



Campaña de seguridad vial para incentivar el uso de los sistemas de retención infantil

Nadia Gómez González Wendy Alejandra Casanova Zavala Isaac Sarmiento Castellanos Rodrigo Mercado Molina Emilio Abarca Pérez

Publicación Técnica No. 717 **Querétaro, México 2022**

ISSN 0188-7297

Esta investigación fue realizada en la Coordinación de Seguridad y Operación del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte, por la M. en I. Nadia Gómez González, la M. en I. Wendy Alejandra Casanova Zavala, el Ing. Isaac Sarmiento Castellanos, el Lic. Rodrigo Mercado Molina y el M. en I. Emilio Abarca Pérez.

Esta investigación es el producto final del proyecto de investigación interna SI 03/21 Campaña de seguridad vial para incentivar la protección de los menores de edad como pasajeros de vehículos (promoción de sistemas de retención infantil).

Se agradece la colaboración del L.E.S.T. Abraham Cortés Ronquillo de la Coordinación de Transporte Integrado y Logística y del Dr. Alberto Mendoza Díaz, Coordinador de Seguridad y Operación del Transporte por su colaboración en el presente proyecto, así como al área de Comunicaciones y Medios Digitales de este Instituto Mexicano del Transporte.

Tabla de Contenido

Pá	ágina
lice de Tablas	V
lice de Figuras	vii
opsis	ix
stract	xi
roducción	1
Objetivos	2
Alcances	2
Metodología	3
Productos por obtener	4
Beneficios esperados	4
FASE 1. DISEÑO DEL PROYECTO E INVESTIGACIÓN	5
.1 Planificación del proyecto	5
1.1.1 Planificación del proyecto	5
1.1.2 Definición del problema y análisis de las políticas existente	es5
1.1.3 Definición del plazo y organización de la ejecución	10
.2 Estudio documental	11
1.2.1 Estudio documental de información existente	11
1.2.2 Perfección al plan de implementación de la campañ seguridad vial	
.3 Definición de la estrategia central	33
1.3.1 Objetivo de la campaña	34
1.3.2 Público objetivo	34
.4 Investigación formativa	34
1.4.1 Encuesta de experiencias sobre el conocimiento y us Sistemas de Retención Infantil (SRI)	

(de Se	egu	finición de objetivos SMART y público objetivo de la Camp ridad Vial ara incentivar el uso de los Sistemas de Reten	nción
	1.5.1 inc		Objetivos SMART de la Campaña de Seguridad Vial ivar el uso de SRI	•
	1.5.2 ince		Público objetivo de la Campaña de Seguridad Vial ivar el uso de SRI	
2.	Fas	e 2:	Producción	43
			finición de los mensajes de la campaña y producción de	
	2.1.1		Definir los mensajes de la campaña	43
	2.1.2	2	Elaboración del contenido creativo	44
	2.2	Cor	ncepto y prueba previa	45
	2.3	Pre	paración de los materiales	46
	2.3.	1	Elección de los productos de comunicaciones idóneos	46
	2.3.	2	Elección de los canales mediáticos idóneos	49
3.	Fas	e 3:	Difusión	51
-	3.1	Est	rategia de distribución y plan mediático	51
	3.1.1		Estrategia de distribución	51
	3.1.2	2	Plan mediático	52
	3.1.3	3	Organización de la difusión	52
-	3.2	Lar	nzamiento, ejecución y seguimiento de una campaña	55
4.	Fas	e 4:	: Evaluación	57
4	4.1	Eva	luación de la exposición a la campaña	57
4			aluación del impacto de la campaña en la mortalidad infan	
Сс	nclu	sior	nes	59
Ril	blioa	rafía	а	63

Índice de Tablas

	Página
abla 1.1 Diez principales causas de muerte en México para 2021	6
abla 1.2 Cronograma de actividades	10
abla 1.3 Obligatoriedad de los SRI en los Reglamentos de tránsito	19
abla 2.1 Puntos fuertes y débiles de diferentes medios de difusión.	50
abla 3.1 Comparativa de ventajas y desventajas de las opcion	



Índice de Figuras

Pági	ina
Figura 1.1 Diez principales causas de muerte en México por rango de edi 2021	
Figura 1.2 Distribución de los fallecidos a causa de siniestros de tránsi por rango de edad, 2021	
igura 1.3 SRI de acuerdo a peso y talla del infante	18
igura 1.4 Distribución de edades de los conductores encuestados	.36
igura 1.5 Días a la semana que son transportados los menores de 12 añ	
igura 1.6 Problemas durante el uso de los SRI	.39
Figura 2.1 Primera idea para Video 1	44
igura 2.2 Primera idea para Video 2	.45
igura 2.3 Vistas del Video "uso del sistema de retención infantil"	49
igura 2.4 Vistas del Video "Concientización"	49



Sinopsis

El presente estudio se realizó con base en la metodología del programa mundial de Bloomberg Philantropies para la elaboración de una campaña de seguridad vial enfocada en el uso de los dispositivos de protección infantil. Se realizaron las fases de diseño, investigación, producción y difusión de la campaña a través de una planeación de actividades que consistieron en un estudio documental, análisis de la información existente, definición de estrategias y objetivos, investigación del público objetivo, definición de la información y los materiales para la campaña, elaboración del material, lanzamiento y difusión. Esta campaña pretende reducir la muerte de niños a causa de los accidentes de tránsito, fomentando el uso de sistemas de retención infantil.



Abstract

This paper was carried out based on the methodology of the Bloomberg Philanthropies global program for the development of a road safety campaign focused on the use of child protection devices. The design, research, production and dissemination phases of the campaign were carried out through a planning of activities that consisted of a documentary study, analysis of existing information, definition of strategies and objectives, research of the target audience, definition of the information and materials for the campaign, elaboration of the material, launching and dissemination. This campaign aims to reduce the number of children killed in traffic accidents by promoting the use of child restraint systems.



Introducción

Desde la invención del vehículo con motor, a finales del Siglo XIX, cerca de 40 millones de personas han muerto y alrededor de 2000 millones han sufrido heridas. Este problema no ha disminuido significativamente y se prevé que se incremente el número de accidentes de tal manera que la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera que en los próximos 25 años los dos problemas de salud pública más graves serán las enfermedades mentales con sus secuelas y los accidentes de tráfico.

Es muy importante tratar de reducir los "accidentes" de tráfico, ya que estos son prevenibles, lo que quiere decir que está en nuestras manos evitar la muerte y lesiones permanentes de millones de personas, así como el ahorro de millones de pesos en daños materiales.

Con el propósito de atender esta problemática, se crearon las campañas de prevención de accidentes, las cuales posteriormente se unieron a las estrategias de prevención, con el fin de concientizar y educar a la población respecto a la seguridad vial.

Los accidentes de tránsito se han convertido en una epidemia de proporciones mundiales que origina que 1.35 millones de personas mueran cada año en el mundo, siendo la octava causa de muerte a nivel mundial para la población en general y la primera causa de muerte para los niños y jóvenes entre 5 y 29 años de edad (WHO, 2018).

En la región de las Américas y el Caribe los accidentes de tránsito causan aproximadamente 155 mil muertes al año, lo que representa una tasa promedio de 15.6 muertes por cada 100 mil habitantes en dicha región (PAHO, 2019).

En México, durante 2021 se registraron más de 14,700 muertes a causa de los accidentes de tránsito, lo que representa una tasa de 11.5 muertes por cada 100 mil habitantes. Adicionalmente, se reportan aproximadamente 90 mil lesionados cada año y se estima que un 40 % de ellos requiere servicios médicos durante el año posterior al accidente de tránsito y se genera un gran número de discapacitados permanentes. Considerando las personas fallecidas y lesionadas durante 2021, se estima que el costo económico de los accidentes de tránsito representa el 2.04 % del PIB del país para ese año (Cuevas, C., et. al., 2022, INEGI, 2022 a y b).

Desde 2010, de acuerdo con la base de datos de mortalidad general clasificada por la lista mexicana de enfermedades, los accidentes de tránsito han sido de las primeras cinco causas de muerte en niños entre 1 y 14 años de edad. Para el año 2021, esta causa es la responsable del fallecimiento de 769 niños de 14 años o menores, lo que representa que 2.1 niños pierden la vida diariamente (INEGI, 2022b).

México se rige en materia de legislación de tránsito por un Reglamento Federal que establece los lineamientos para circular por la Red Carretera Federal compuesta de 50,576 kilómetros, mientras que la circulación por las vías estatales y municipales se rige por reglamentos locales, pudiendo ser éstos de jurisdicción estatal o municipal. Haciendo un análisis de algunos reglamentos de tránsito tanto el federal como estatales y municipales, se observa que en general no se hace obligatorio el uso de sistemas de retención infantil para niños pequeños y en algunos casos no se restringe la ocupación de menores de 12 años en los asientos frontales del vehículo.

Esta investigación se alinea con el objetivo prioritario 1 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 "Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal", a su estrategia prioritaria 1.2 y sus acciones puntuales "Mejorar la seguridad vial en la Red Carretera Federal para el bienestar de todos los usuarios", así como también a la acción puntual 1.5.5 "Aumentar la investigación científica y capacidad tecnológica vinculadas a las necesidades del sector".

Objetivos

Elaborar una campaña de seguridad vial en los medios de difusión masiva, enfocada en el uso de los dispositivos de protección infantil. Se busca que la campaña sea transmitida en los principales medios de comunicación masiva (radio y televisión), utilizando el tiempo disponible para el gobierno federal (para lo cual se buscará coordinar estas actividades con la Dirección General de Comunicación de la SCT), así como su distribución en redes sociales; buscando llegar a la mayor cantidad de usuarios y evitar la muerte de niños a causa de los accidentes de tránsito en el país.

Alcances

Contar con una campaña de seguridad vial orientada a reducir la muerte de niños a causa de los accidentes de tránsito, fomentando el uso de sistemas de retención infantil.

Metodología

Se aplicará la metodología desarrollada, a partir de los ejemplos del programa mundial de seguridad vial de Bloomberg Philantropies, para elaborar una campaña de seguridad vial en los medios de comunicación masiva, aplicando los pasos descritos a continuación (OPS, 2019).

FASE 1. DISEÑO DEL PROYECTO E INVESTIGACIÓN.

- **Paso 1**: Planificación del proyecto, se incluyen las tareas de formación del equipo y de los grupos de consulta, definición del problema y las opciones de políticas y la determinación del presupuesto y plazo de ejecución de la campaña.
- **Paso 2**: Estudio documental, que incluya un análisis de la información existente, para comprender el entorno y contexto en el cual se aplicará la campaña.
- **Paso 3**: Definición de una estrategia central y objetivos, se definirá la estrategia para el programa y los objetivos específicos, cuantificables, alcanzables, pertinentes y de plazo preciso.
- **Paso 4**: Investigación informativa, consultando a públicos destinatarios con la finalidad de contar con insumos para el diseño de la estrategia.

FASE 2. PRODUCCIÓN.

- **Paso 5**: Definición de mensajes y materiales, así como de los lugares y momentos de aplicación de los mensajes.
- **Paso 6**: Pruebas de concepto y previas, se realizarán pruebas para comprobar la validez de los principales conceptos e ideas de la campaña.
- **Paso 7**: Elaboración de materiales, se debe incluir una evaluación detallada de los mensajes y materiales de la campaña, así como una prueba previa a su implementación.

FASE 3. DIFUSIÓN.

- **Paso 8**: Estrategia de distribución y plan para los medios, diseño del plan para los medios, negociación del tiempo de emisión y forma de lanzamiento de la campaña.
- **Paso 9**: Lanzamiento, ejecución y seguimiento de la campaña, determinación de cualquier ajuste o modificación a la estrategia, que sean necesarios.

FASE 4. EVALUACIÓN.

Paso 10: Evaluación, cuantificación del efecto de la campaña sobre los conocimientos, actitudes y comportamiento de las personas, así como su exposición a la campaña y su recuerdo de ésta.

Productos por obtener

La presente Publicación Técnica que describe el proceso de elaboración de la campaña, así como el material desarrollado para la campaña y la evaluación de su aplicación.

Beneficios esperados

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte y el Instituto Mexicano del Transporte contribuyen a salvar la vida de cientos de niños, al fomentar el uso de dispositivos de retención infantil y concientizar a la población de la importancia de que los menores de edad viajen en el asiento trasero del vehículo.

1. Fase 1. Diseño del proyecto e investigación

Durante esta Fase Inicial se llevaron a cabo los primeros cuatro pasos: 1. Planificación del proyecto, 2. Estudio documental, 3. Definición de una estrategia central y 4. Investigación formativa; cuyas actividades y resultados se describen en el presente capítulo.

1.1 Planificación del proyecto

Este paso está enfocado en dar respuesta a cuatro preguntas (OPS, 2019):

- ¿Quiénes?
- ¿Producto?
- ¿Cuándo?
- ¿Duración?

En el presente capítulo se da respuesta a estas preguntas.

1.1.1 Planificación del proyecto

La pregunta de ¿Quiénes? se contesta mediante la definición del equipo que realizará la Campaña de Seguridad Vial, en este caso, el equipo de trabajo de la presente campaña de seguridad vial se integra por el personal de la Coordinación de Seguridad y Operación del Transporte con apoyo del área de Comunicaciones y Medios Digitales de este IMT.

1.1.2 Definición del problema y análisis de las políticas existentes

La pregunta ¿Producto? Se contesta en este apartado, para lo cual se analizaron los datos generales de siniestralidad vial reportados en el país y se identificaron los principales grupos de riesgo, además se hizo una revisión de las leyes y reglamentos vigentes para determinar cuál sería el producto de la campaña.

En México, durante 2021 se registraron casi un millón de muertes a nivel nacional, entre las diez principales causas se encuentran el COVID-19, la

Diabetes mellitus, Infartos, neumonía, agresiones y en séptimo lugar se encuentran los siniestros de tránsito que dejaron un saldo de 14,715 personas fallecidas (Véase Tabla 1.1).

Tabla 1.1 Diez principales causas de muerte en México para 2021.

Causa de muerte	Muertes 2021	Jerarquía
COVID-19	229,003	1
Diabetes mellitus	131,147	2
Infarto agudo del miocardio	127,811	3
Neumonía	49,998	4
Agresiones (homicidios)	32,742	5
Otras enfermedades del hígado	26,072	6
Siniestros de tránsito	14,715	7
Enfermedad alcohólica del hígado	14,706	8
Enfermedades pulmonares obstructivas crónicas	13,877	9
Insuficiencia renal	12,486	10

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2022b.

Analizando esta información por rango de edad se encontró que los siniestros de tránsito son la tercera causa de muerte en niños de entre uno y cuatro años de edad, sólo después de las malformaciones congénitas y la neumonía; mientras que para los niños de entre 5 y 14 años de edad representan la segunda causa de muerte, sólo después de la Leucemia. Por su parte, para los jóvenes de entre 15 y 24 años de edad, también representan la segunda causa de muerte, sólo después de los homicidios que representan la principal causa de muerte de este grupo de edad. Para los adultos de entre 25 y 34 años de edad los siniestros de tránsito representan la tercera causa de muerte, por debajo de los homicidios y el COVID-19. Para los grupos de adultos entre 35 y 64 años de edad se observa que la principal causa de muerte fue el COVID-19 y los siniestros de tránsito representan entre la quinta y octava causa de muerte; mientras que para los adultos mayores de 65 años ya no se enlista como una de las principales 10 causas de fallecimiento (véase Figura 1.1).

Al observarse que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de mortalidad en niños menores de 14 años de edad, es que el equipo que desarrollo el presente estudio, decidió buscar información sobre el uso de los cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.

