



Ipsos - Napoleón Franco

# ***Segundo Estudio de Comportamiento y Seguridad Vial***



Este estudio fue realizado bajo un Sistema de Gestión de Calidad certificado en las normas ISO 2252:2006 / ISO 9001:2008



## ***Ficha técnica y procedimientos estadísticos utilizados***



# Tres estudios

1. Estudio cualitativo con grupos focales y entrevistas a profundidad
2. Estudio cuantitativo
3. Análisis multivariado



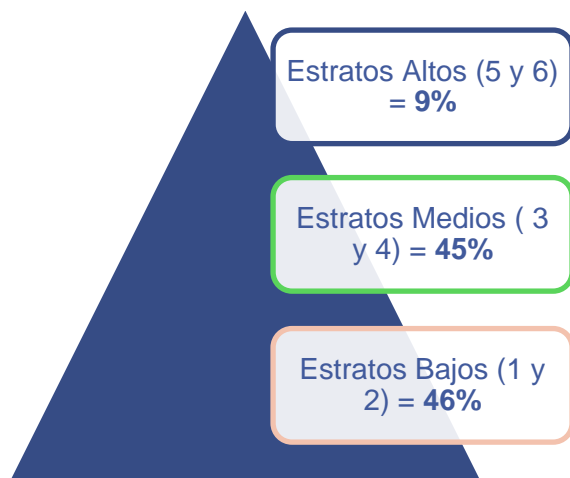
- **Cubrimiento:**
  - Bogotá, Bucaramanga, Ibagué, Barranquilla, Cali y Medellín.
- **Tamaño de la muestra:**
  - Se realizaron 18 entrevistas en profundidad y 12 sesiones de grupo, distribuidas así:
    - Tres entrevistas por ciudad con conductores: uno de transporte público, uno de carga y uno de moto por trabajo.
    - Dos sesiones de grupo por ciudad con: peatones (4 grupos), conductores de vehículos (3 grupos) y conductores de moto (5 grupos), cuya distribución fue la siguiente:

CIUDAD	GRUPO
BOGOTÁ	Peatones – 25 a 36 años – NSE 3 y 4
	Motos – 18 a 24 años – NSE 2
BUCARAMANGA	Motos – 25 a 36 años – NSE 3 y 4
	Vehículos – mayores de 36 – NSE 5 y 6
IBAGUE	Peatones – mayores de 36 – NSE 2
	Motos – 25 a 36 años – NSE 3 y 4
BARRANQUILLA	Vehículos – 18 a 25 años – NSE 3 y 4
	Peatones – 25 a 36 años – NSE 2
CALI	Peatones – mayores de 36 – NSE 3 y 4
	Motos – 25 a 36 años – NSE 5 y 6
MEDELLÍN	Vehículos – 18 a 24 años – NSE 5 y 6
	Motos – mayores de 36 – NSE 3 y 4

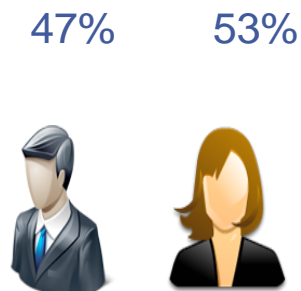
<b>Objetivo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Hacer seguimiento a la efectividad para lograr un cambio social de las campañas Epidemia de Excusas e Inteligencia Vial.</li> </ul>
<b>Grupo Objetivo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Población general, hombres y mujeres, mayores de 16 años, residentes en municipios grandes, medianos y pequeños, de 6 regiones geográficas, de estratos 1 al 6</li> </ul>
<b>Técnica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Entrevistas personales en hogares con aplicación de un cuestionario estructurado.</li> </ul>
<b>Cubrimiento</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Estudio a nivel nacional, cubriendo 36 municipios en 6 regiones.</li> </ul>
<b>Muestra</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Se realizaron 1.207 entrevistas a nivel nacional.</li> </ul>
<b>Margen de error</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 3,5.</li> </ul>
<b>Fechas de campo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Del 19 al 29 de noviembre de 2011.</li> </ul>
<b>Realizado por</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Ipsos – Napoleón Franco / BU Public Affairs</li> </ul>
<b>Contratado por</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Fondo de Prevención Vial</li> </ul>
<b>Selección de entrevistados y muestreo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Es un muestreo probabilístico en la mayoría de sus etapas, estratificado, multietápico, de conglomerados, sistemático de hogares. Para la selección de la persona a ser entrevistada, se preguntará por el residente habitual del hogar, próximo a cumplir años.</li> </ul>
<b>Métodos de supervisión</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ PRESENCIAL (acompañamiento en terreno): El supervisor está presente durante la aplicación de la encuesta.</li> <li>□ DIRECTA (verificación personal o telefónica con el entrevistado): Recontacto de los encuestados para realizarles unas preguntas de seguimiento y confirmar que la encuesta realmente se aplicó teniendo en cuenta los procedimientos establecidos.</li> </ul>
<b>Nº de encuestadores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 37.</li> </ul>
<b>Método de ponderación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ La muestra se pondera por Región, NSE, sexo y grupos de edad, con base en las proyecciones de población a 2010 del Censo DANE 2005.</li> </ul>
<b>Marco muestral</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Marco de áreas cartográfico con la conglomeración de hogares en secciones cartográficas, a partir de la información del último censo de población y vivienda 2005 con sus correspondientes proyecciones al 2010.</li> </ul>

