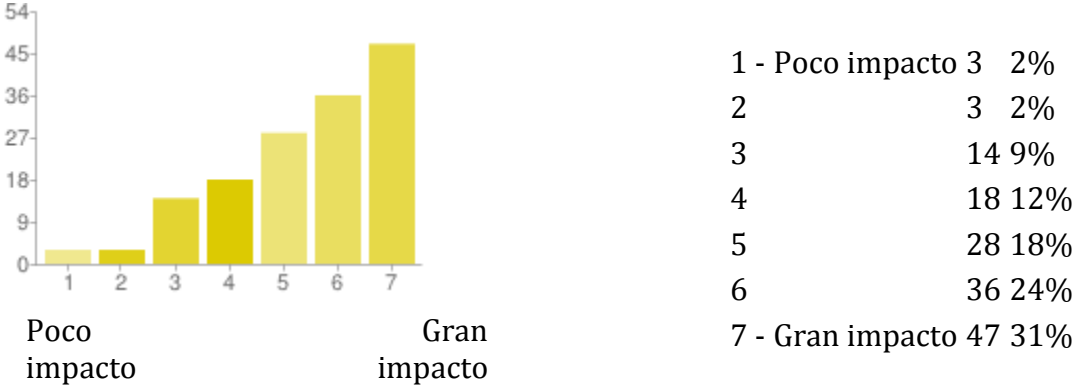
(30%) , la gran mayoría se pronunció por problemas del propio conductor y /o sus actos inseguros como “ que se dan permisos y licencias a quien no sabe conducir (91%) . “Porque no respetamos las señalizaciones” (87%), “porque no usamos el cinturón en la parte de atrás” (80%) y sobretodo, porque “creemos que manejamos muy bien aun tomando unas copas” (90%). En resumen los jóvenes de esta universidad, consideran que “nos falta ser ciudadanos con cultura y educación vial” (92%).

Para futuras campañas ellos mismo aconsejaron cuáles son los mensajes que consideran de más impacto y son aquellos más explícitos como se ve a continuación.

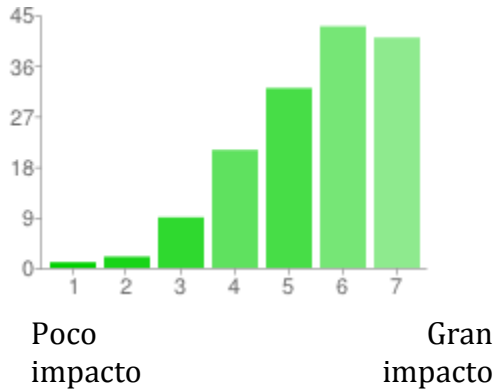
Mensajes o consejos sobre seguridad vial que mencionan o muestran reacciones de seres queridos ante posibles accidentes



Mensajes que muestran de una manera científica y con un experimento filmado con dummies o maniquíes, los resultados de un choque de frente.

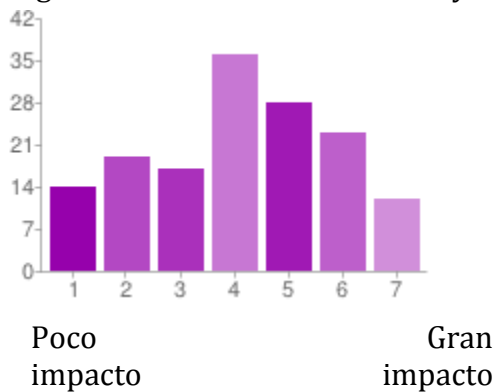


Mensajes que muestran y enfatizan que tú eres el responsable de la vida de otros.



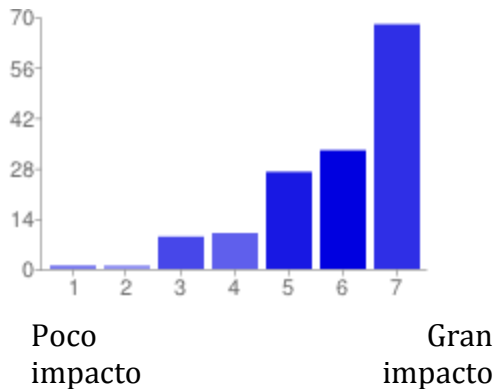
| | | |
|------------------|----|-----|
| 1 - Poco impacto | 1 | 1% |
| 2 | 2 | 1% |
| 3 | 9 | 6% |
| 4 | 21 | 14% |
| 5 | 32 | 21% |
| 6 | 43 | 28% |
| 7 - Gran impacto | 41 | 27% |

Mensajes irónicos sobre las consecuencias de no atender las indicaciones de seguridad vial en cuanto alcohol y exceso de velocidad.



| | | |
|------------------|----|-----|
| 1 - Poco impacto | 14 | 9% |
| 2 | 19 | 13% |
| 3 | 17 | 11% |
| 4 | 36 | 24% |
| 5 | 28 | 18% |
| 6 | 23 | 15% |
| 7 - Gran impacto | 12 | 8% |

Mensajes que muestran vívida y dramáticamente las consecuencias de los accidentes automovilísticos



| | | |
|------------------|----|-----|
| 1 - Poco impacto | 1 | 1% |
| 2 | 1 | 1% |
| 3 | 9 | 6% |
| 4 | 10 | 7% |
| 5 | 27 | 18% |
| 6 | 33 | 22% |
| 7 - Gran impacto | 68 | 45% |

Conclusiones y limitaciones del proyecto

La campaña se ha llevado a cabo con mucho entusiasmo de parte de toda la comunidad universitaria. Una limitación de la evaluación presentada es que aunque nos habla de la sensibilización de los jóvenes de la Universidad Anáhuac ante la seguridad vial, no está aislado el efecto de los mensajes y actividades de la campaña. Sin embargo sabemos por múltiples estudios que los efectos de los medios son sobre todo el refuerzo de otros mensajes más poderosos que formal e informalmente se derivan de las interacciones personales con amigos y otros agentes de la sociedad, como puede ser la propia actuación de la policía sancionando el uso del móvil en las inmediaciones de la sociedad. Aun así, pensamos que se contribuye a la formación de la cultura vial en el ámbito universitario y pronto lanzaremos actividades similares en otras instituciones de educación superior. Esta primera fase y sus hallazgos indican que hay logros en aspectos fundamentales, pero como se ha demostrado se tiene que trabajar mucho en el uso del casco cuando se monta una moto o una bicicleta. Con el uso del cinturón en el asiento de atrás. Con el respeto a las señalizaciones de límite de velocidad en zonas residenciales y escolares. Con el nulificar el uso del móvil cuando se conduce, al igual que la ingesta de alcohol. Hemos comprendido que esta labor será más eficiente si nos vinculamos con las autoridades, que infraccionan las faltas a los reglamentos de tránsito. También hemos aprendido de esta experiencia que de manera prioritaria tendremos que cabildear con las autoridades los criterios para expedición de permisos a menores de edad y que internamente en la universidad nos proponemos como centro de Investigación, propugnar por una parte del currículo transversal a todo alumno, el que se matricule en un curso más extensivo y profundo

sobre cultura y seguridad vial que conlleve los aspectos ya señalados e incluso lo prepare cuando sea padre, a ser un conductor responsable. Seguiremos pues aportando a la cultura y a la educación vial.