Rango	Menores de 1 año	1-4 años	5-9 años	10-14 años	15-24 años	25-34 años	35-44 años	45-54 años	55-64 años	más de 65 años
-	Dificultad respiratoria del recién nacido y trastornos respiratorios del período perinatal 3,980	Malformaciones congénitas del sistema circulatorio 434	Leucemias 249	Leucemias 311	Agresiones (homicidios) 7,237	Agresiones (homicidios) 12,645	COVID-19	COVID-19	COVID-19 56,348	Infarto agudo del miocardio 125,510
7	Malformaciones congénitas del sistema circulatorio 2,691	Neumonía 326	Siniestros de tránsito 192	Siniestros de tránsito 279	Siniestros de tránsito 3,193	COVID-19 7,818	Agresiones (homicidios) 9,973	Diabetes mellitus	Diabetes mellitus 31,437	COVID-19
ъ	Enfermedades infecciosas y parasitarias congénitas 2,674	Siniestros de tránsito 242	Demás accidentes y efectos tardíos 129	Lesiones autoinflingidas intencionalmente 242	Lesiones autoinflingidas intencionalmente 2,064	Siniestros de tránsito 4,665	Diabetes mellitus 5,074	Infarto agudo del miocardio 11,465	Infarto agudo del miocardio 21,088	Diabetes mellitus 86,610
4	Ciertas afecciones originadas en el período perinatal 1,542	Demás accidentes y efectos tardíos 205	Parálisis cerebral y otros síndromes paralíticos 109	Agresiones (homicidios) 220	COVID-19 1,469	Lesiones autoinflingidas intencionalmente 3,161	Infarto agudo del miocardio 4,929	Neumonía 6,911	Neumonía 10,730	Neumonía 30,545
Ŋ	Crecimiento fetal lento, desnutrición fetal y trastornos degestación corta y el bajo peso 865	Diarrea y gastroenteritis de presunto origen infeccioso 203	Malformaciones congénitas del sistema circulatorio	Demás accidentes y efectos tardíos 158	Demás accidentes y efectos tardíos 1,357	Demás accidentes y efectos tardíos 2,179	Siniestros de tránsito 3,796	Agresiones (homicidios) 6,667	Otras enfermedades del hígado 6,906	Enfermedades pulmonares obstructivas crónicas 16,441
9	Hipoxia intrauterina y asfixia del nacimiento 860	Leucemias 151	Agresiones (homicidios) 89	Parálisis cerebraly otros síndromes paralíticos	Eventos de intención no determinada 789	Infarto agudo del miocardio 2,120	Neumonía 3,699	Otras enfermedades del hígado 4,676	Agresiones (homicidios) 4,004	Otras enfermedades del hígado 12,430
7	Otras malformaciones congénitas 481	Ahogamiento y sumersión accidentales 140	Ahogamiento y sumersión accidentales 84	COVID-19 130	Infarto agudo del miocardio 675	Neumonía 1,893	Lesiones autoinflingidas intencionalmente 2,468	Enfermedad alcohólica del hígado 3,907	Enfermedad alcohólica del hígado 3,718	Enfermedad cardíaca hipertensiva 10,084
ω	Síndrome de la muerte súbita infantil 465	COVID-19	COVID-19	Malformaciones congénitas del sistema circulatorio 113	Leucemias 660	Enfermedad por virus de la inmunodeficiencia humana 1,474	Enfermedad alcohólica del hígado 2,454	Siniestros de tránsito 3,234	Siniestros de tránsito 2691	Demás enfermedades isquémicas del corazón 9,240
Ø	Neumonía 449	Epilepsia 105	Tumor maligno del encéfalo 68	Eventos de intención no determinada 83	Neumonía 501	Diabetes mellitus 1,464	Otras enfermedades del hígado 2,153	Lesiones autoinflingidas intencionalmente 1,900	Insuficiencia renal 2,328	Hipertensión esencial 8,529
01	Demás accidentes y efectos tardíos 396	Eventos de intención no determinada 101	Las demás enfermedades del sistema nervioso 56	Epilepsia 81	Ahogamiento y sumersión accidentales 361	Eventos de intención no determinada 1,418	Demás accidentes y efectos tardíos 1,996	Tumor maligno de la mama 1,815	Tumor maligno de la mama 2,000	Insuficiencia renal 8,343

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2022b.

Figura 1.1 Diez principales causas de muerte en México por rango de edad, 2021.

En 2015 Cervantes y Leenen (Cervantes, A. y Leenen, I., 2015) publicaron en la Gaceta Médica de México el artículo titulado "Uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles por parte de los conductores y pasajeros de vehículos de motor en cuatro zonas metropolitanas de México", en el que se evaluó el impacto de la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI) para incentivar el uso del cinturón de seguridad y las sillas infantiles, se presentan los resultados del estudio de observación llevado a cabo en las cuatro principales zonas metropolitanas del país (Guadalajara, León, Monterrey y Ciudad de México), entre los años 2008 y 2009, en las fases pre y post implementación de la iniciativa IMESEVI. El estudio mostró que globalmente, la probabilidad de usar dispositivos de sujeción es de alrededor del 50 %, siendo los usuarios delanteros los que reportan el mayor uso del cinturón de seguridad. Por otro lado, se observó que el uso de sistemas de retención infantil es escaso, reportándose un 17 % de su uso en la etapa pre del estudio, aumentando únicamente hasta el 26 % en la etapa post, esto para niños de hasta 4 años de edad; para niños de cinco o más años, el uso de sillas espaciales es prácticamente nulo. Una de las conclusiones del estudio mencionado fue precisamente la necesidad de concientizar al público en general respecto al uso de dispositivos de retención, especialmente para niños pequeños.

Por otro lado, México se rige en materia de legislación de tránsito por un Reglamento Federal que establece los lineamientos para circular por la Red Carretera Federal compuesta de 50,576 kilómetros, mientras que la circulación por las vías estatales y municipales se rige por reglamentos locales, pudiendo ser éstos de jurisdicción estatal o municipal. Haciendo un análisis de algunos reglamentos de tránsito tanto el federal como estatales y municipales, se observa que en general no se hace obligatorio el uso de sistemas de retención infantil para niños pequeños y en algunos casos no se restringe la ocupación de menores de 12 años en los asientos frontales del vehículo.

Toda muerte a causa de los accidentes de tránsito debe ser inaceptable, y este es uno de los principios que rige el enfoque de Sistema Seguro, y al buscar su implementación en México es que se debe trabajar en los diferentes ámbitos para lograr reducir la accidentalidad vial y sus consecuencias. Estas muertes a causa de los accidentes de tránsito, son una gran pérdida tanto para la familia directa de los involucrados como para el país en general, y representan un dolor más grande e impactante cuando se trata de niños, los cuales son actores pasivos del sistema, ya que su participación se limita a ser pasajeros o usuarios vulnerables (peatones y ciclistas).

En México, es común ver a los niños menores de 12 años, transportarse en autos en los asientos posteriores o incluso en el asiento del copiloto, a veces con cinturón de seguridad, pero sin ningún tipo de sistema de retención infantil. Desde el punto de vista de la seguridad vial, esta situación de no proteger a los niños podrá parecer imposible o ilógico, entonces ¿Por qué la mayoría de los padres en México no usan la silla de retención infantil?

Para responder la pregunta anterior debemos analizar la situación, primero desde el ámbito legal, ya que el problema se deriva debido a que en México no existe una ley que obligue a usar este tipo de sistemas de retención. En algunos reglamentos de transito estatales se establece su uso, pero las reglas varían dependiendo de cada estado de la república; es decir, algunos estados si lo establecen e incluso imponen una sanción, pero otros no mencionan su uso obligatorio.

Analizando desde el punto de vista de los usuarios de la vía, existen diversas razones por las cuales los padres de familia no usan un sistema de retención infantil, pero el motivo principal es la desinformación, ya que en México no se cuenta con programas permanentes de educación vial a través de los cuales se pueda mencionar la importancia de los sistemas de retención infantil, lo que conlleva al desconocimiento de los padres y que por lo tanto no los consideran necesarios e incluso muchos padres llevan a sus hijos sin cinturón de seguridad o sentados sobre sus piernas. Otro factor es el económico, algunos padres piensan que no vale la pena el gasto porque consideran a los sistemas demasiado costosos o que no representan una buena inversión. Finalmente, otro de los factores es el argumento de "que los niños no los quieren", pero este pensamiento es consecuencia del desconocimiento de los beneficios de usar este tipo de sistemas, es decir si se conocieran los riesgos de no utilizar los sistemas de retención infantil, los padres no pondrían de pretexto tal razón, usarían las sillas porque sabrían que es lo mejor para ellos.

Por estas razones, es que se debe sensibilizar a la población mexicana transmitiendo la información, con el fin de concientizar sobre el uso de los sistemas de retención infantil, y adicionalmente, se debe contribuir a la creación del marco normativo que regule los equipos de venta en México, así como estipular la obligatoriedad de su uso en todas las vías de comunicación del país, sin importar que se trate de una vialidad urbana, municipal, estatal o federal.

Debido a esta combinación de factores, los autores del presente proyecto definieron que la problemática a abordar en la presente campaña de seguridad vial es la falta de concientización del uso de los dispositivos de retención infantil.

Por tratarse de uno de los factores el desconocimiento, a continuación, se presenta la definición de los Sistemas de Retención Infantil (SRI):

"Sistemas de retención infantil (SRI): Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo" (Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, 2022).

Esta definición complementa a la seguridad vehicular la cual significa "Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito" (Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, 2022).

Estos dispositivos forman parte de los Sistemas de Seguridad Pasivos de los vehículos, y cuya principal función es proteger el cuerpo humano cuando suceda un accidente de tránsito, siendo este tipo de dispositivos los que pueden salvar la vida de los usuarios involucrados en un hecho de tránsito.

1.1.3 Definición del plazo y organización de la ejecución

Para dar respuesta a las dos preguntas restantes de ¿Cuándo? y ¿Duración?, se hizo un planteamiento inicial en el que se estipuló que el plazo de ejecución del presente proyecto fuera de 12 meses en los que se desarrollarían las actividades como se muestra en la Tabla 1.2.

Tabla 1.2 Cronograma de actividades.

FACE	ACTIVIDAD							ES					
FASE	ACTIVIDAD	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Planificación del proyecto												
	Estudio documental												
'	Definición de estrategia y objetivos												
	Investigación informativa												
2	Definición de mensajes y materiales												
	Pruebas de concepto y previa												
	Elaboración de materiales												
7	Estrategia de distribución y plan para los medios												
3	Lanzamiento, ejecución y seguimiento de la campaña												
4	Evaluación												

Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, durante la ejecución del proyecto se encontraron algunos factores, como la disponibilidad de tiempo en los medios de comunicación oficiales, que modificaron el plan original, provocando el ajuste de la estrategia. Los detalles se presentan en los capítulos subsecuentes.

1.2 Estudio documental

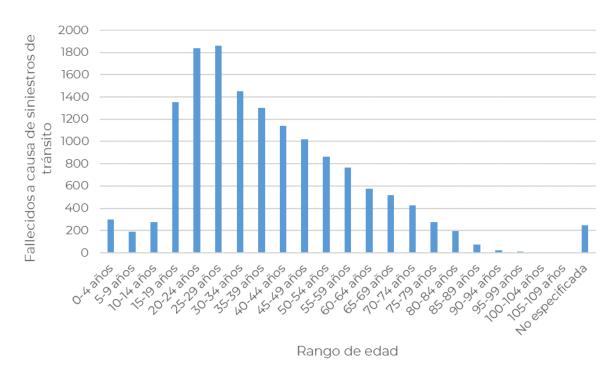
Antes de tomar cualquier decisión estratégica sobre la campaña de seguridad vial dirigida a incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil, se llevó a cabo una revisión documental sobre la información relacionada más relevante, desde los datos de accidentalidad vial, los lineamientos establecidos en las leyes y reglamentos nacionales, así como la cobertura nacional e internacional del problema y algunos ejemplos de campañas implementadas que atienden el mismo problema.

1.2.1 Estudio documental de información existente

1.2.1.1 Análisis de accidentalidad vial

En México, cada año fallecen más de 14 mil personas a causa de los accidentes de tránsito, por ejemplo, en 2021 se reportaron 14,715 personas fallecidas a causa de los siniestros de tránsito, lo que representa una tasa de 11.5 muertes por cada 100 mil habitantes. Adicionalmente, se reportan aproximadamente 90 mil lesionados cada año y se estima que un 40 % de ellos requiere servicios médicos durante el año posterior al accidente de tránsito y se genera un gran número de discapacitados permanentes. Considerando las personas fallecidas y lesionadas durante 2021, se estima que el costo económico de los accidentes de tránsito representa el 2.04 % del PIB del país para ese año (Cuevas, C., et. al., 2022, INEGI, 2022 a y b).

Analizando el saldo de las personas fallecidas a causa de los siniestros de tránsito se observa que la mayoría de las muertes se reporta en los jóvenes entre 20 y 29 años de edad, sin embargo, se observa que el 5.23 % de los fallecidos corresponde a niños de 14 años o menos (véase Figura 1.2). Este hecho impacta debido a que la participación de estos usuarios en el tránsito siempre es como involucrados, es decir que su participación es como pasajeros de algún vehículo, peatones o ciclistas.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 1.2 Distribución de los fallecidos a causa de siniestros de tránsito, por rango de edad, 2021.

1.2.1.2 Análisis de las políticas existentes

Al iniciar el presente proyecto, México aún no contaba con una ley de seguridad vial general en la que se regulara el uso de dispositivos de retención infantil, sin embargo, algunos de los reglamentos de tránsito estatales y/o municipales ya señalaban el uso obligatorio de un Sistema de Retención Infantil (SRI). Durante el desarrollo del presente trabajo se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en el Diario Oficial de la Federación del 17 de mayo de 2022. A continuación, se presenta un análisis de algunos reglamentos de tránsito, así como un resumen de lo que se incluye en la nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de Sistemas de Retención Infantil.

1.2.1.2.1 Reglamentos de tránsito del país

En esta sección se muestra y analiza el contenido de los reglamentos de tránsito vigentes tanto de la federación como de cada estado sobre el uso de los sistemas de retención infantil (SRI), lo que se menciona sobre la edad máxima del menor, así como si establecen alguna multa por no portarlo.

El Reglamento de Tránsito de Carreteras y Puentes de jurisdicción Federal publicado en 2012, establece en su capítulo II "De la conducción de vehículos automotores" sección primera "de las reglas generales", en los artículos 84 y 95 lo siguiente (DGAF, 2012):

- Artículo 84.- El conductor y los pasajeros de un vehículo automotor deberán utilizar los cinturones de seguridad con los que éstos estén equipados; en los casos de los automóviles y vagonetas, los menores de 7 años deberán viajar en los asientos posteriores de los vehículos. El desacato de esta disposición se sancionará con multa de 20 a 25 veces la cuota diaria que establece este Reglamento.
- Artículo 95.- Todos los conductores de vehículos automotores en movimiento deberán:
 - II. Utilizar el cinturón de seguridad a la altura del reposacabezas;
 - VI. Evitar sostener, cargar o colocar personas o animales entre sus brazos o piernas.

Como podemos ver, solo hace énfasis en que todos los pasajeros lleven el cinturón y que los niños menores de siete años sean transportados en los asientos posteriores, y eso es lo único que se hace obligatorio al tener una multa, sin embargo, no menciona algo sobre los SRI.

A continuación, se menciona lo que establecen los 32 reglamentos de tránsito de cada estado sobre esta temática, al final se presenta una tabla donde se resume lo estipulado en cada estado, lo que establece como obligatorio y si cuenta con alguna multa.

Cabe mencionar que no todos los estados cuentan con un reglamento o ley de tránsito, así que en algunos casos se consideró lo estipulado en el reglamento del municipio principal o cabecera municipal, para fines de comparación. En la sección de referencias se encuentran los enlaces web donde se pueden consultar los reglamentos revisados para esta publicación.

Algunos de los reglamentos, si hacen mención al uso de SRI, e incluso establecen sanciones en caso de no disponer de estos sistemas, así mismo se menciona que, de acuerdo con el peso y la talla, se debe usar una silla especial en cada caso y se recomienda ir a contramarcha en casos donde se transporten bebés menores de un año. Tal es el caso del reglamento de Aguascalientes, que prohíbe y sanciona que no se use el SRI y/o que los menores de 10 años vayan en la parte posterior, también en su ley de movilidad hace énfasis en que los menores de un año vayan a contra marcha, los de 1 a 4 años a favor de la marcha y de 4 a 8 años viajen en asientos elevados (Municipio de Aguascalientes, 2015).

El Reglamento de Baja California (municipio Tijuana), se establece que todo niño menor de 4 años debe ir a contra marcha con un SRI, y todos los menores deben ir en la parte trasera a menos que el vehículo no cuente con asientos posteriores, entonces se tiene que colocar un SRI en el asiento del copiloto siempre y cuando se pueda colocar adecuadamente (Ayuntamiento de Tijuana, 2020).

Los reglamentos de Jalisco y Nayarit mencionan que los niños menores de 12 años deben ir en asientos posteriores (atrás del asiento del conductor) y con SRI de acuerdo a su peso y talla. Yucatán menciona en su reglamento que los menores de 5 años deben ir atrás con SRI y los niños que pesen menos de 10 kg a contra marcha (Gobierno del Estado de Jalisco, 2013 y Gobierno del Estado de Nayarit, 2020).

El reglamento de tránsito de Sinaloa, por su parte, menciona el uso de SRI y que los menores de 12 años vayan en asientos posteriores, también hace una clasificación de cómo debe colocarse el SRI dependiendo de la edad del menor (Gobierno del Estado de Sinaloa, 2018):

- 0 a 10 kg: SRI contramarcha
- 10 a 16 kg: SRI a favor de la marcha
- Más de 16 kg: asientos elevados en la parte posterior.

Otros reglamentos mencionan una edad máxima para que los niños lleven un SRI y otra edad donde los niños deben ir obligatoriamente en asientos posteriores con su cinturón de seguridad, como Baja California Sur, en el reglamento de tránsito de La Paz, divide a niños menores de 5 años para uso de SRI y de 6 a 12 años que viajen en la parte posterior del vehículo (Municipio de La Paz, 2015).

Por su parte Coahuila, en sus reglamentos de tránsito municipales de Torreón y Saltillo menciona que los menores de 5 años deben ir con un SRI y los menores de 10 años en asientos posteriores. También Tabasco y Tamaulipas estipulan edades diferentes para los niños que deben viajar con SRI y en asientos posteriores (Municipio de Saltillo, 2016, Gobierno del Estado de Tabasco, 2010 y Gobierno del Estado de Tamaulipas, 2021).