# Descripción de la muestra: Demográficos

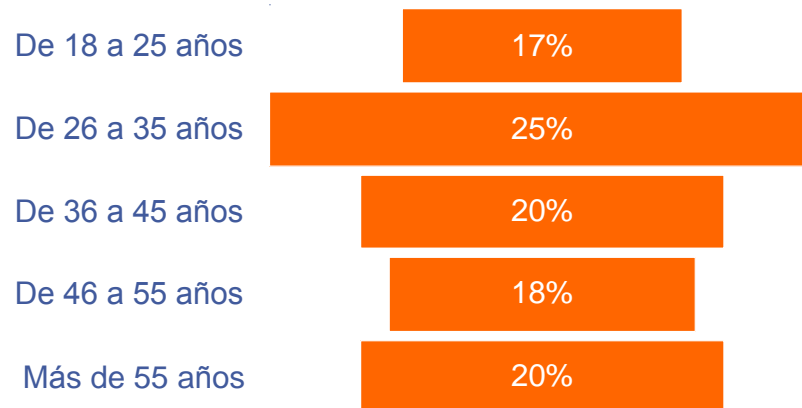
## Nivel Socioeconómico



## Sexo



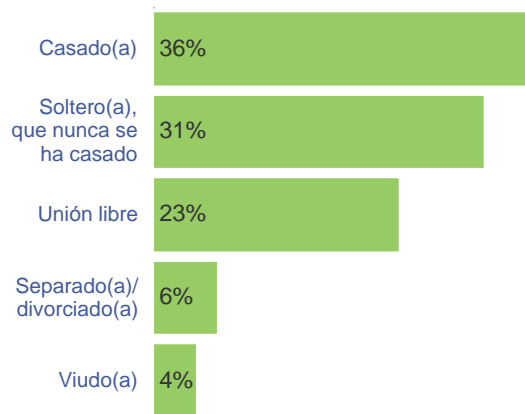
## Edad



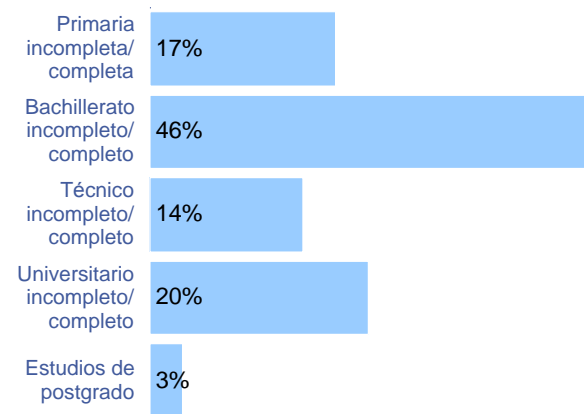
## Situación Laboral



## Estado Civil



## Nivel Educativo



- Para el cumplimiento del objetivo específico de este documento se realizaron los siguientes procesos estadísticos en particular:
  - Regresiones multivariadas ordinales, logísticas binomiales y multinomiales, con literalmente cientos de iteraciones que contuvieron diferentes combinaciones de variables independientes
  - También múltiples iteraciones de modelamiento con árboles de clasificación utilizando diferentes grupos y combinaciones de variables.
  - Técnicas de perfilamiento con todas las variables relevantes y válidas.
  - Cambio de comportamientos: variable ordinal (como está en el cuestionario) para las regresiones y agrupada como binomial (no cambió 1 versus 2, 3, 4, 5 = si cambió) para los perfiles y los árboles
  - Recordación de la campaña: binomial si recuerda no recuerda
  - Los datos del análisis multivariado no fueron ponderados.

La seguridad vial ha ganado espacio dentro de la agenda pública.





# En 2009: no había claridad sobre el concepto de Seguridad Vial y sus implicaciones

Cuando se habla de seguridad vial se piensa en:



# Hoy se habla más de Seguridad Vial ...

El concepto de Seguridad Vial ha migrado del énfasis en temas de orden público hacia el énfasis en cumplimiento de normas y accidentalidad

Campañas informativas y educativas

- **Campañas en medios:** Las más mencionadas son epidemia de excusas o inteligencia vial, estrellas negras y las del alcohol → *"Primero se habló lo de las estrellas negras luego vino lo de Inteligencia Vial con Pirry"*.

Presencia de la autoridad

- **Cámaras:** Este tipo de control ha generado mucho impacto por su eficacia → *"Así uno no se de cuenta, le llega el parte"*.
- **Ver al policía:** Hace que el conductor reaccione, incluso cuando solo se tarta del cartel de tamaño real con la imagen del policía → *"Uno ve el policía y lo piensa"*