Algunos reglamentos solo mencionan el uso del SRI, pero en otros casos si se menciona la edad máxima, aunque en otros no. Por ejemplo, en el reglamento de tránsito de Campeche se menciona que los SRI son obligatorios para menores de 5 años; para Veracruz y Chiapas, en el reglamento municipal de Tuxtla Gutiérrez se menciona la obligación de sistemas de seguridad adecuados en menores de 12 años; Chihuahua menciona una silla especial para menores de 3 años (Gobierno del Estado de Campeche, 2018; Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la

Llave, 2018; Ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez, 2012; y Gobierno del Estado de Chihuahua, 2020).

Colima, cuenta con un capítulo aparte sobre los derechos de los niños y de las obligaciones del conductor, en su reglamento de tránsito se menciona que los menores de 4 años deben ir con un SRI (Ayuntamiento Constitucional de Colima, Col., 2018).

En el reglamento de Hidalgo se menciona que los niños con una estatura menor de 135 cm deben ir en el asiento trasero con SRI, en caso de ir a bordo de un vehículo utilitario tipo pickup, deben ir adelante adecuadamente y con la bolsa de aire desactivada. Oaxaca y Puebla mencionan que los niños deben viajar en los asientos posteriores con SRI y con cinturón de seguridad. En el reglamento de Sonora se estipula que los menores de 6 años deben ir atrás y con SRI (Gobierno del Estado de Hidalgo, 2021; Gobierno del Estado de Oaxaca, 2020; y Gobierno del Estado de Puebla, 2018).

Asimismo, San Luis Potosí y Zacatecas en sus reglamentos de tránsito mencionan que el vehículo debe llevar silla porta infante, pero no especifica edad (Gobierno del Estado de San Luis Potosí, 2018; y Gobierno del Estado de Zacatecas, 2019).

Guanajuato, Tlaxcala y Morelos (Cuernavaca), únicamente mencionan en sus reglamentos que los menores de 12 años vayan en los asientos posteriores con cinturones de seguridad, Michoacán también menciona lo mismo pero la edad máxima de los menores en asientos posteriores es de 5 años (Gobierno del Estado de Guanajuato, 2008; Gobierno del Estado de Tlaxcala, 2008; y Gobierno del Estado de Morelos, 2021).

En los estados de Durango, Estado de México y Quintana Roo, no mencionan algo al respecto, solo que los pasajeros deben ir con cinturones de seguridad y que el conductor no debe llevar a nadie con él en su mismo asiento (Municipio de Durango, 1996; Gobierno del Estado de México, 2022; y Gobierno del Estado de Quintana Roo, 1998).

Para los estados de Ciudad de México, Nuevo León (Municipio de Monterrey) y Querétaro, en su reglamento de tránsito menciona que los niños menores de 12 años deben ir en asientos posteriores y con SRI. Únicamente en caso de que el vehículo no cuente con asiento trasero, los niños podrán viajar en el asiento delantero, siempre y cuando cuenten con espacio suficiente para instalar un sistema de retención infantil acordes a su peso o talla y se desactive el sistema de bolsas de aire. También se anexa el siguiente apartado donde el reglamento señala y define los sistemas de retención infantil, incluso menciona los tipos de asiento dependiendo del

peso y edad del menor (Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, 2022; Ayuntamiento de Monterrey, 2016; y Gobierno del Estado de Querétaro, 2018).

"SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL

- I. Objeto: Estas características aplican a sistemas de sujeción infantil y asientos elevador apropiados para vehículos motorizados de tres o más ruedas cuyos asientos no son retráctiles o están colocados de lado.
- II. Definiciones: Para los efectos de este anexo se entiende por:
 - Sistema de retención infantil, al conjunto de componentes que pueden constar de correas con una hebilla de cierre, dispositivos ajustables, accesorios y en algunos casos elementos adicionales como una cuna, porta bebé, asiento elevador o una barra de protección. Está diseñado para disminuir el riesgo de lesiones en el usuario en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo.
 - Asiento elevador, asientos para niños mayores a 4 años (más de 15 kg) en el que tanto el niño como el asiento son sujetados por medio del cinturón de seguridad del vehículo.
 - ISOFIX, estándar ISO de sujeción para sillas de seguridad para menores, a través de dos anclajes rígidos en el vehículo y dos en el sistema de retención infantil.
- III. Clasificación: Los sistemas de retención infantil se dividen en grupos de acuerdo al peso del niño para el cual están diseñados (Figura 1.3):
 - Existen modelos que combinan varios de estos grupos por lo que se pueden pasar de una posición de espalda a una de frente y se ajustan conforma el niño va creciendo. Adicionalmente, existen cuatro categorías:
 - Universal: se puede utilizar en cualquiera de los asientos del vehículo (delantero o trasero).
 - Restringido: su colocación se ajusta sólo al asiento delantero o trasero de un tipo particular de vehículos.
 - Semi-universal: se puede colocar en cualquiera de los asientos siempre y cuando cuenten con un sistema sujeción específico
 - Específico: se usa sólo para un tipo determinado de vehículo o está incorporado en el mismo.
- IV. Colocación y sujeción del sistema de retención infantil Los sistemas de retención infantil deben ser colocados de espaldas hasta que el niño pese más de 9 kg. Si el vehículo cuenta con bolsas de aire en el asiento en el que se coloca el sistema, éstas deben ser

desactivadas. La colocación y sujeción del sistema depende del tipo, como se explica a continuación:

- a. Sistema de retención infantil universal: puede ser ubicado tanto en el asiento delantero o trasero, pero se recomienda su colocación en la posición indicada por el fabricante. Este sistema puede ser asegurado al asiento por medio del cinturón de seguridad del vehículo (con o sin mecanismo retráctil).
- b. Sistema de retención infantil restringido: su ubicación puede ser sólo en el asiento delantero o trasero del vehículo, de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Se puede asegurar al asiento por medio del cinturón de seguridad del vehículo (con o sin mecanismo retráctil).
- c. Sistema de retención infantil semi-universal: puede ser ubicado tanto en el asiento delantero o trasero, siempre y cuando se cumpla con las instrucciones del fabricante. Se sujeta al vehículo a través de un anclaje inferior y otros adicionales que deben ser provistos por el fabricante, así como una guía para cada vehículo en la que se muestra el sitio exacto de su ubicación.
- d. Sistema de retención infantil específico: se puede usar en cualquier asiento y en el área de equipaje siempre y cuando los sistemas de retención están instalados en conformidad con las instrucciones del fabricante. En caso de que el sistema de retención esté orientado hacia atrás, éste debe garantizar que la cabeza del niño tenga apoyo. El sistema de anclaje debe ser diseñado por el fabricante del vehículo o del sistema de retención. Cuando los sistemas de retención infantil se colocan de espalda y se sujetan con el cinturón de seguridad, el fabricante debe proveer una guía que muestre dónde debe ser insertado el cinturón para sostener el asiento de forma segura. Los nuevos vehículos y sistemas de retención infantil, generalmente cuentan con un sistema de sujeción ISOFIX diseñado para facilitar su colocación. El ISOFIX permite que el sistema de retención sea ajustado de forma directa y segura al chasis del vehículo. En estos casos, el usuario debe asegurarse que el sistema de ajuste de la retención infantil sea compatible con el vehículo".

Como se hace evidente, en el mismo país, no se cuenta con una norma o regla homologada sobre el uso de SRI, la edad máxima del menor y las sanciones estipuladas en caso de no contar estos sistemas para el transporte de niños en sus vehículos; a continuación en la Tabla 1.3 se presenta un resumen de lo mencionado en los 32 reglamentos de transito

de cada uno de los estados de la república mexicana, en dicha tabla se observan cuáles son los reglamentos que mencionan el uso de SRI y la edad máxima del menor, así como la edad máxima en la que los niños deben viajar en los asientos posteriores, también se observa cuáles reglamentos establecen algún tipo de sanción o multa en caso de que no se cumpla con el requerimiento.

Tipo de asiento	Ubicación	Grupo	Rango de peso	Rango aproximado de edad
	De espaldas	0	0 – 10 kg	Nacimiento y hasta los 6 - 9 meses
	De espaldas	0+	0 – 13 kg	Nacimiento y hasta los 12 - 15 meses
	De frente	1	9 – 18 kg	9 meses – 4 años
	De frente	2	15 – 25 kg	4 – 6 años
	Asiento elevador	3	22 – 36 kg	6 – 11 años

Fuente: Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, 2022.

Figura 1.3 SRI de acuerdo a peso y talla del infante

Tabla 1.3 Obligatoriedad de los SRI en los Reglamentos de tránsito.

	Tabla 1.5 Obligatoriedad de los			toriedad		
Estado	Reglamento	SRI	Edad en años (altura en cm.)	Asientos posteriores	Edad o altura máxima [años o (cm.)]	Sanción
Ags.	De Tránsito y Ley de movilidad.	Si	5	Si	10	8 – 10 S.M.V
B.C.	De Tránsito y control vehicular municipal.	Si	3	Si	(<135)	11 – 15 UMA
B.C.S.	De Tránsito del municipio.	Si	5	Si	12	NE
Camp.	De la Ley de vialidad, tránsito y control vehicular.	Si	5	Si	-	NE
Chis.	De tránsito y vialidad del municipio.	Si	12	Si	12 (<150).	NE
Chih.	De la ley de vialidad y tránsito.	Sí	3	ı	-	NE
CDMX.	De tránsito.	Sí	Fig. 1.3*	Si	12 (< 145)	5 – 10 UMA
Coah.	De tránsito municipal.	Si	5 (o <95)	Si	10 (<95)	NE
Col.	De Tránsito y de la seguridad vial.	Si	4	Si	8	5 – 10 UMA
Dgo.	Ley de tránsito.	No	-	Si	-	NE
Gto.	De la Ley de tránsito y transporte.	No	-	Si	12	8 – 15 S.M.V.
Gro.	Ley de transporte y vialidad.	No	-	No	-	NE
Hgo.	Ley de tránsito y seguridad vial	Si	(< 135)	Si	(< 135)	3 – 50 UMA
Jal.	Ley de movilidad y transporte.	Si	12	Si	12	10 – 30 UMA
Méx.	De Tránsito.	No	-	No	-	NE
Mich.	De la Ley de tránsito y vialidad.	No	-	Si	5	10 S.M.V.
Mor.	De tránsito y vialidad.	No	-	Si	12	NE
Nay.	Ley de movilidad del estado	Si	12	Si	12	10 – 20 UMA
N.L.	De tránsito y vialidad del municipio.	Si	7	Si	7	15 – 20 UMA
Oax.	Ley de tránsito y vialidad.	Si	-	Si	-	NE
Pue.	De la Ley de vialidad.	Si	5	Si	12	8 – 12 UMA
Qro.	De tránsito.	Si	12	Si	12	10 – 20 UMA
Q.R.	De tránsito.	No	-	No	-	NE
S.L.P.	Ley de tránsito.	Si	-	No	-	NE
Sin.	Ley de tránsito y transportes.	Si	12	Si	12	NE
Son.	Ley de tránsito.	Si	6	Si	6	NE
Tab.	De la Ley general de tránsito y vialidad	Si	5	Si	10	15 – 30 S.M.V.
Tams.	Ley de tránsito	Si	3	Si	12	10 UMA
Tlax.	De la Ley de comunicaciones y transportes.	No	-	Si	12	3 S.M.V.
Ver.	De tránsito.	Si	12	Si	12	2 – 4 UMA
Yuc.	De vialidad.	Si	5	Si	5	16 – 18 S.M.V.
Zac.	Ley de transporte, tránsito y vialidad	Si	-	Si	-	NE

Notas: NE – No Establecida

S.M.V. – Salario Mínimo Vigente

UMA – Unidad de Medida y Actualización

Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, con esto se comprueba que al no tener una regla especifica que sea igual en todos los estados, y en algunos casos sin sanciones, esta temática no genera tanto impacto y por lo tanto los SRI son menos propensos a utilizarse, ni siquiera existe una edad máxima estipulada, la cual debe ser de 12 años, para que el menor viaje seguro, en otros estados ni lo toman en cuenta, apenas y se menciona el uso de cinturón de seguridad (ese es otro problema de seguridad vial que tiene el país). Por lo tanto, se debe dar más énfasis en informar a la población y concientizar sobre los beneficios de utilizar los SRI y los riesgos que puede ocasionar en un menor de edad el no colocarlos y usarlos en sus vehículos.

1.2.1.2.2 Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (ST-CONAPRA)

En México existe una unidad administrativa de la Secretaría de Salud responsable de dirigir la política nacional en materia de prevención de lesiones ocasionadas por accidentes; gestionar ante las instancias públicas, privadas, sociales involucradas en el tema de accidentes y coordinar la operación de los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes de las 32 entidades federativas, la implementación de estrategias y acciones tendientes a disminuir la morbilidad y mortalidad consecuencia de las lesiones accidentales, en beneficio de la población mexicana, denominada Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (ST-CONAPRA).

Esta institución ha realizado campañas de seguridad vial enfocadas a la seguridad del niño pasajero, y estipulan que el uso de un sistema de retención infantil (SRI) puede depender de dos factores:

- 1. De la conciencia que tenga el padre, madre o persona que transportará a un menor dentro de ese vehículo, del riesgo que implica llevar a un niño suelto en el vehículo, y de la importancia que tiene la seguridad del niño pasajero. Pero, cuando ellos no están conscientes de la necesidad de utilizar un sistema de retención infantil debe entrar un segundo factor que sea más fuerte,
- 2. La obligación que la ley establece, con vigilancia, consecuencias de Derecho (multa, amonestación, etcétera), y que además exija a la autoridad a realizar de forma permanente mucha difusión acerca de la necesidad de un SRI adecuado, así se podrá reducir la cantidad de vidas de niños que se pierden en los accidentes de tránsito.

Estos dos factores deben ir acompañados de una estrecha vigilancia y orientación por parte de los policías de tránsito. La vida y la salud son bienes inmateriales que deben ser protegidos por cualquier legislación. El Estado tiene la obligación de garantizar que serán salvaguardados a toda costa. Por ello, consideran que es urgente que una disposición completa en este sentido esté presente en todos los textos legales relacionados con el tránsito de vehículos, la movilidad urbana y aquellos acerca de la salud.

Por dicha razón la Ley sobre esta temática debe basarse en la evidencia científica que existe en experiencias conocidas como "buenas prácticas". Por ejemplo, que el lugar más seguro para los niños menores de 12 años es el asiento trasero, preferentemente en la plaza central. Que no deben viajar nunca en el asiento del copiloto debido al riesgo provocado por el impacto de una bolsa de aire, de que el parabrisas colapse, el colapso del tablero, sumado a que no exista cómo fijar un SRI en el asiento.

El SRI debe ser el adecuado, con la medida adecuada y obligatorio para todos los que estén a cargo del menor (Padres, hermanos, abuelos, tíos, conocidos, desconocidos, vehículo particular, taxi, en general todo adulto que transporte a un menor de 12 años).

Con respecto a la edad, se recomienda una edad máxima de 12 años para utilizar un SRI, debido a que a esa edad la mayoría de los niños ya alcanzan el cinturón de seguridad y una complexión física más resistente.

Como en el país no existe una norma oficial que establezca los procesos de manufactura, diseño y calidad con que un SRI deba fabricarse, importarse y comercializarse, se debe recurrir a las sillas importadas de otros países que si cumplan con una certificación internacional, el ST-CONAPRA recomienda la certificación UNECE 44 (ST-CONAPRA, 2022).

1.2.1.2.3 Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Esta Nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022. Tiene como objetivos:

- Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial en el país,
- Definir los mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad,
- Establecer las bases de coordinación para el desarrollo de los planes y políticas en materia de movilidad y seguridad vial,
- Determinar los mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la movilidad y seguridad vial,
- Vincular con las políticas sectoriales correspondientes,
- Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores de implementación de la Ley,
- Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías,
- Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de los factores de riego que permitan reducir las muertes y lesiones por siniestros viales y

• Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial.

Respecto a los Sistemas de Retención Infantil, esta Ley se estipula lo siguiente (Senado de la Republica. LXV Legislatura, 2022):

En su Título primero "Disposiciones Generales", en el Capítulo II "De los principios de movilidad y seguridad Vial" en el Artículo 4 se mencionan los siguientes principios relacionados a esta temática:

- XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;
- XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

En su Título segundo "De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial", en el Capítulo V "Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial", Sección Tercera "De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial del Tránsito" en Artículo 49 menciona las medidas mínimas de tránsito, que la Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto a dichas medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo. Los cuales son respecto a la temática:

- IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

En su Título segundo "De la Política Pública a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial", en el Capítulo V "Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial", Sección Sexta "De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial" en sus Artículos 63, 64 y 65, menciona la importancia de la sensibilización, educación y formación que se deben implementar a través de planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad, por lo que debido a la importancia de este tema, está incluido los Sistemas de Retención Infantil en dicha sensibilización.