Involucramiento de los medios

- **Noticias sobre choques.**
- **Reporteros especiales**

Compromiso empresas transportadoras

- **Cursos y capacitaciones sobre temas de seguridad vial.**
- **Controles y sanciones:** Por ejemplo, no se contrata a conductores con comparendos pendientes → *"Con comparendos, a uno no lo reciben en ningún lado"*.

Hay mayor claridad y consenso sobre la naturaleza de la seguridad vial:

ya no es el *destino*, frente al cual sólo cabe la resignación;

ahora es un *problema* que requiere acción



# En 2011, se nota un cambio significativo en el entendimiento del término de Seguridad Vial

- **Se ha clarificado el término seguridad vial.** La asociación directa entre seguridad vial y orden público en carreteras, que era generalizada en el estudio anterior, disminuyó, y ahora solo se observa en los transportadores de carga.
- **Toma de conciencia sobre la responsabilidad que se tiene frente a comportamientos inadecuados (peatones y vehículos).**
- **Se ha empezado a asumir algunos comportamientos seguros.**

*“Hoy en día uno piensa más en eso, creo que anteriormente se le prestaba menos atención, las propagandas han hecho que uno lo tengas más presente”*

*“Creo que aunque no es siempre, uno sí cae en cuenta de que no debía haber hecho algo y de pronto la siguiente vez ya no lo hace”*

# Se percibe una actitud positiva frente al cambio

Aunque reconocen que es difícil, hay acuerdo en que se puede cambiar la forma de comportarse en las vías, para lo que se requiere:

- **Tiempo** → "... no se logra de la noche a la mañana".
- **Persistencia** → "El cambio de hábitos tiene que ser muy continuo; eso no es que la gente aprendió y ya".
- **Compromiso** → "No puede esperar que los demás cambien, tiene que empezar desde uno".
- **Involucramiento** → "Una cadena, una suma de todos".
- **Claridad** → "Que todos tengamos el mismo vocabulario en el momento de crear reglas".
- **Justicia** → "Con igualdad y normas para todos".