1.2.1.3 Relevancia del tema de la siniestralidad vial en niños y su cobertura por los principales medios de comunicación masiva del país

En los últimos años, los medios informativos de comunicación han destinado espacios para mostrar la relevancia del tema de la siniestralidad vial en niños, tanto a nivel mundial, nacional y local. Las publicaciones hacen referencia a estadísticas relacionadas, programas de intervención, campañas, convenios de colaboración interinstitucionales, reclamo social, entre otros.

A continuación, se presentan las notas periodísticas más relevantes en los últimos años.

1.2.1.3.1 Exigencia Social

El 12 de abril de 2018, se publica en la página web de El Poder del Consumidor la nota titulada "Incidentes viales, primera causa de muerte en niños de 5 a 14 años; sociedad civil exigimos ley para poner alto", en donde diversas instituciones como WRI México, México Previene, Munli México, El Poder del Consumidor, Cruce Colectivo, Céntrico, Colectivo Polillitas, Reacciona por la Vida, Bicitekas y Área Común hacen un llamado urgente para acabar con las lesiones y muertes de niños ocasionadas por accidentes viales, principalmente en menores de entre 5 a 14 años de edad.

Reunidos en un evento denominado "Por la vida de los niños", como representantes de la sociedad civil, dichas instituciones denunciaron y exigieron a las autoridades una legislación que asegure la disminución de muertes por hechos de tránsito de forma rápida y eficiente, lo cual se puede lograr con la aprobación y publicación de la Ley General de Seguridad Vial.

En el evento alzaron la voz exigiendo reivindicar el derecho de los niños a transitar seguros, libres y sin miedo por las calles, porque ningún niño debería morir por un incidente vial; los cuales el 80 % de estos son totalmente prevenibles. También, indicaron que debe dejar de ser normal que más de mil niños y adolescentes al año pierdan la vida por caminar en las calles

Víctor Alvarado, coordinador de Movilidad Urbana de El Poder del Consumidor, declaró: "Se ha comprobado que una de las formas más eficaces de transportar de manera segura a infantes es a través de autos que tengan el sistema de retención infantil conocidos como LATCH o Isofix. Sin embargo, en México apenas el 17 % de los niños menores de seis años utiliza un sistema de retención infantil cuando viajan en un auto".

Y puntualizó: "La utilización de los anclajes Isofix/LATCH no sólo protegen más a los niños que viajan en auto, sino que facilitan la utilización de las sillas infantiles. Es preocupante que en la norma de seguridad vehicular (NOM-194) haya omitido incluir este sistema, lo que permite vender autos con baja seguridad que ponen en riesgo la seguridad de los niños".

Finalmente, las organizaciones pidieron a legisladores y secretarios de estado que ejerzan su responsabilidad autorizando La Ley General de Seguridad Vial (El Poder del Consumidor, 2018).

1.2.1.3.2 Sensibilidad socioeconómica

El 27 de enero de 2020, se publica el boletín Ciudades Amigas de la Infancia de Unicef España en el que se presenta la nota titulada "Accidentes de tráfico e infancia, un precio demasiado alto" en donde se destaca los datos del informe "El impacto de los accidentes de tráfico con víctimas infantiles" (The Impact of Road Traffic Accidents with Child Victims), en el que los investigadores de la London School of Economics (LSE) y el grupo de gestión de autopistas Abertis analizan el impacto que los accidentes viales con víctimas infantiles tienen en la sociedad y la economía. Esta investigación pone cifra al costo de estos siniestros viales que afectan a niños: 21.8 mil millones de dólares en los ocho países evaluados (Argentina, Brasil, Chile, España, Francia, India, Italia y Puerto Rico). Sin embargo, como es obvio, el impacto total es más amplio, profundo y no completamente cuantificable.

El informe también indica que a nivel mundial, si no se actúa para reducir los accidentes, se producirán 12 millones de muertes y 120 millones de personas heridas en la próxima década y los niños y niñas de hasta 17 años son un grupo particularmente vulnerable en carretera. Según la Organización Mundial de la Salud, otro estudio señala que un 70 % de los

fallecidos en las carreteras europeas son peatones, ciclistas y motoristas. La nota indica que el informe destaca el profundo costo médico, de producción y humano que estos incidentes tienen para las naciones, y contribuye a encontrar las mejores formas de reducir la incidencia y el impacto de los accidentes de tráfico en los niños.

La nota hace referencia a algunas medidas para evitar accidentes y que han tenido un gran impacto en varios países europeos, entre ellos España, que fue el país de la Unión Europea con mayor reducción de muertes por accidentes viales entre 2001 y 2015, disminuyendo sus muertes en un 71 %. En primer lugar, mejorar la infraestructura vial para que garantice un entorno de conducción segura, prestando atención a los elementos y al estado de la carretera. En segundo lugar, por medio de la regulación, lo cual incluye sanciones para prácticas como el consumo de alcohol o el uso del móvil. Finalmente, mediante educación dirigida tanto a los niños como a la comunidad en general.

El informe tiene la intención de motivar a los gobiernos, a sus responsables políticos y decisores, a actuar y actuar con rapidez. Se indica que se necesita una mayor inversión en campañas educativas e infraestructura para garantizar que las muertes y lesiones por accidentes de tráfico infantiles no sigan aumentando a su ritmo alarmante actual (Unicef España, 2020).

1.2.1.3.3 Convenios de colaboración

El 19 de noviembre de 2020, el periódico La Jornada de México publicó una nota periodística titulada "Accidentes viales, principal causa de muerte de niños en México" en donde destacaba el convenio de colaboración denominado "Seguridad Vial Somos Todos" entre la Cruz Roja Mexicana y Aleatica México. Se indicaba que dicho programa tiene por objetivo ejecutar proyectos basados en estudios y metodologías propias de la seguridad vial, que permiten poner recomendaciones de bajo costo y de un alto impacto para hacer más seguros entornos viales escolares. Se estima que su impacto beneficie a 16 mil personas en la Ciudad de México, Estado de México y Puebla.

Con base en la Federación Internacional del Automóvil (FIA), que indica que cada día se trasladan en el mundo 1.8 billones de niños de su hogar a la escuela y cada día 500 de esos niños no regresan a su casa por causa de un percance vial y que en México ir a la escuela representa un riesgo de vida, ya sea porque se trasladan a la escuela y no van correctamente sujetos a su sistema de retención infantil, adecuado a su talla y peso o porque son atropellados al momento de caminar por la vía, porque los elementos de la vía no les permiten ser visibles o no tienen zonas para

cruces seguros, es que el programa busca promover la cultura y seguridad vial y prevenir los accidentes en comunidades y escuelas (Gómez, C., 2020).

1.2.1.3.4 Recomendaciones de una empresa de autoasientos

El 22 de diciembre de 2020, El Heraldo de México publica la nota titulada "Accidentes viales, principal causa de muerte en niños: OPS/OMS" en donde cita los datos de la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) que indican que en México 8 de cada 10 menores, que oscilan entre 5 y 14 años de edad, viajan en un automóvil de forma insegura. También se señala que de acuerdo con el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi) lo anterior se debe a la falta del uso de sistemas de retención infantil, mejor conocidas como sillas portadoras o autoasientos, por lo que urge a que se establezca una cultura vial entre la población.

La nota describe comentarios y recomendaciones de la firma estadounidense Graco, productora de autoasientos. Graco asegura que hay "quienes piensan que llevar a los pequeños en brazos es una forma de cuidarlos mejor, nada más equívoco, ya que no portar cinturón de seguridad aumenta hasta cinco veces el riesgo de sufrir lesiones mortales". Destaca que pese a que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México tiene indicaciones especiales para los pasajeros menores de 12 años de edad o que midan menos de 1.45 metros de altura. La mayoría de la población hace caso omiso al respecto.

También recomienda que "los pequeños deben ocupar las plazas traseras, de hecho, debe ser la inmediatamente posterior a los asientos del conductor y piloto, llevar un cinturón de seguridad de mínimo tres puntos, en un sistema de retención infantil (autoasiento) o asiento elevador debidamente colocado (booster)". Menciona que los asientos elevador o booster también son vigilados, ya que se ocupan únicamente en niños mayores de 4 años o con más de 13 kilos de peso, y deben estar sujetos por el cinturón de seguridad del vehículo.

La firma de productos infantiles indica algunas recomendaciones. Tomar en cuenta que los autoasientos deben ser colocados de espaldas al parabrisas del auto (viendo hacia atrás), hasta que el niño pese no más de 18 kilos. Si el vehículo cuenta con bolsas de aire en el asiento en el que se coloca el sistema, éstas deben ser desactivadas, para evitar lesionarlo.

"Un autoasiento seguro debe tener un diseño que envuelva al pequeño de todas las formas posibles; por ejemplo, debe proteger su cabeza, huesos y órganos internos de las fuerzas involucradas en percances de tránsito".

"Algunas de las principales características a revisar son los cinturones de seguridad, que en México se pide sean de mínimo tres puntos, dos sobre los hombros y uno en la entrepierna, estos deben ser acolchados y sin roce a su piel".

Graco recordó que los autoasientos deben cumplir con una certificación estandarizada, con un sistema de anclaje y sistema de ajuste adecuado; sin embargo, estas normas son rigurosamente dictadas en otros países como Estados Unidos, donde se revisan desde los materiales, caducidad de los mismos, pruebas de alto impacto y más.

Finalmente agregó que la única opción es extremar las medidas entre los menores y advirtió que los menores nunca deben ir parados en los asientos o en las piernas de un adulto, porque el riesgo es mayor de que ocurra una lesión grave (El Heraldo de México, 2020).

1.2.1.3.5 Programas auspiciados por la ONU

El 16 de febrero de 2021, la agencia noticiosa Inter Press Service publicó en su página web la nota titulada "Más de 500 niños mueren cada día en accidentes viales" en donde destaca que el Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial alertó que cada día mueren 3,700 personas en accidentes en las carreteras y vías urbanas, y más de 500 de esas víctimas son niños. Debido a ello, es que el Fondo de la Naciones Unidas para la Infancia (Unicef) elaboró para Filipinas y Paraguay un proyecto, "Planificación urbana adaptada a la infancia y transporte urbano sostenible", orientado a mejorar la seguridad de los niños y niñas principalmente en camino hacia y desde las escuelas.

En Paraguay, Unicef apoyó al Ministerio de Vivienda y Urbanismo para elaborar y difundir una directriz que garantizara que todos los futuros proyectos de desarrollo urbano deben tener en cuenta los derechos del niño, en cambio, el objetivo en Filipinas tuvo otro enfoque, apoyando al gobierno para "reducir las muertes infantiles por accidentes de tráfico mediante la investigación, la concienciación, la formación de coaliciones y la modernización de las zonas escolares" (Inter Press Service, 2021).

1.2.1.3.6 Estadísticas que revelan el problema

El 29 de abril de 2021, el periódico Milenio publicó una nota titulada "En México, cada día mueren atropellados tres niños; suman 11 mil decesos en 10 años" en donde presentan datos registrados por el INEGI en donde se refleja la situación de la siniestralidad vial de los niños en México. Indica que las cifras del INEGI revelan que entre 2010 y 2019 las distracciones de

los conductores derivaron en un promedio de tres muertes infantiles por día.

La nota periodística hace referencia a los niños menores de cuatro años como los más vulnerables ya que registraron 4 mil 380 defunciones a lo largo de la década mencionada, en donde 765 de esas víctimas todavía no cumplían el año de vida. Los otros grupos de edad entre los cinco y nueve años reportaron muertes por accidentes viales con 2 mil 867 casos y entre los 10 y 14 años sumaron 3 mil 908 decesos. Se señala que la Fundación Mapfre indica en sus guías de transporte del recién nacido que las sillas de transporte infantil deben colocarse en el asiento de atrás, dando la espalda al conductor hasta que los niños cumplan cuatro años.

También se menciona que entre los estados de México, Jalisco, Guanajuato, Puebla, Chihuahua y Sinaloa se concentra el 40 por ciento de todas las defunciones de niños menores de 14 años por accidentes automovilísticos (López, R., 2021).

El problema de la siniestralidad vial infantil se ha enfatizado en los medios informativos en los últimos años, destacándose el clamor de representantes de la sociedad civil exigiendo urgentemente a las autoridades acabar con las lesiones y muertes de niños ocasionados por accidentes viales, la presentación de datos de los estudios recientes que han cuantificado el impacto social y económico de los accidentes de tránsito con víctimas infantiles y que, de no hacer nada, serán un lastre económico para muchos países de ingresos bajos y medios en la próxima década, la publicación de los alcances de los proyectos de alianzas de instituciones preocupadas y comprometidas para contribuir en la reducción de la siniestralidad y severidad de los accidentes viales de niños que se trasladan a la escuela diariamente, la publicación de recomendaciones de una empresa que comercializa sistemas de retención infantil indicando la relevancia de apegarse a estrictas normas calidad para asegurar la seguridad de los infantes y la presentación del éxito de varios programas auspiciados por la Unicef para mejorar la seguridad de los niños y niñas principalmente en camino hacia y desde las escuelas. Lo anterior, revela la importancia de crear conciencia en la sociedad sobre la relevancia de este tema y la necesidad de difundir más información dirigido a este grupo de riesgo específico.

1.2.1.4 Campañas de seguridad vial existentes

Una de las primicias de las campañas de seguridad vial es asegurar que se logre tener un buen alcance, es decir que puedan llegar a todo público, a nivel mundial las diferentes organizaciones que ha desarrollado campañas de seguridad vial hacen lo posible para retener la atención de todos los usuarios de vehículos automotores, esto para tener siempre viajes seguros, sin accidentes y muertes.

Buscando identificar las buenas prácticas, a continuación, se hace una revisión de algunas campañas de seguridad vial enfocadas de diferentes países, mismas que se pusieron en marcha en años anteriores y cuyo alcance se refleja en lograr, al concluir, resultados satisfactorios que se reflejan en la reducción de la de siniestralidad.

 España: La Dirección General de Tránsito (DGT) junto con la Asociación A Contra Marcha Salva Vidas lanzó una campaña bajo el hashtag #SigoViajandoSeguro y #AcmAlMáximo para promover, a través de las redes sociales y los medios de comunicación, el uso de sistemas de retención infantil a contramarcha y garantizar la seguridad en los viajes.

En este sentido, los niños deben viajar a contramarcha como mínimo hasta los cuatro años o los 18 kilogramos, si bien es recomendable que continúen haciéndolo el mayor tiempo posible, puesto que el mercado actual cuenta con sistemas que permiten transportar a menores de hasta 125 centímetros o 32 kilogramos de forma segura, es decir, hasta los seis o los siete años.

Por tanto, la campaña pretendía, bajo el lema 'Porque nunca pasa nada... Bueno, a veces sí', concienciar sobre la necesidad de alargar el uso de estos sistemas de retención infantil el máximo tiempo posible.

Esta asociación lleva promoviendo el viaje seguro de los menores desde 2016, cuando participó en la campaña #YoViajoSeguro, donde se mostraban los riesgos de viajar de frente con arnés o escudo y desmentía mitos sobre el uso del sistema de seguridad sueco. Más adelante, en 2019, la asociación emprendió otra campaña bajo el hashtag #GeneraciónACM, donde aparecían los mismos niños de la campaña anterior, más mayores, viajando a contramarcha de manera segura y cómoda.

Después de esta y otras campañas, la asociación ha comprobado que, a pesar de que el uso de los sistemas de retención infantil cada día es más aceptado por las familias, sigue habiendo muchas dudas al respecto. Además, hay una tendencia actual de darle la vuelta a los niños que viajan a contramarcha a partir de los cuatro años, de manera que las familias se adelantan a las recomendaciones de la DGT y del conjunto de expertos internacionales en materia de seguridad. En España muchos de sus ayuntamientos son parte de estas campañas, como el de La Roda, Sevilla, Bilbao, entre otras

- (Tráfico y Seguridad, 2019; El Heraldo de España, 2022; y Atresmedia, 2021).
- UNICEF: Una de las organizaciones de Naciones Unidas por la Infancia (UNICEF) ha participado en campañas como la "semana mundial de la seguridad vial", en 2017 realizó un llamado para que los padres y cuidadores de niños utilicen los sistemas de retención y tomen todas las medidas que establece la Ley para garantizar su seguridad y bienestar, sin importar la distancia que recorran. Haciendo conciencia en que el uso de sistemas de retención infantil reduce la probabilidad de accidente mortal en aproximadamente un 90% en los lactantes y entre un 54 % y un 80 % en niños de corta edad. Por ello, es necesario reafirmar a los padres y cuidadores que utilizar los dispositivos de retención, puede hacer la diferencia y protege a los niños de las colisiones graves o mortales.
- Chile: a partir de la acción promovida por la UNICEF, en Chile se creó una nueva legislación de sillas infantiles o sistemas de retención infantil en vehículos, esta señala que hasta cumplir los 9 años (o estatura de 135 centímetros y 33 kilogramos de peso), los niños y niñas deben ir en un sistema de retención infantil apropiado según su edad, talla y peso. Por su parte, los niños y niñas menores de 12 años deben ir siempre en el asiento trasero del vehículo, utilizando el cinturón de seguridad o sistema de retención infantil adecuado. Llevar a un niño/a menor de 12 años en el asiento delantero o llevar a un niño/a menor de 9 años sin su sistema de retención infantil, es considerado una falta gravísima, lo que significa una multa de 1,5 hasta 3 UTM (unidades de medidas en Chile) y la suspensión de licencia entre 5 y 45 días.
- Italia, Bielorrusia y Moldavia: En 2019, el club ACi italiano participó en el programa FIA CHILD SAFEY GLOBAL para sistemas de retención infantil, como parte del programa mundial de seguridad infantil de la FIA, varios clubes europeos de la FIA participarán en la promoción de la recolección de sistemas de retención infantil usados para su envío a Europa del Este. En Bielorrusia y Moldavia, el Belarusian Auto Moto Touring Club (BKA) y el Automobile Club of Moldova (ACM) crearon una plataforma de donación para familias de bajos ingresos que no pueden permitirse comprar un nuevo asiento de seguridad para niños.

La iniciativa contó con el apoyo del Programa de Becas de Seguridad de la FIA y tuvo por objetivo crear un puente de solidaridad entre los clubes, en apoyo del trabajo en seguridad infantil. El Automobile Club d'Italia (ACI) fue el primer club en iniciar el proyecto en Roma. Esta iniciativa, desarrollada en colaboración con el Ayuntamiento de Roma, implicó a las comunidades locales, a las asociaciones (centros sociales, agencias locales de información

turística, asociaciones ecológicas) y a las instituciones de la infancia, como jardines de infancia, escuelas, etc.

La colección de SRI fue precedida de una campaña publicitaria en vallas publicitarias, boletines, redes sociales, el sitio web de la ACI, en los "centros de recogida" de las asociaciones locales y a través de eventos en las calles de la ciudad. Los eventos masivos fueron instrumento de información pública sobre el proyecto, con el fin de dirigir a los donantes a los centros de recogida permanente.

A principios del año 2019, el Touring Club Suisse (TCS), el Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touringclub (OEAMTC) y el Royal Dutch Touring Club ANWB continuaron los esfuerzos, ampliando el programa de donaciones en Suiza, Austria y los Países Bajos (FIA Foundation, 2018).

América Latina: En países de América latina como Argentina, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) -organismo del Ministerio de Transporte lanzó una campaña de concientización sobre la importancia del uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) a la hora de trasladar a niñas y niños en el vehículo. Para esto, durante la temporada de verano, agentes de la ANSV entregarán sillitas infantiles a las y los conductores que viajen con fines turísticos y se trasladen con menores de 10 años de manera incorrecta. Cada sillita será la adecuada según peso y tamaño del niño o niña y los adultos responsables recibirán una capacitación sobre la forma correcta sobre su instalación y ubicación. Las sillitas que sean entregadas deberán ser devueltas en las 48 horas siguientes en los puestos de control de la ANSV desplegadas durante el verano. En todos los casos, las sillitas serán desinfectadas luego de cada uso y se entregan en bolsas precintadas (Ministerio de Transporte de Argentina, 2022).

Se trata de una iniciativa inédita que busca reducir la cifra de siniestralidad vial infantil. El uso correcto del SRI o sillita infantil reduce entre un 50 % y 70 % las probabilidades de consecuencias mortales ante un siniestro vial. Es importante remarcar que el uso del SRI o sillita infantil es obligatorio por ley, y es la forma más segura para el traslado de niñas y niños menores de 10 años, utilizando el modelo adecuado según su peso y tamaño, y siempre en los asientos traseros del vehículo. En Argentina, según datos del Observatorio Vial, solo el 26.4 % de menores de 10 años circulan en los asientos traseros con la protección adecuada. En el primer semestre de 2021, las y los niños de entre 0 y 14 años representaron el 3 % de las víctimas fatales en hechos viales (Congreso de la República de Perú, 2014).

 Fundación Mapfre: La FUNDACIÓN MAPFRE realizó el estudio "Asientos de Seguridad para niños. Situación en Iberoamérica y el Caribe", sobre el grado de avance de la seguridad vial infantil en varios países de América Latina y el Caribe. Los aspectos relevantes de la encuesta enviada a los países se centraron en los siguientes aspectos: 1. Legislación sobre uso de asientos o sillas infantiles de seguridad en el automóvil. 2. Requisitos técnicos que deben cumplir los sistemas infantiles de retención. 3. Campañas sobre seguridad de los niños en el automóvil. 4. Datos de contacto de la persona que diligencia la encuesta (en caso de necesitarse aclaraciones o ampliaciones de datos).

- Cruz Roja: En el año 2007, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, en su Guía práctica de seguridad vial, hacían referencia al tema de las campañas de la siguiente forma: "Se necesitan campañas periódicas para sensibilizar al público respecto a la seguridad vial. Aunque la mayoría de las iniciativas son ejecutadas por los gobiernos, la sociedad civil también puede desempeñar una función en la organización de las campañas. Las campañas debieran abordar los factores de riesgo de uno en uno. Las campañas que tratan de abarcar una gama de temas demasiado amplia no son ni comprendidas ni recordadas por el público. Se deben organizar campañas a gran escala, dentro de lo posible (aunque no necesariamente) utilizando distintos formatos (anuncios de radio y televisión, carteles o folletos), en todos los principales medios de comunicación social, incluida la prensa escrita, la radio, la televisión y cada vez más la Internet". Siete años después de esta publicación tan solo cuatro de los países considerados por el estudio (Brasil, Puerto Rico, México y Uruguay) tienen campañas nacionales, permanentes y específicas en materia de promoción del uso de los sistemas de retención infantil.
- México: En México en este año en el congreso del estado de Coahuila analizaron promover campañas de seguridad vial, la legisladora pidió a los 38 municipios promover campañas para el uso del cinturón de seguridad, sillas porta bebés o sistemas de retención adecuado para niñas y niños, puntualizaron que bebés y niños necesitan de un sistema de retención infantil adecuado para su tamaño y peso que se pueda adaptar a las diferentes fases de su desarrollo y que estos dispositivos se colocan debidamente en el coche para que los bebés y niños vayan sujetos adecuadamente y más seguros en caso de sufrir un accidente. Precisó que estos sistemas de retención infantil están diseñados para proteger a bebés y niños en casos de colisión, frenadas bruscas, maniobras de evasión o la apertura de una puerta mientras el vehículo está en movimiento (El Sol de la Laguna, 2022).

En 2017, México fue elegido para la campaña de la federación Internacional del Automóvil (FIA), la campaña #YoCuidoAMisHijos, la cual se centra específicamente en el uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) y la Seguridad Vial, es decir el uso de la silla para los niños cuando viajan en el auto. En cifras proporcionadas por la Federación, el uso del SRI reduce en 80 y 90 por ciento, la muerte y el riesgo de lesión de un niño en un accidente de tránsito (Marca Claro, 2017; y Ana Automóvil Club, 2019).

En ese mismo año la empresa INFINITI, creó el programa internacional Snug Kids™, con un enfoque especial hacia la seguridad de los niños utilizando Sistemas de Retención Infantil (sillitas para bebés). Con esta visión, INFINITI en México se unió a la 2da. edición de la campaña de prevención de accidentes "Viaja Seguro" de BRITAX, líder en seguridad infantil a nivel mundial por más de 50 años (Infiniti, 2017).

1.2.2 Perfección al plan de implementación de la campaña de seguridad vial

Una vez analizada la información documental hecha, se observó que se han llevado a cabo campañas para incrementar la seguridad de los niños en su trayecto a la escuela, pero no se han llevado a cabo muchas campañas para el uso de los sistemas de retención infantil, por lo tanto, se confirma la decisión de desarrollar una campaña de concientización, buscando incrementar el uso de los Sistemas de Retención Infantil.

Buscando contar con más información respecto a las razones que tienen los padres, tutores o cuidadores de los niños menores de 12 años para no utilizar un sistema de retención infantil, se planteó la realización de una encuesta que permita conocer la situación que se presenta actualmente respecto al uso de los SRI.

1.3 Definición de la estrategia central

El desarrollo de una campaña de seguridad vial tiene como objetivo general el mejorar el conocimiento y el grado de conciencia acerca de los factores de riesgo y los comportamientos preventivos focalizados en lograr la meta de reducir la ocurrencia y la gravedad de las colisiones de tránsito en general. En este inciso se define de manera precisa y enfocada la estrategia a seguir para la campaña de seguridad vial propuesta.

1.3.1 Objetivo de la campaña

Para aumentar las probabilidades de éxito de una campaña se recomienda establecer objetivos "SMART" (por sus siglas en inglés: Specific, Measurable, Achievable, Relevant and Time-bound), que buscan dar respuesta a las siguientes preguntas:

- **Específicos (Specific):** ¿Qué es exactamente lo que se desea cambiar?
- **Cuantificables** *(Measurable):* ¿Pueden medirse el problema y la solución? ¿Cuál es la meta declarada?
- **Alcanzables (***Achievable***):** ¿Puede cambiar el público objetivo su comportamiento? ¿Se tienen los recursos necesarios para promover el cambio?
- **Pertinentes** (*Relevant*): El cambio deseado ¿es pertinente para el público objetivo?, Si todos adoptan este comportamiento ¿reducirá de manera sustancial el número de muertes causadas por los siniestros de tránsito?
- Sujetos a un plazo específico (*Time-bound*): ¿Cuál es la fecha límite realista para alcanzar el objetivo de la campaña?

Para llegar a la formulación de estos objetivos, se lanzó una encuesta para identificar precisamente los factores determinantes en el no uso de los sistemas de retención infantil en México.

1.3.2 Público objetivo

Se deben determinar uno o varios públicos destinatarios para la campaña mediática de seguridad vial. En este caso la meta es mejorar la seguridad vial de los niños menores de 12 años, pero al tener este tipo de usuarios una participación en el sistema vial, ya sea como usuarios vulnerables o pasajeros, es importante definir si la campaña mediática estará dirigida a sus cuidadores. Para definir correctamente el público objetivo, en la encuesta planteada se incluyen preguntas respecto a la edad de los encuestados.

1.4 Investigación formativa

En este paso se plantea conocer mejor al público objetivo y el factor de riesgo que se desea abordar, para poder definir un nivel de referencia, es decir definir la situación anterior a la campaña.

Mediante este paso se busca dar respuesta a preguntas clave que nos ayuden a formular los objetivos particulares de la campaña y a acotar el público objetivo, buscando de esta forma determinar los objetivos SMART para que la campaña implementada sea más eficiente.

Mediante la encuesta se busca dar respuesta a los siguientes cuestionamientos:

- ¿Qué ideas y percepciones tiene el público objetivo respecto a los Sistemas de Retención Infantil?
- ¿Cuáles son los obstáculos que impiden al público objetivo adoptar el comportamiento deseado?
- ¿Qué elementos influyen en el pensamiento, ideas y acciones del público objetivo, respecto a prácticas saludables y seguras promovidas por sus hijos?

1.4.1 Encuesta de experiencias sobre el conocimiento y uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI)

La encuesta se elaboró como un formulario Google y se distribuyó por diferentes medios digitales y redes sociales; se compone de 17 preguntas, a partir de las cuales se buscó identificar los principales factores que influyen en la decisión de utilizar o no un SRI, así como identificar el público objetivo de la campaña. La información recopilada en la encuesta se describe a continuación:

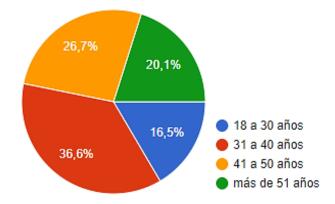
- Sexo del conductor.
- Edad del conductor.
- Frecuencia con la que transporta niños de entre cero y doce años de edad.
- Relación que tiene con el menor transportado.
- Tipo de recorrido (urbano, rural, mixto).
- Saber si cuenta o no con SRI.
- Frecuencia de uso de los SRI.
- Evaluar su conocimiento respecto a la obligatoriedad del uso de los SRI.
- Razones por las cuales NO usa un SRI.
- Razón por la que SÍ utiliza algún SRI
- Percepción del costo de los SRI.
- Identificación del tipo de problemas detectados durante el uso de un SRI.
- Estimación de los conocimientos de cultura vial de los niños y su influencia sobre los cuidadores.

- Conocer si los niños reciben algún curso de Seguridad Vial.
- Evaluar la percepción de los encuestados respecto a la importancia y responsabilidad de impartir educación vial. de la seguridad vial como materia escolar.

1.4.1.1 Resultados de Encuesta campaña de seguridad vial – Sistemas de Retención Infantil (SRI)

El objetivo de la encuesta fue recolectar experiencias sobre el conocimiento y uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI), en total se recibieron 333 respuestas y a continuación se muestran los principales resultados.

La mayoría de los conductores encuestados fueron hombres con un 54.7 % y un 45.3 % fueron mujeres. Con respecto al rango de edades de los conductores encuestados, en la Figura 1.4 se presenta la distribución.



Fuente: Formulario de Google.

Figura 1.4 Distribución de edades de los conductores encuestados

Como se observa en la figura anterior, la mayoría de los conductores se encuentra entre 31 y 40 años (36.6 %), en segundo lugar, están los de 41 a 50 años (26.7 %). Por lo tanto, se puede decir que la mayoría se encuentran en su etapa de vida adulta.

En la Figura 1.5 se muestra la distribución de la respuesta a la pregunta "¿Lleva niños entre 0 y 12 años en coche eventualmente?".

De la Figura 1.5 se observa que el 47.7 % de los conductores encuestados lleva niños menores de 12 años menos de 3 días a la semana, y el 23.1 % los transporta diariamente; con esta información se puede concluir que los niños se exponen al riesgo de sufrir accidentes viales ya que son usuarios frecuentes de la vía.



Fuente: Formulario de Google.

Figura 1.5 Días a la semana que son transportados los menores de 12 años.

La siguiente pregunta de la encuesta fue la relación que tienen con el menor, es decir ¿quiénes son los conductores responsables que los transportan?, los resultados arrojaron que el 30.6 % son los padres y el 27.9 % son las madres.

Con estas respuestas, se reitera la importancia del uso de los sistemas de retención infantil, ya que tenemos niños como usuarios de las vías, sobre todo porque existe un riesgo de siniestros viales, por ello la siguiente pregunta fue ¿Cuál es el recorrido habitual donde esos padres de familia transportan a sus hijos?, un 67.6 % lo hace en zonas urbanas, un 27 % en zonas interurbanas y 5.4 % recorrido mixto, lo que aumenta el riesgo de colisiones.

En México la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha implementado mejoras en las vías para hacerlas más seguras; por su parte los diseñadores de los automóviles también han desarrollado mecanismos de seguridad para los pasajeros, como el cinturón de seguridad, que al ser usado correctamente reduce el riesgo de lesiones y muerte si existe un sinestro vial. Pero para pasajeros menores de 12 años o que no alcanzan una altura de 1.35 m, este mecanismo no resulta eficiente, es por ello que los niños menores de doce años deben contar con un asiento especial como la silla o alzador.

Es precisamente por estas razones que en la encuesta se cuestionó sobre el uso de los SRI, a lo que el 38.1 % de los encuestados respondió que su auto cuenta con silla y/o alzador como dispositivo de seguridad para el menor, mientras que el restante el 61.9 % indicaron que sólo cuentan con el cinturón de seguridad que está incorporado en su automóvil.

De esa proporción del 38 % de los encuestados que dijeron que sí cuentan con un SRI en su auto, únicamente el 75 % de ellos menciona que utiliza los SRI siempre, esta estadística resulta alarmante ya que se esperaba que, si en su auto ya cuentan con el dispositivo de seguridad para niños, hagan siempre uso de él.

Adicionalmente se les preguntó sobre su conocimiento acerca del límite de edad, altura o peso de los infantes que están obligados a utilizar un SRI, encontrándose que el 43.8 % de los encuestados no tiene conocimientos de los parámetros de obligatoriedad de uso de los SRI.

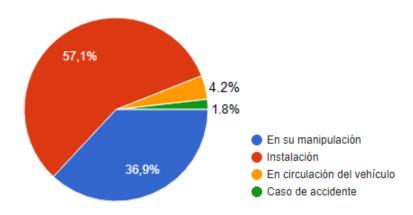
Previendo estas respuestas, se solicitó que explicaran las razones por las cuales no usan alguno de los SRI, encontrándose que el 39.4 % de los encuestados menciona que no usa los SRI porque el trayecto es corto, el 24.1 % responde que no los usa porque son costosos, un 18.4 % porque el niño llora, un 15.6 % porque son incómodos, el 15.2 % porque les da pereza y el 7.4 % porque son complicados. Algunos encuestados mencionaron que no los usan por falta de información o porque su auto no tiene espacio.

De las respuestas anteriores, se puede concluir que existe una falta de información sobre el tema, porque no importa la distancia que se recorra, el riesgo de sufrir accidentes es el mismo, aunque los SRI puedan ser costosos se tiene que dar importancia a proteger la vida e integridad de los niños mientras viajan en un vehículo.

Adicionalmente, se cuestionó a los usuarios que sí contaban con un SRI la razón por la que si los utilizan. El 93.7 % de los encuestados concuerda que su uso es por seguridad, mientras que un 3.3 % mencionó que es porque los obligan.