**Fuente:** Estudio cualitativo de seguimiento. 12 sesiones y 18 entrevistas; 6 ciudades del país

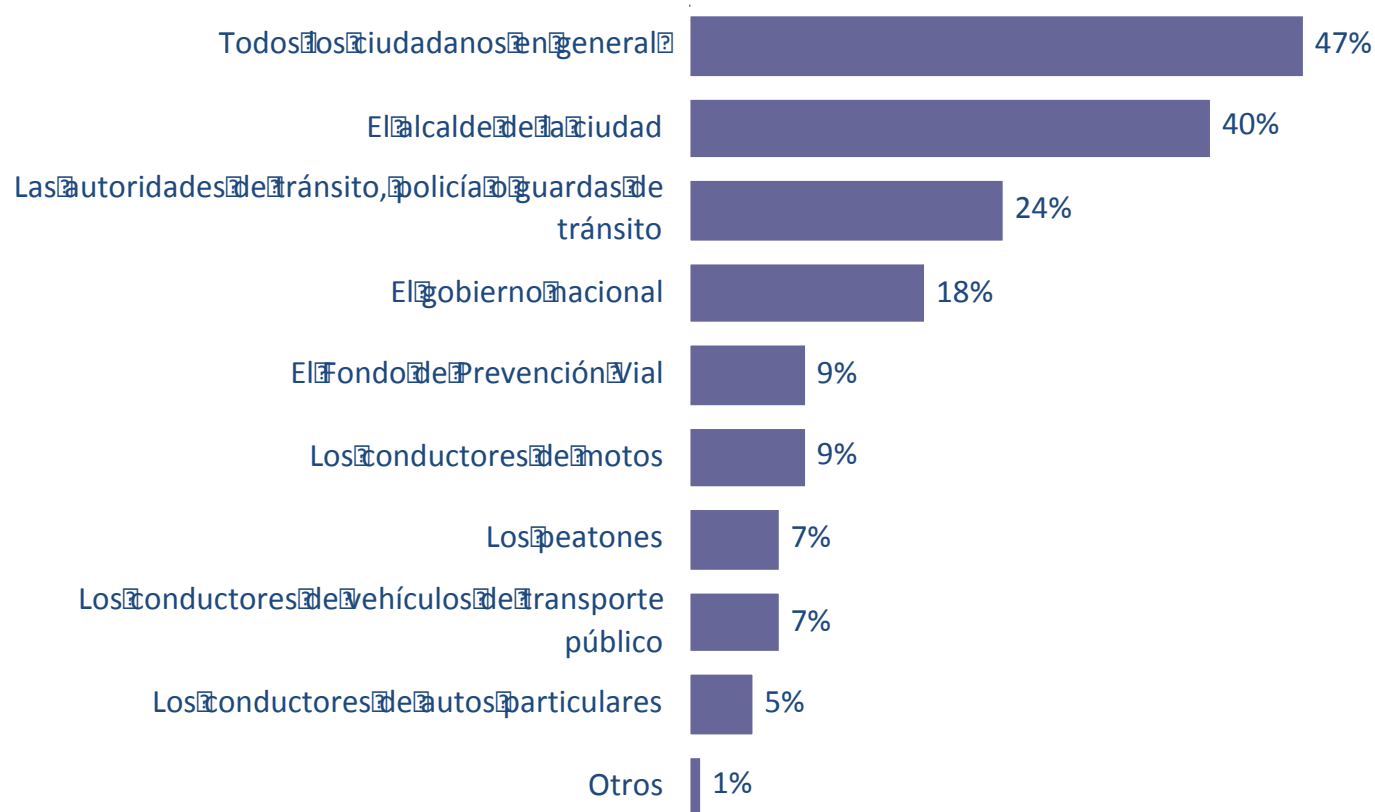
Los colombianos comienzan a reconocer que la solución implica *corresponsabilidad*.

Dentro de la corresponsabilidad, su *comportamiento* personal se identifica como parte de la solución



# Hay mayor conciencia de que la solución requiere el compromiso de “todos los ciudadanos” a este nivel

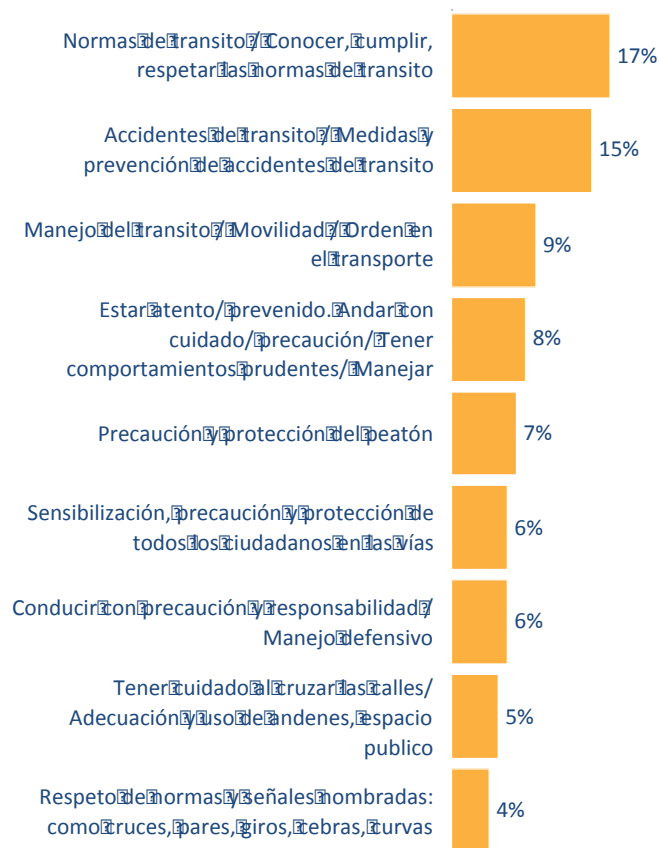
En su opinión, ¿quién tiene la **responsabilidad principal** de lograr que la seguridad vial en su ciudad mejore o continúe mejorando?



# Más colombianos ahora asocian seguridad vial con su comportamiento

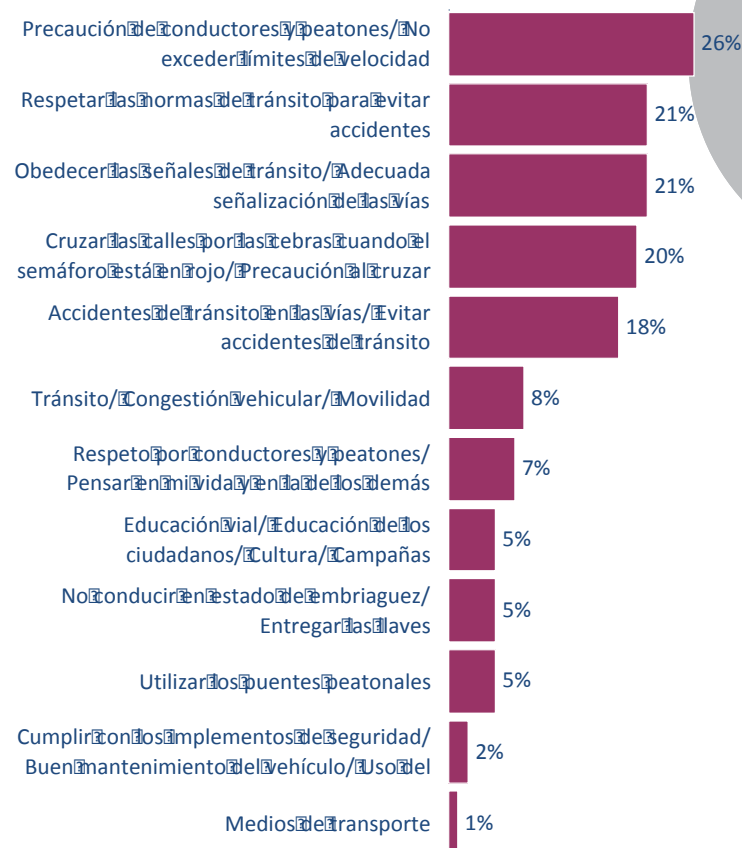
*Cuando piensa en seguridad vial, ¿qué se le viene a la cabeza? (Respuesta múltiple/ pregunta abierta)*