Respecto a la percepción del costo de los SRI, el 58.9 % de los encuestados considera que las sillitas son costosas, pero hay personas que respondieron que vale más la seguridad de sus hijos; y hubo una persona que declaró que nunca ha cotizado ningún SRI.

También se realizó la pregunta a quienes sí utilizan los SRI, si han tenido problemas durante su uso, en la Figura 1.6 se presentan las respuestas.



Fuente: Formulario de Google.

Figura 1.6 Problemas durante el uso de los SRI

De los 333 encuestados 57.1 %, concuerda que el problema de su uso es por la instalación y el 36.9 % menciona que ha tenido problemas con la manipulación. A partir de esta información se hace evidente que es necesario informar sobre los tipos de anclajes de los diferentes SRI que existen en el mercado, para que puedan elegir el más adecuado de acuerdo a sus necesidades.

Adicionalmente se hicieron algunas preguntas para conocer la percepción de los padres de familia respecto al rol que juegan en la educación vial de sus hijos y sobre el conocimiento de los niños al respecto, así como identificar la fuente de enseñanza de estos temas. En la encuesta se plantearon los siguientes cuestionamientos:

¿Le advierten sus hijos a usted como conductor sobre el cumplimiento de normas de seguridad tales como "papá/mamá ponte el cinturón, no te saltes el semáforo, no corras, etc.? El 45.6 % de los encuestados confirmaron que sus hijos les advierten y recuerdan sobre el cumplimiento de las normas de seguridad vial, el 16.2 % reporta que a veces, el 13.2 % reporta que sus hijos son muy pequeños para advertirles y el 24.9 % reportaron que sus hijos no les recuerdan ni advierten nada.

Esta pregunta complementa a la siguiente, que cuestionó sobre la advertencia y recordatorio de sus hijos al momento de participar en el sistema vial como peatones, reportando sólo el 26.4 % de los encuestados que sus hijos no les recuerdan ni advierten nada.

Estas situaciones hacen evidente que los niños han recibido algo de educación vial básica, por lo que las tres preguntas finales de la encuesta se refieren precisamente a la importancia de la impartición de cursos de seguridad vial a los niños y sobre el canal de comunicación por el que se ha logrado impartir dichos cursos.

La pregunta respecto a si sus hijos reciben educación vial arrojó como resultado que sólo el 14.4 % de los encuestados pueden asegurar que sus hijos reciben educación vial en la escuela, más de la mitad asegura que no reciben y el restante lo ignora. Adicionalmente casi el 90 % de los encuestados consideran que es un tema con la suficiente importancia para que forme parte de la educación escolar de sus hijos.

Finalmente, se preguntó a los encuestados de quien depende la educación sobre seguridad vial de los niños, de acuerdo con los resultados, por orden de importancia la educación vial recae en:

- 1° padres
- 2° profesores y/o educadores
- 3° agentes de vialidad
- 4° policía

Este resultado refleja que la educación comienza desde casa, que es necesario que la seguridad vial sea un tema impartido desde la educación básica y que finalmente, los agentes de movilidad y la policía sirven como refuerzo para hacer cumplir los reglamentos y normas de tránsito.

1.5 Definición de objetivos SMART y público objetivo de la Campaña de Seguridad Vial para incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil

A partir de los resultados de la encuesta se formularon los objetivos SMART y se definió el público objeto de la campaña.

1.5.1 Objetivos SMART de la Campaña de Seguridad Vial para incentivar el uso de SRI

A partir de los resultados de la encuesta, se formularon los objetivos SMART de la Campaña de Seguridad Vial para incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil, como se describen a continuación:

• Reducir la cantidad de muertes de niños menores de 12 a causa de los siniestros de tránsito.

- Incrementar el porcentaje de uso de los Sistemas de Retención Infantil, ya que actualmente sólo el 38 % de la población cuenta con uno y de ellos sólo el 75 % los usa siempre.
- Difundir en los medios de comunicación masivos oficiales (radio y televisión) la campaña de seguridad vial para incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil; esto haciendo uso de los tiempos destinados al Gobierno Federal.
- Contribuir a lograr el objetivo del Segundo Decenio de Acción de la Seguridad Vial 2021-2030 de reducir la cantidad de fallecidos a causa de los siniestros de tránsito.
- Duplicar el uso de los sistemas de retención infantil, para el final de 2022.

1.5.2 Público objetivo de la Campaña de Seguridad Vial para incentivar el uso de SRI

De acuerdo con los resultados de la encuesta, la campaña de seguridad vial elaborada está dirigida a padres, madres o tutores de niños menores de 12 años, los cuales se encuentran en el rango de edad entre los 31 y 50 años, quienes transportan niños en sus vehículos, sobre todo en zonas urbanas.



2. Fase 2: Producción

Una vez terminada la Fase de investigación y a partir de los resultados de la encuesta realizada es que en este capítulo se definen los mensajes de la campaña y se elaboró el contenido creativo.

2.1 Definición de los mensajes de la campaña y producción de los materiales

Esta campaña se centra en atender un solo problema, es decir, está focalizada en atender un factor de riesgo que es el no uso de los Sistemas de Retención Infantil. Debido a que esta campaña está focalizada se busca precisamente llevar a las personas a reflexionar en lo que piensan, sienten y hacen.

Una vez definido el mensaje, y a partir de análisis de la información recopilada en la Fase I, se puede proceder a la producción del material para la campaña.

2.1.1 Definir los mensajes de la campaña

Inicialmente el equipo que desarrollo la presente campaña de Seguridad Vial para incentivar en uso de los Sistemas de Retención Infantil tenía contemplada la elaboración de dos tipos de materiales para su difusión: videos e infografías.

El contenido de este material provino de lluvia de ideas, una vez que fueron definidos los objetivos y el público objetivo. A continuación, se describe de forma breve el material planteado inicialmente:

Video 1: campaña de concientización basada en la reflexión de los cuidados que se les dan a los niños menores de 12 años en diferentes actividades, cuestionando precisamente la protección del menor en algunos casos de riesgo, como el subirse a los juegos mecánicos sin colocar la barra de protección, o sacar a pasear a un bebé en su carriola, pero sin sujetarlo con las cintas dispuesta para eso, o dejar a los niños pequeños cruzar la calle sin el acompañamiento y guía de un adulto responsable, buscando crear conciencia para finalmente responder la

pregunta de ¿por qué si lo cuidas en todas esas situaciones, no lo cuidas también en sus viajes en vehículo?. Adicionalmente a manera de cierre se proponía mencionar algo de las estadísticas de mortalidad infantil a causa de los siniestros de tránsito.

Video 2: campaña comparativa de situación en la que se mostraría que sucede si un niño viaja con silla y/o cinturón de seguridad puestos, versus lo que podría pasar si el niño va sin silla ni cinturón de seguridad; enriqueciendo el video con información respecto a la cantidad de niños menores de 12 años que fallecen a causa de los siniestros de tránsito y del porcentaje de personas que usan los Sistemas de Retención Infantil. Adicionalmente se planteaba mostrar un ejemplo de la forma correcta de colocar la silla y finalizar con un mensaje de concientización.

Infografía 1: Explicación con apoyo fotográfico de la forma correcta de colocar la silla en el vehículo ya sea con cinturón de seguridad o con el sistema de anclajes.

Infografía 2: Explicación de los tipos de sillas para cada rango de peso y/o edad de los infantes.

2.1.2 Elaboración del contenido creativo

Una vez definidos los mensajes de la campaña se hizo la primera representación visual de los dos videos, integrándolos con el libreto propuesto para el audio del video. En las Figuras 2.1 y 2.2 se muestran los ejemplos de las primeras pruebas visuales de los videos para la campaña de seguridad vial.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2.1 Primera idea para Video 1.

Toma-1¶

Se acerca·la·toma·hacia·el·vehículo·con·la·silla·y·otra·toma·al·vehículo·sin·silla,·tratar·de·poner-levendas·como·de·vs.¶



Voz-en-off: ¿Tu-proteges a los pequeños de casa?, en México, el 75% de nuestros conductores usa un sistema de retención para infantes.¶

Toma-2

 $Realizar \cdot la\cdot posici\'on \cdot de \cdot los \cdot 2 \cdot tipos \cdot de \cdot silla \cdot y \cdot toma \cdot de \cdot video \cdot en \cdot donde \cdot va \cdot el \cdot carro \cdot en \cdot movimiento \cdot conla \cdot mu\~ne ca. \P$



 $Ll \'evalos \cdot siempre \cdot en \cdot el·asiento \cdot trasero \cdot y \cdot usa \cdot cintur\'on \cdot de \cdot seguridad \cdot o \cdot silla \cdot de \cdot acuerdo \cdot a \cdot su \cdot peso, talla \cdot y \cdot edad. \P$

Fuente: Elaboración propia.

Figura 2.2 Primera idea para Video 2.

2.2 Concepto y prueba previa

La elaboración del contenido creativo inicial se desarrolló de forma simultánea con el lanzamiento de la encuesta, por lo que una vez desarrollados los conceptos generales de los materiales de la campaña y analizados los resultados de la encuesta inicial, el equipo de trabajo se reunió nuevamente para evaluar la coherencia de la propuesta inicial del contenido creativo con los resultados de la encuesta, observándose que era necesario hacer modificaciones para atender de manera directa algunas de las razones declaradas por los encuestados para no comprar ni usar los Sistemas de Retención Infantil (SRI).

De esta forma, al considerar la opinión del público objetivo mediante las respuestas de la encuesta, se incluyó en el proceso creativo, ajustando el contenido a sus inquietudes y brindándoles mayor información sobre los SRI y su contribución en proteger a los usuarios más pequeños del sistema vial.

2.3 Preparación de los materiales

Los materiales incluyen todos los productos elaborados como parte de la campaña para transmitir el mensaje al público objetivo. Es necesario considerar también los medios de comunicación masiva en los que se distribuirá el mensaje, siendo necesario asegurar que dicho medio elegido es el de mayor uso del público objetivo, de forma que se pueda asegurar que el mensaje sea visto por aquellas personas para las que fue diseñada la campaña.

Los carteles, la publicidad en exteriores, la publicidad en medios impresos, los anuncios de televisión y los anuncios y programas de radio son todos parte de la categoría de medios de difusión masiva.

2.3.1 Elección de los productos de comunicaciones idóneos

Mediante el análisis cruzado de las propuestas de mensajes y las respuestas a la encuesta se logró perfeccionar el concepto y se definió el material que se elaboraría para la presente campaña, acordando de esta forma los integrantes de equipo desarrollador, que se elaborarían únicamente dos videos que mostraran información referente a la forma de colocar los diferentes SRI, así como de la importancia de uso de estos sistemas para proteger la vida de los niños de hasta 12 años de edad mientras se trasladan en vehículo.

Con los ajustes mencionados, se desarrollaron los guiones para los dos videos que conformaría la campaña de seguridad vial diseñada para incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil.

Una vez planteado el contenido se procedió a decidir la forma en la que se grabarían dichos videos, siendo el primer paso el definir los modelos a utilizar para que aparezcan en los videos.

Debido a las limitantes de recursos se planteó que el video fuera grabado con los recursos propios del IMT, se buscó el apoyo de compañeros de trabajo y familiares para conseguir los diferentes tipos de sistemas de retención infantil que se pretendía mostrar, lográndose conseguir tres tipos diferentes: portabebés, silla para niños pequeños y elevador para el grupo de edad de niños más grandes. Adicionalmente se consiguieron los vehículos a utilizar en la grabación de los videos y se gestionó la participación de las diferentes personas que aparecen en los mismos.

A continuación, se presenta la transcripción de los guiones y algunas tomas de los productos finales:

Video "uso del sistema de retención infantil".

(Se despliega imagen de los tres tipos de dispositivos).

En México menos del 40 % de los niños que hacen su trayecto diario en automóvil usan algún sistema de retención infantil.

Existen tres tipos de sistemas, de acuerdo al peso y edad de los infantes: Portabebés, sillas y los alzadores o elevadores.

(Se muestra el video de cómo se coloca la base de la silla, el portabebé y como se mete y ajusta al bebé).

El portabebé se debe usar desde que salen del hospital y se suben al auto por primera vez y hasta un peso de 13 kg (aproximadamente 18 meses de edad).

El primer paso es ajustar la base al auto, ya sea por medio del cinturón de seguridad o con el sistema de anclajes ISOFIX/LATCH. El portabebé debe estar bien colocado sobre la base y es muy importante sujetar correctamente al bebé con las cintas dispuestas para esto. Al principio podrá parecerle incómodo, pero se debe recordar que su seguridad es lo más importante. Una vez que esté bien acomodado en el portabebés se le pueden acercar juguetes para que se entretenga.

(Se muestra video de silla).

El uso de sillas se recomienda para bebés desde los 9 kilogramos (aproximadamente 9 meses de edad) y hasta que pesen 18 kg o cumplan los 4 años de edad.

La base de las sillas también debe estar bien ajustada y asegurada al vehículo con el cinturón o con el sistema de anclaje. Una vez que la silla esté bien ajustada se coloca al infante y se asegura a la silla con las cintas dispuestas para esto. Es importante proporcionar al niño la seguridad de la silla y para hacer más entretenido el trayecto, se le puede acercar juguetes.

(Mostrar imagen de alzador y se incluye video de niña en alzador colocándose el cinturón de seguridad).

Para niños de entre 15 y 25 kg (de 3 a 6 años de edad) se recomienda usar sillas elevadoras y para niños de entre los 22 y 36 kg (de 6 a 12 años de edad) se recomienda usar sillas elevadoras o cojines elevadores.

Estos dispositivos se colocan sobre el asiento del automóvil y los niños se deben colocar el cinturón de seguridad de manera normal. Este tipo de dispositivos hace que el cinturón de seguridad tenga el ajuste adecuado para la altura de los niños, protegiéndolos en caso de accidente.

(Desplegar imagen de niños usando los diferentes sistemas de retención).

Se debe recordar que los niños menores de 12 años siempre deben viajar en el asiento trasero y usar los diferentes sistemas de retención infantil para todos los trayectos en automóvil, sin importar que tan cortos sean.

Proteger la vida de los niños en su trayecto vehicular diario es responsabilidad de todos.

Video "concientización".

(Desplegar video de Fundación Mapfre dónde se observan los daños sufridos, por el muñeco de pruebas, en un choque contra objeto fijo en un ambiente controlado).

En México durante 2021 fallecieron 625 niños menores de 12 años a causa de los siniestros de tránsito; es decir en promedio fallecen dos niños de entre 0 y 12 años de edad, siendo esta la principal causa de muerte de niños de 4 años y la segunda para niños entre 3 y 10 años.

Muchas de estas muertes se podrían evitar con el uso adecuado de los sistemas de retención infantil.

(Desplegar imagen de niños usando algún sistema de retención infantil.).

De un estudio reciente se sabe que sólo el 38 % de los encuestados cuentan con un sistema de retención infantil y solamente el 75 % de ellos lo usa siempre.

> (Desplegar imagen de niños usando los diferentes sistemas de retención).

Debe recordarse que los niños menores de 12 años siempre deben viajar en el asiento trasero y usar los diferentes sistemas de retención infantil para todos los trayectos en automóvil, sin importar que tan cortos sean.

Proteger la vida de los niños en su trayecto vehicular diario es responsabilidad de todos, si bien es un gasto que puede percibirse como

costoso, debe recordarse que es para proteger la vida e integridad de los niños mientras viajan en un vehículo.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2.3 Vistas del Video "uso del sistema de retención infantil".



Fuente: Elaboración propia.

Figura 2.4 Vistas del Video "Concientización".

2.3.2 Elección de los canales mediáticos idóneos

La selección del canal mediático para la campaña de seguridad vial está determinada por varios factores: el formato en el que fue planteada la campaña, los recursos económicos disponibles y las preferencias del público objetivo.

Desde la propuesta hecha para realizar el presente trabajo se planteó que la campaña sería transmitida vía radio y televisión, haciendo uso del tiempo destinado al Gobierno Federal, por lo que se analizaron los puntos fuertes y débiles de cada uno de estos medios, el análisis se presenta en la Tabla 2.1 (OPS, 2019).

Tabla 2.1 Puntos fuertes y débiles de diferentes medios de difusión.

	PUNTOS FUERTES	PUNTOS DÉBILES
RADIO	 Eficiencia de costos en la producción y transmisión. Los conductores se pueden ver expuestos al mensaje mientras conducen, siendo posible que cambien el comportamiento de forma inmediata. El mensaje llega a púbico tanto instruido como analfabeto y es el medio de mayor cobertura en zonas rurales. Llega a segmentos específicos del público destinatario. Llega a miles de personas al mismo tiempo. Se tiene retroalimentación mediante llamadas a los programas de radio. 	 Es menos persuasivo que la televisión. Menos contundente que los anuncios por televisión. Los mensajes deben ser extremadamente sencillos y directos porque no hay ningún soporte visual.
TELEVISIÓN	 Puede combinar mensajes fuertes con imágenes duras y con sonido. Con el apoyo visual de imágenes los mensajes pueden comprenderse mejor y recordarse más fácil. Llega a decenas de miles de personas al mismo tiempo. Sustenta la segmentación de públicos y de comportamientos al transmitirse en una hora determinada y en un canal específico. Puede llegar a los encargados de toma de decisiones. 	 Costoso de producir y transmitir, el presupuesto rara vez permite hacer una difusión focalizada. Los conductores de vehículo no ven televisión mientras conducen por lo que pueden pasar horas entre ver el anuncio y modificar el comportamiento. Es menos eficaz si el anuncio no está bien producido.