## 2009 → Comportamiento Ciudadano **45%** de las menciones



**1.7 menciones por persona**

## 2011 → Comportamiento Ciudadano **68%** de las menciones



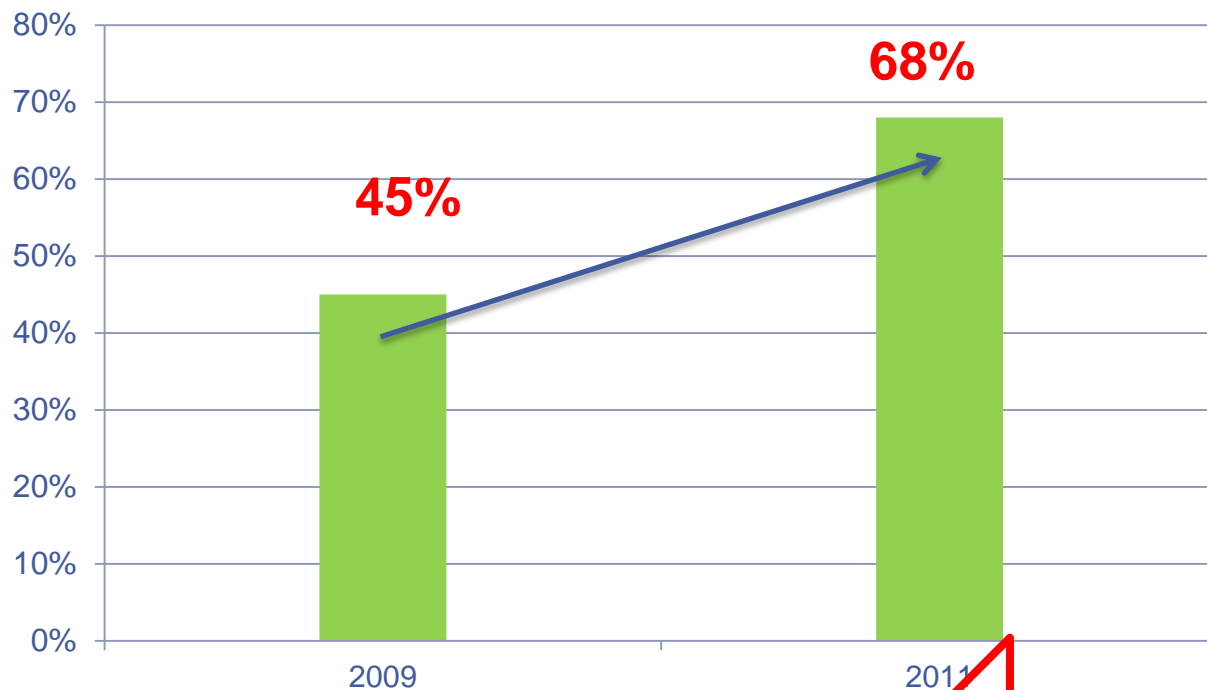
**2.04 menciones por persona**

**Fuente:** Estudio cuantitativo de seguimiento .  
1.207 encuestas personales; 36 m/pis del país



# Hay una diferencia significativa en el reconocimiento del comportamiento propio

Mencionaron comportamientos ciudadanos en la pregunta de asociación libre: Cuando piensa en seguridad vial, ¿qué se le viene a la cabeza?



Riesgo Relativo	
Riesgo Relativo	1.51
Intervalo de confianza 95%	1.44 -1.58

Probabilidad asociar “Seguridad Vial” con “comportamientos ciudadanos” es 1.5 veces mayor en el 2011 que en el 2009

Se evidencian cambios de comportamiento.

La “Inteligencia Vial” ha desempeñado un rol importante: es fácil de comprender, invita a la reflexión, genera identidad personal, propone mecanismos de auto-regulación y control social.



# El mayor cambio respecto al 2009 está en la toma de conciencia

- Hay un discurso claro sobre la necesidad de asumir comportamientos correctos en la vía y cómo los comportamientos incorrectos implican peligro para si mismos y los demás.
- Se habla, aunque con poca tendencia, que *“si yo soy el problema también puedo ser la solución”*
- El descontento por el mal comportamiento en las vías, la falta de control y la deshonestidad de las autoridades de transito, **fue un tema que se sintió con más fuerza respecto al estudio anterior:**
- Sin embargo, algunas personas siguen expresando satisfacción y se jactan de tener la habilidad de mantener sus comportamientos inseguros y evadir el control de la autoridad