Fuente: Elaboración propia con base en OPS, 2019.

Buscando tener la posibilidad de combinar contenido visual con sonido, el equipo que desarrolló la presente campaña decidió que el medio de difusión será la televisión, en especial por la forma en la que se estructuró la propuesta de la campaña, que es mediante la elaboración de dos videos.

3. Fase 3: Difusión

3.1 Estrategia de distribución y plan mediático

"La estrategia de distribución, promoción o difusión es el elemento mediante el cual el mensaje llegará al público destinatario. El producto principal de la estrategia es un plan mediático".

(OPS, 2019).

Partiendo de todas las campañas a nivel mundial desarrolladas por el programa mundial de seguridad vial de Bloomberg Philantropies (OPS, 2019), los coordinadores de las campañas suelen subestimar la importancia de la difusión y concentran sus esfuerzos en el diseño y producción de la campaña, tal es el caso de lo que sucedió con el presente equipo.

Para que una campaña esté completa es necesario invertir la misma cantidad de esfuerzo y recursos en la definición de una estrategia de distribución. Dicha estrategia debe contestar cuatro preguntas:

- ¿Cuándo se distribuirá el material?
- ¿Dónde? ¿Por qué en esos lugares?
- ¿Por cuánto tiempo?
- ¿Con qué frecuencia?

3.1.1 Estrategia de distribución

Para la difusión de la Campaña de Seguridad Vial para incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil se planteó distribuirla durante los meses de agosto y septiembre, para abarcar el periodo de inicio de ciclo escolar y que los padres de familia tuvieran presente la campaña de seguridad vial para el regreso a clases. Se planteó que la campaña se distribuyera en los canales de televisión más vistos tanto por adultos como por infantes, buscando abarcar las horas televisivas que comparten los niños con sus papás, así como las horas televisivas con contenido para adultos, es decir se planteó que la campaña se difundiera en un horario matutino entre el noticiero y el primer programa de entretenimiento y en un horario vespertino desde las cinco de la tarde y hasta que termine el

noticiero nocturno. Para cumplir con los tiempos programados en el cronograma de actividades, inicialmente se planteó que la campaña se difundiera durante dos meses (agosto y septiembre), por lo menos tres veces al día en horario matutino y otras tres veces diariamente en horario vespertino.

3.1.2 Plan mediático

Para concretar la estrategia de difusión y afinar detalles del plan mediático se procedió a investigar con el Área de Comunicaciones y Medios digitales del IMT, quienes a su vez consultaron con el Área de Comunicaciones de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, sobre los requisitos para hacer uso del tiempo televisivo disponible para el Gobierno Federal; quienes respondieron que el uso de ese tiempo televisivo se reparte y acuerda desde el año anterior, por lo que no sería posible difundir la Campaña de Seguridad Vial para incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil en el transcurso del presente año, ya que los tiempos televisivos fueron asignados desde el año 2021.

En vista de este acontecimiento y de la imposibilidad de difundir la campaña en televisión nacional, el equipo de trabajo replanteó la estrategia de distribución de la campaña para que pueda ser difundida durante 2022.

3.1.3 Organización de la difusión

Una vez recibida la notificación de la imposibilidad de difundir la campaña de seguridad vial desarrollada en el tiempo televisivo designado para el Gobierno Federal, se replanteó la estrategia de difusión y el plan mediático.

Para definir la nueva estrategia y su consecuente plan se llevó a cabo una reunión con los miembros del equipo y poder definir el siguiente paso.

Se analizó la posibilidad de suspender el proyecto y concluirlo el siguiente año, haciendo las gestiones necesarias para que se incluyera el proyecto en los tiempos televisivos del 2023, se evaluó la posibilidad de difundir el material preparado por otra vía, en redes sociales. Para definir cuál de las opciones es la nueva estrategia de distribución se llevó a cabo un análisis de ventajas y desventajas, similar al que se hizo para elegir el medio masivo de difusión, considerando los riesgos que no se habían previsto al inicio del proyecto, los resultados se presentan en la Tabla 3.1.

Tabla 3.1 Comparativa de ventajas y desventajas de las opciones de difusión.

MEDIO	Comparativa de ventajas y desventa	
DE	PUNTOS FUERTES	PUNTOS DÉBILES
DIFUSIÓN		
TELEVISIÓN	 Llega a decenas de miles de personas al mismo tiempo. Sustenta la segmentación de públicos y de comportamientos al transmitirse en una hora determinada y en un canal específico. Puede llegar a los encargados de toma de decisiones. 	 La asignación de los tiempos televisivos del Gobierno Federal está centralizada a un área de comunicación general y no depende directamente del IMT. Una vez hecha la solicitud de asignación de tiempo, su autorización y programación están sujetas a las políticas de asignación y distribución de esa dependencia. Al depender los tiempos de un ente externo al IMT, se desconoce la posible fecha de publicación y por lo tanto el proyecto se podría extender indefinidamente.
REDES SOCIALES	 Tiene las mismas ventajas audiovisuales que la televisión. Al publicarse en las redes sociales institucionales se tiene control sobre la fecha de publicación y promoción. Se tiene un mayor seguimiento ya que las redes sociales cuentan con herramientas sencillas de seguimiento. Se ajusta a las tendencias tecnológicas actuales. 	Tiene una menor cobertura simultanea ya que la cantidad de personas impactadas dependerá de la promoción que se logre en las diversas plataformas.

Fuente: Elaboración propia.

Con base en la información disponible, se decidió difundir la campaña de seguridad vial para incentivar el uso de los sistemas de retención infantil en las Redes Sociales Institucionales.

Una vez definido el medio se ajustaron los tiempos de ejecución nuevamente, buscando el mejor periodo de tiempo en el que se debería publicar la campaña, con la finalidad de que los padres de familia, tutores y cuidadores de niños menores de 12 años estén en posibilidades de cambiar el comportamiento.

Parte de las razones por las cuales los encuestados mencionaron que no hacen uso de los SRI es precisamente porque consideran que las sillas y dispositivos son muy caros, la campaña busca entre otras cosas, mostrar que el gasto hecho vale la pena ya que es un elemento que pude llegar a salvar cientos de vidas de niños menores de 12 años.

Considerando este factor y el hecho de que es importante que el público objetivo tenga presente la información brindada para poder modificar su comportamiento, se decidió modificar la fecha de difusión de la campaña.

El objetivo principal de la campaña es reducir la mortalidad de niños menores de 12 años a causa de los siniestros de tránsito, y la estrategia propuesta para lograr dicho objetivo es el incremento de la utilización de los Sistemas de Retención Infantil, para los cual se deben incentivar dos cosas: primero que aquellos padres, tutores y/o cuidadores de niños menores de 12 años cuenten con los Sistemas de Retención Infantil adecuados para la edad y estatura de los niños y en segundo lugar que hagan uso adecuado de esos SRI.

A partir de la encuesta realizada se sabe que menos del 40 % de los niños que hacen su trayecto en automóvil cuentan con un sistema de retención infantil, lo que se traduce a que alrededor del 60 % de los encuestados requerirán adquirir un SRI, lo cual representa un gasto que hasta la fecha no habían considerado; es por esta razón que se debe pensar bien la estrategia, buscando la mejor oportunidad para que las familias mexicanas adquieran estos dispositivos o tengan presente su compra al momento de tener una mejor situación financiera. Atendiendo este fenómeno es que se propone que la difusión de la campaña se lleva a cabo en el mes de noviembre, para que cuando los trabajadores empiecen a recibir los bonos de fin de año tengan presente y recuerden la importancia de adquirir un dispositivo que ayude a proteger la vida e integridad física de los niños a su cargo.

Atendiendo esto, a continuación, se presenta el Plan de difusión de la Campaña de Seguridad Vial para incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil:

- Fecha inicial: noviembre de 2022.
- Fecha final: 31 de diciembre de 2022.
- Medio de difusión: Redes Sociales del IMT:
- Estrategia: Se compartirá la publicación original, distribuyéndola vía mensajes personales, así como en redes sociales personales del equipo.
- Seguimiento: con esta opción el quipo desarrollador cuenta con la información del seguimiento al contabilizar las veces que se ha visualizado y compartido cada video.

La ventaja principal de este plan de difusión es el control de tiempos de publicación, así como la capacidad de dar seguimiento directo.

3.2 Lanzamiento, ejecución y seguimiento de una campaña.

La Campaña de Seguridad Vial para incentivar el uso de los Sistemas de Retención Infantil se publicó en el mes de noviembre en las redes sociales del Instituto Mexicano del Transporte, se acompañaron los videos con una breve descripción de lo que se tratan:

"En México mueren diariamente, en promedio, dos niños de entre cero y 12 años de edad, a causa de los siniestros de tránsito, este problema es la segunda causa de muerte en niños entre 3 y 12 años de edad. Esas muertes se pueden evitar mediante el uso de Sistemas de Retención Infantil diseñados para proteger la vida de los infantes al sujetarlos de forma segura en caso de algún siniestro vial.

Proteger la vida de los niños en su trayecto vehicular diario es responsabilidad de todos, si bien es un gasto que puede percibirse como costoso, recuerda que es para proteger la vida e integridad de los niños mientras viajan en un vehículo".

A la par, los videos se compartieron mediante mensaje directo en diversas redes de profesionistas, familiares y amigos del equipo desarrollador.

El seguimiento que se le ha dado es mediante las estadísticas de visualización de las redes sociales y de las veces que ha sido compartido.

Hasta la fecha de última edición del presente documento, los videos de las redes sociales institucionales se han reproducido 616 veces y se ha compartido 36 veces.



4. Fase 4: Evaluación

Toda campaña de seguridad vial lanzada debería evaluarse, buscando dar respuesta a la pregunta ¿logró la campaña el cambio previsto en cuanto a conocimiento, actitud o comportamiento?

Las campañas se pueden evaluar a diferentes niveles, y esas diferencias conllevan diferentes metodologías, costos, duración y necesidades de recopilación de información. La mejor planificación de una avaluación ex post de una campaña es aquella que da respuesta a tres preguntas:

- ¿Qué objetivo tiene la evaluación de la campaña?
- ¿Qué se desea medir?
- ¿Cómo se hará la evaluación?

Para la presente campaña se plantearon dos tipos de evaluaciones, mismas que se describen en este capítulo. La primera de ellas es de corto plazo y la segunda es una evaluación de largo plazo.

4.1 Evaluación de la exposición a la campaña.

Esta evaluación de corto plazo, se refiere a la evaluación de los materiales y del plan de difusión, sus objetivos son:

- Determinar el alcance de la campaña.
- Evaluar el grado en el que se recuerda el material.
- Registrar la disposición de los encuestados para cambiar su comportamiento.

Esta evaluación se llevaría a cabo mediante la aplicación de una encuesta, misma que consta de 11 preguntas orientadas a evaluar los tres objetivos, para lo cual se incluyen preguntas relacionas con:

- Lugar de residencia.
- Medio en el que le llegó y vio la campaña.
- Asimilación de la información presentada en los videos.
- Disposición para adquirir un SRI.

La distribución de esta encuesta originalmente se tenía planeada para el mes de octubre, posterior a los dos meses de proyección de la campaña

en televisión; pero debido a la modificación del plan de difusión la fecha de evaluación de la exposición de la campaña se tuvo que modificar, estipulando que se distribuirá en redes sociales en el mes de enero de 2023, una vez que termine el periodo de difusión de la campaña, y cuyos resultados serán analizados en un documento posterior.

4.2 Evaluación del impacto de la campaña en la mortalidad infantil.

Esta evaluación a largo plazo, se refiere a la efectividad de la campaña para evitar la muerte de cientos de niños a causa de los accidentes de tránsito.

Esta evaluación se llevará a cabo hasta el año 2024, ya que su evaluación depende de la publicación de las bases de datos de mortalidad general del INEGI y la Secretaría de Salud, quienes publican la base de datos en el último trimestre del año, es decir que la información de mortalidad a causa de los siniestros de tránsito reportados durante 2023 se publicará hasta el último trimestre del año 2024.

Debido a los inconvenientes encontrados para la difusión de la presente campaña, los desarrolladores decidieron posponer las evaluaciones a corto y largo plazo para un asegunda y tercera parte del presente trabajo, dando oportunidad de que se logre mayor difusión de la campaña. Adicionalmente se han continuado las gestiones ante el área de comunicación de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para ver si es posible difundir la campaña de seguridad vial en televisión, como se había propuesto inicialmente.

Conclusiones

Actualmente, la siniestralidad vial es un problema de salud que no ha disminuido significativamente y se prevé que se incremente el número de accidentes de tal manera que la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera que en los próximos 25 años los dos problemas de salud pública más graves serán las enfermedades mentales con sus secuelas y los accidentes de tránsito, por ello resulta importante tratar de reducir los "accidentes" de tránsito.

Con el propósito de atender esta problemática, se crearon las campañas de prevención de accidentes, las cuales posteriormente se unieron a las estrategias de prevención, con el fin de concientizar y educar a la población respecto a la seguridad vial.

Ante esta problemática, en el presente estudio se realizó una campaña de seguridad vial, basada en la metodología del programa mundial de Bloomberg Philantropies, enfocada en el uso de los dispositivos de protección infantil; se distribuyó en redes sociales, buscando llegar a la mayor cantidad de usuarios y así evitar la muerte de niños a causa de los accidentes de tránsito en el país.

El motivo que impulsó la realización de este estudio fue porque los siniestros de tránsito son la tercera causa de muerte en niños de entre uno y cuatro años de edad, sólo después de las malformaciones congénitas y la neumonía; mientras que para los niños de entre 5 y 14 años de edad representan la segunda causa de muerte, sólo después de la Leucemia. Además de que en la mayoría de los reglamentos de tránsito no se hace obligatorio el uso de sistemas de retención infantil para niños pequeños y en algunos casos no se restringe la ocupación de menores de 12 años en los asientos frontales del vehículo.

Por lo tanto, resulta importante contar con una campaña de seguridad vial orientada a reducir la muerte de niños a causa de los accidentes de tránsito, fomentando el uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI).

Así en la primera Fase de diseño e investigación de este trabajo, se llevó a cabo la planificación del proyecto, un estudio documental, se definió la estrategia central y se hizo una investigación formativa. En esta fase se revisaron las leyes y reglamentos sobre el uso de los SRI, y se comprobó

que al no tener una regla especifica que sea igual en todos los estados del país, y en algunos casos sin sanciones, los SRI no son tan utilizados, ni siquiera existe una edad máxima estipulada, la cual debe ser de 12 años, para que el menor viaje seguro.

También dentro de esta primera Fase, para definir la estrategia central y público objetivo, se elaboró una encuesta, cuyos resultados fueron que sólo el 38 % de la población encuestada cuenta con SRI y de ellos el 75 % los usa siempre, también que el 39.4 % de los encuestados menciona que no usa los SRI porque el trayecto es corto y el 24 % porque son costosos.

Por lo tanto, se planeó la campaña para dar más énfasis en informar a la población y concientizar sobre los beneficios de utilizar los SRI y los riesgos que puede ocasionar en un menor de edad el no colocarlos en sus vehículos; esta campaña de seguridad vial está dirigida a padres, madres o tutores de niños menores de 12 años, los cuales se encuentran en el rango de edad entre los 31 y 50 años, quienes transportan niños en sus vehículos, sobre todo en zonas urbanas, con el propósito de reducir la cantidad de muertes de niños menores de 12 a causa de los siniestros de tránsito e incrementar el porcentaje de uso de los Sistemas de Retención Infantil.

La fase 2 de producción este trabajo fue para definir los mensajes de la campaña y elaborar el contenido creativo, por lo cual decidió realizar dos videos, ya que esta campaña está focalizada en atender un factor de riesgo que es el no uso de los Sistemas de Retención Infantil, se buscó llevar a las personas a reflexionar en lo que piensan, sienten y hacen.

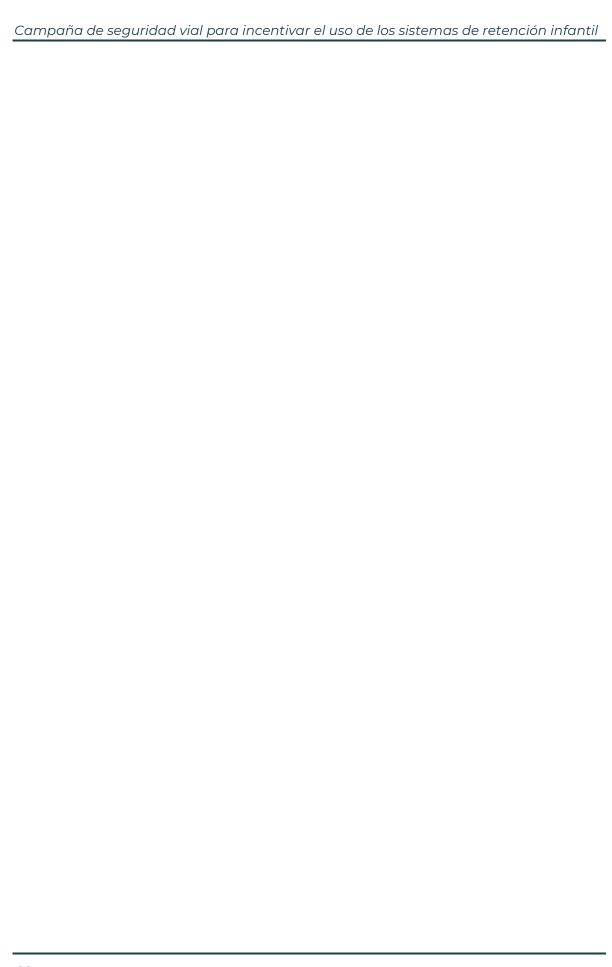
El primer video fue de información titulado "Uso del Sistema de Retención Infantil, donde se mostraron tres diferentes tipos de SRI y su forma de uso y colocación en el automóvil. El segundo video fue de concientización, donde se muestran unas pruebas, en ambiente controlado, de choques de vehículos, en los cuales se encuentran personas con niños sin ningún tipo de SRI, buscando promover el uso de estos sistemas en los vehículos.

Durante la Fase 3 de difusión, que consistió en crear una estrategia de distribución, un plan mediático y el lanzamiento, ejecución y seguimiento de la campaña; se difundieron los dos videos a través de las Redes Sociales Institucionales.

Finalmente, se cumplió con el objetivo de contar con una campaña de seguridad vial efectiva que contribuye a salvar la vida de cientos de niños, al fomentar el uso de dispositivos de retención infantil y concientizar a la población de la importancia de que los menores de edad viajen en el asiento trasero del vehículo, sin importar que tan corto sea el trayecto, o

que la silla sea costosa e incluso que el niño llore o se sienta incómodo. Otro de los beneficios de la realización de este estudio es contar con un documento en el cual se describe el proceso de elaboración de una campaña de seguridad vial, así como el material desarrollado y su evaluación, para tener un referente y seguir realizando campañas a futuro que contribuyan con la seguridad vial.

De esta investigación queda pendiente la evaluación a corto y largo plazo, mismas que se levarán a cabo durante 2023 y 2024, presentándose los resultados en documentos posteriores, continuando así con el trabajo de concientización en materia de seguridad vial y sus factores de riesgo.



Bibliografía

- Ana Automóvil Club A.C. (2019). *Campañas*. [Consultado en línea]. https://anaautomovilclubblog.wordpress.com/tag/campanas/
- Atresmedia. (2021). La nueva campaña para promover el uso de sistemas de retención infantil a contramarcha. [Consultado en línea]. https://compromiso.atresmedia.com/ponlefreno/noticias/sigoviajand-oseguro-nueva-campana-promover-uso-sistemas-retencion-infantil-contramarcha_202109306155b1d2f64dc50001d419aa.html
- Ayuntamiento Constitucional de Colima, Col. (2018). Reglamento de Tránsito y de la Seguridad Vial del Municipio de Colima. [Documento en línea] https://www.colima.gob.mx/portal2016/wp-content/uploads/2014/11/reg-transito.pdf
- Ayuntamiento de Monterrey. (2016). Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Monterrey. [Documento en línea] http://portal.monterrey.gob.mx/pdf/reglamentos/1/5_Reglamento_d e_Tr%C3%Alnsito_y_Vialidad_del_Municipio_de_Monterrey.pdf
- Ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez. (2012). Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Tuxtla Gutiérrez. [Documento en línea] https://tuxtla.gob.mx/normatividad/rtvt.pdf
- Ayuntamiento de Tijuana. (2020). Reglamento de Tránsito y Control Vehicular del Municipio de Tijuana, Baja California. [Documento en línea]

 https://www.tijuana.gob.mx/reglamentos/Municipales/RM_Transitoy
 - https://www.tijuana.gob.mx/reglamentos/Municipales/RM_Transitoy ControlVehicular_TJ-BC_03042020.pdf
- Cervantes, A. y Leenen, I. (2015). Uso de cinturón de seguridad y las sillas infantiles por parte de conductores y pasajeros de vehículos de motor de cuatro zonas metropolitanas de México. Gaceta Médica de México, 2015; 151, 54-65. www.medigraphic.com/pdfs/gaceta/gm-2015/gm151i.pdf
- Congreso de la República del Perú. (2014) ¿Qué acciones se están tomando en América Latina y el Caribe? [Consultado en línea]. https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/17C7CE

- 44C1F1A80A05257EDF007DCF64/\$FILE/26_pdfsam_Infantil_Uso_de_los_Sistemas_de_Retencion.pdf
- Cuevas, C., Cadengo, M., Silva, M. y Mendoza, A. (2022). *Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021*. [Documento Técnico No. 85]. México: Instituto Mexicano del Transporte.
- Dirección General de Autotransporte Federal [DGAF]. (2012). Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. [Documento en línea] https://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/Reglamento_de_Transito_en_Carreteras_y_Puentes_de_Jurisdiccion_Federal_22_nov_12.pdf
- El Heraldo de España. (2022). Seguridad Vial: La Policía Local de Zaragoza inicia una campaña para vigilar el uso del cinturón y sistemas de retención infantil. [Consultado en línea]. https://www.heraldo.es/noticias/aragon/zaragoza/2022/04/03/la-policia-local-de-zaragoza-inicia-una-campana-para-vigilar-el-uso-del-cinturon-y-sistemas-de-retencion-infantil-1564699.html
- El Heraldo de México. (2020). "Accidentes viales, principal causa de muerte en niños: OPS/OMS". [Consultado en línea]. https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2020/12/22/accidentes-viales-principal-causa-de-muerte-en-ninos-opsoms-238100.html
- El poder del consumidor. (2018). Incidentes viales, primera causa de muerte en niños de 5 a 14 años; sociedad civil exigimos ley para poner alto. [Consultado en línea]. https://elpoderdelconsumidor.org/2018/04/incidentes-viales-primera-causa-de-muerte-en-ninos-de-5-a-14-anos-sociedad-civil-exigimos-ley-para-poner-alto/
- El Sol de la Laguna. (2022). Congreso pide promover campañas de seguridad en automóviles para niños. [Consultado en línea]. https://www.elsoldelalaguna.com.mx/local/congreso-pide-promover-campanas-de-seguridad-en-automoviles-para-ninos-7917148.html
- FIA Foundation. (2018). ACI Presenta el cartel de la campaña de sistemas de retención infantil. [Consultado en línea]. https://www.fia.com/es/news/aci-presenta-el-cartel-de-la-campana-de-sistemas-de-retencion-infantil

- Gobierno del Estado de Guanajuato. (2008). Reglamento de Tránsito de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Guanajuato. [Documento en línea] https://transparencia.guanajuato.gob.mx/biblioteca_digital/docart10/201311251524550.Reglamento_de_Transito_de_la_Ley_de_Transito_y_Transporte_del_Estadode_Guanajuato.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2021). Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo. [Documento en línea] https://normas.cndh.org.mx/Documentos/Hidalgo/Ley_TSVE_Hgo.pdf
- Gobierno del Estado de México. (2022). Reglamento de Tránsito del Estado de México. [Documento en línea] https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/rgl/vig/rglvig079.pdf
- Gobierno del Estado de Morelos. (2021). Reglamento de Tránsito y Vialidad para el Municipio de Cuernavaca, Morelos. [Documento en línea] http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/reglamentos_municipales/pdf/RTRANCVAMO.pdf
- Gobierno del Estado de Puebla. (2018). Reglamento de la Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla. [Documento en línea] https://www.tjaep.gob.mx/wp-content/uploads/2019/03/Reglamento-de-la-Ley-de-Vialidad-para-el-Estado-Libre-y-Soberano-de-Puebla.pdf
- Gobierno del Estado de Quintana Roo. (1998). Reglamento de Tránsito del Estado de Quintana Roo. [Documento en línea] https://groo.gob.mx/inicio/index.php/reglamento-transito/
- Gobierno del Estado de Sinaloa. (2018). Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Sinaloa. [Documento en línea] http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-sin/SIN-L-TranTransp2018_06.pdf
- Gobierno del Estado de Tabasco. (2010). Reglamento de Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco. [Documento en línea] https://tabasco.gob.mx/sites/all/files/sites/tabasco.gob.mx/files/reglamento-ley-gral-transito-vialidad-tabasco.pdf
- Gobierno del Estado de Tlaxcala. (2008). Reglamento de Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala en Materia de Transporte Público y Privado. [Documento en línea]

- https://sfp.tlaxcala.gob.mx/pdf/normateca/reglamento%20de%20la%20ley%20de%20comunicaciones%20y%20transportes%20en%20el%20estado%20de%20tlaxcala.pdf
- Gobierno del Estado de Yucatán. (2011). Reglamento de Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán. [Documento en línea] https://www.yucatan.gob.mx/docs/pdf/Reglamento_vialidad.pdf
- Gobierno del Estado de Campeche. (2018). Reglamento de la Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche. [Documento en línea] http://www.consejeria.campeche.gob.mx/pagina/LEXIUSCAMPECHE/docs/regley/400019.pdf
- Gobierno del Estado de Chihuahua. (2020). Reglamento de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua. [Documento en línea] http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-chih/CHIH-R-LeyVialTrans2020_04.pdf
- Gobierno del Estado de Guerrero. (2021). Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero. [Documento en línea] https://congresogro.gob.mx/legislacion/ordinarias/ARCHI/LEY-DE-TRANSPORTE-Y-VIALIDAD-DEL-ESTADO-DE-GUERRERO-0-2021-08-19.pdf
- Gobierno del Estado de Jalisco. (2013). Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. [Documento en línea] https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20de%20Jalisco_2.pdf
- Gobierno del Estado de Michoacán. (2002). Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán. [Documento en línea] http://congresomich.gob.mx/file/Reglamento-de-la-Ley-de-Tr%C3%Alnsito-y-Vialidad-del-Estado-de-Michoac%C3%Aln.pdf
- Gobierno del Estado de Nayarit. (2020). Ley de Movilidad del Estado de Nayarit. [Documento en línea] https://www.contraloria.nayarit.gob.mx/assets/pdf/normateca/40.%2 0LEY%20DE%20MOVILIDAD%20DEL%20ESTADO%20DE%20NAYARI T.pdf
- Gobierno del Estado de Oaxaca. (2020). Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca. [Documento en línea] https://sspo.gob.mx/wp-

- <u>content/uploads/2020/07/LEY-DE-TR%C3%81NSITO-Y-VIALIDAD-DEL-ESTADO-DE-OAXACA.pdf</u>
- Gobierno del Estado de Querétaro. (2018). Reglamento de la Ley de Tránsito para el Estado Querétaro. [Documento en línea] https://www.queretaro.gob.mx/reglamentotransito/descarga/Reglamento-Transito-Qro2018.pdf
- Gobierno del Estado de San Luis Potosí. (2018). Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí. [Documento en línea] https://www.municipiodetamuin.gob.mx/2018-2021/images/sindicatura/Leyes/Ley_de_Tr%C3%Alnsito_del_Estado_de_San_Luis_Potosi_11_Jul_2018.pdf
- Gobierno del Estado de Sonora. (2020). Ley de Tránsito del Estado de Sonora. [Documento en línea] http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-son/SON-L-Transito2020_01.pdf
- Gobierno del Estado de Tamaulipas. (2021). *Ley de Tránsito*. [Documento en línea] http://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2021/08/Ley_Transito.pdf
- Gobierno del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave. (2018). Reglamento de Tránsito del Municipio de Veracruz, Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave. [Documento en línea] https://www.veracruzmunicipio.gob.mx/wp-content/uploads/2019/06/REGLAMENTO-TRA%CC%81NSITO-Gac2018-500-Viernes-14-TOMO-I-Ext-1-89.pdf
- Gobierno del Estado de Zacatecas. (2019). Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas. [Documento en línea] https://www.congresozac.gob.mx/63/ley&cual=141
- Gómez, C. (2020). Accidentes viales, principal causa de muerte de niños en México. La Jornada. [Consultado en línea]. https://www.jornada.com.mx/ultimas/sociedad/2020/11/19/accidentes-viales-principal-causa-de-muerte-de-ninos-en-mexico-4411.html
- Infiniti. (2017). *Infiniti apoya la campaña "viaja seguro" de Britax*. [Consultado en línea]. https://www.infiniti.mx/about-infiniti/noticias-eventos/infiniti-apoya-la-campana-viaja-seguro-de-britax.html
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2021a). *Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2021*. [Consulta en

- línea]. http://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/#Tabulados. Julio de 2022.
- Instituto Nacional de Geografía y Estadística [INEGI]. (2022b). Base de datos de mortalidad general. Consulta interactiva de datos en línea de junio de 2021. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/programas/mortalidad/default.html#Tabulados
- Inter Press Service. (2021). "Más de 500 niños mueren cada día en accidentes viales". [Consultado en línea]. https://ipsnoticias.net/2021/02/mas-500-ninos-mueren-dia-accidentes-viales/
- Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México. (2022). Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. [Documento en línea] https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Transito/Actualiza ciones/reglamento-de-transito-cdmx.pdf
- López, R. (2021). "En México, cada día mueren atropellados tres niños; suman 11 mil decesos en 10 años". Milenio. [Consultado en línea]. https://www.milenio.com/politica/en-mexico-cada-dia-mueren-atropellados-tres-ninos
- Marca Claro. (2017). México elegido para la campaña de la FIA #YoCuidoAMisHijos. [Consultado en línea]. https://www.marca.com/claro-mx/motor/mas-motor/2017/03/31/58de8ba6468aeb352e8b45b1.html
- Ministerio de Transporte de Argentina. (2022). Sillitas infantiles: campaña de concientización vial para que niñas y niños viajen seguros durante el verano. [Consultado en línea]. https://www.argentina.gob.ar/noticias/sillitas-infantiles-campana-de-concientizacion-vial-para-que-ninas-y-ninos-viajen-seguros
- Municipio de Aguascalientes. (2015). Reglamento de Tránsito del Municipio de Aguascalientes. [Documento en línea] http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Aguascalientes/Todos%20los%20Municipios/wo113356.pdf
- Municipio de Durango. (1996). Reglamento de Tránsito y Vialidad del Municipio de Durango. [Documento en línea] http://94.23.80.242/~aec/ivia/DURANGO. Reglamento de Tr%C3%Al nsito-y Vialidad_del_Municipio_de_Durango.pdf

- Municipio de La Paz. (2015). Reglamento de Tránsito del Municipio de La Paz, Baja California Sur. [Documento en línea] https://docs.mexico.justia.com/transito_y_vialidad/reglamento-de-transito-municipio-de-la-paz-baja-california-sur.pdf
- Municipio de Saltillo. (2016). Reglamento de Tránsito y Transporte para el Municipio de Saltillo, Coahuila de Zaragoza. [Documento en línea] http://www.implansaltillo.mx/transparencia2018/docs/Reglamento_Transito_Transporte.pdf
- Organización Panamericana de la Salud [OPS]. (2019). Herramientas para las campañas de seguridad vial en los medios de difusión masiva. ISBN: 978-92-75-32091-4. Consultado en línea en junio de 2020. Disponible en: https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/51079/9789275320921_eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Pan American Health Organization [PAHO]. (2019). Status of the road safety in the region of the Americas. Consultado en línea en junio de 2020. Disponible en: https://iris.paho.org/handle/10665.2/51088
- Secretariado Técnico Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes [ST-CONAPRA]. (2022). [Página web]. https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/secretariado-tecnico-del-consejo-nacional-para-la-prevencion-de-accidentes-102486?state=published
- Senado de la Republica. LXV Legislatura. (2022). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. [Documento en línea] https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2021-12-14-1/assets/documentos/Dict_Zonas_Expide_Ley_Gral_Movilidad.pdf
- Tráfico y Seguridad Vial. (2019). Campaña de vigilancia de uso de cinturón y sillitas. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. Gobierno de España. [Consultado en línea]. https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/09SEPTIEMBRE/0930campana-vigilancia-cinturon-y-sillitas.shtml
- Unicef España. (2020). Accidentes de tráfico e infancia, un precio demasiado alto. Boletín Ciudades Amigas de la Infancia. [Consultado en línea]. https://ciudadesamigas.org/accidentes-trafico-infancia/
- World Health Organization [WHO]. (2018). Global status report on road safety 2018. Consultado en línea en junio de 2020. Disponible en: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=arti

<u>cle&id=14855:road-safety-in-the-region-of-the-americas-key-facts&Itemid=39873&lang=es</u>





Km 12+000 Carretera Estatal 431 "El Colorado-Galindo" San Fandila, Pedro Escobedo C.P. 76703 Querétaro, México Tel: +52 442 216 97 77 ext. 2610

publicaciones@imt.mx

http://www.imt.mx/