# Se ha trascendido la fase de concientización y se han empezado a generar cambios de comportamiento

- Los mayores avances se han presentado en la relación entre los peatones y otros actores de las vías:
  - En conductores, especialmente de vehículos particulares, el comportamiento que más se ha interiorizado y en el que más se ha avanzado es el respeto al peatón (respetar cebras y ceder el paso).
  - Ha empezado a verse la importancia del peatón como un actor vial.
  - El peatón ha empezado a comprender y asumir su importancia como actor vial.
- Se reconoce un mayor cuidado por asumir un comportamiento correcto en las vías.
- Entre los conductores, el manejar embriagado, también fue un tema que reconocen haber disminuido.
- La presencia de cámaras, es un aspecto novedoso en el control y que ha aportado resultados positivos.

# ***La campaña se recuerda fácilmente y su mensaje es claro***

Inteligencia Vial y Epidemia de Excusas se consideran como dos momentos de una misma campaña.

*"Es como una secuencia primero veo la inteligencia vial y después las excusas".*

## **¿Que se recuerda?**

Se mencionan cuatro elementos principales:

- **Pirry:** Hace parte de la imagen de la campaña. Por ser una persona con criterio y visión social, le aporta credibilidad y la campaña.
- **Excusas:** Se menciona espontáneamente el término y algunas situaciones en las que se usan las excusas.
- **Logo-símbolo:** Mencionado como "el muñeco", permite identificar fácilmente el concepto de inteligencia vial.
- **Término Inteligencia vial:** se menciona espontáneamente.

## **¿Qué mensaje transmite?**

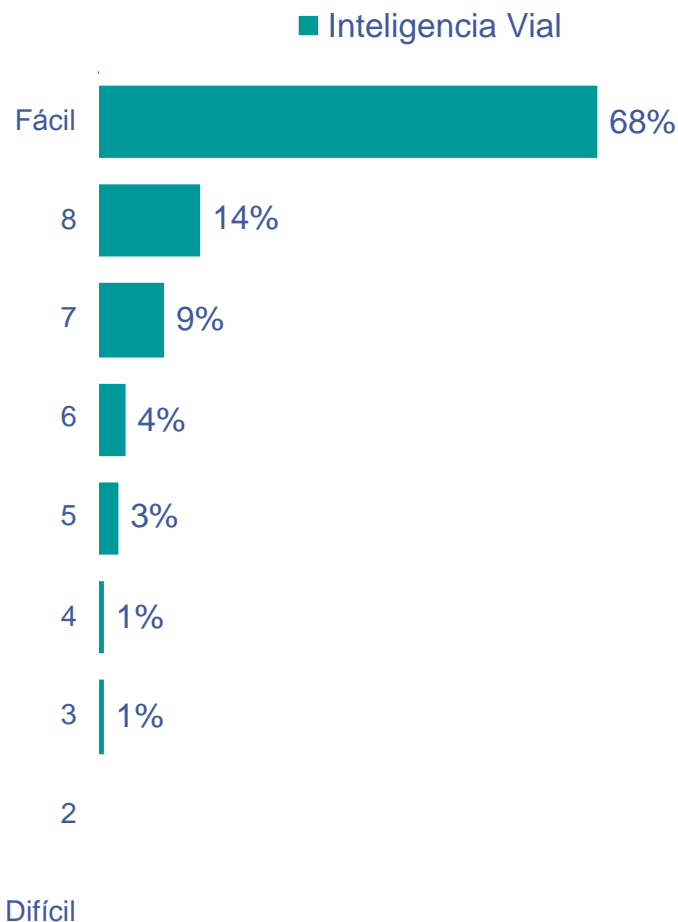
Se asocian tres mensajes principales:

- **Pensar antes de actuar:** Una invitación a no actuar impulsivamente ni por inercia.
- **No buscar excusas:** Invitación a ser responsable de sus propios comportamientos.
- **Tomar conciencia de lo que usted hace:** Ver que su participación y compromiso es importante para mejorar la seguridad en las vías.

Todo esto genera una expectativa positiva respecto al cambio → *"Si todos cumplimos cómo sería de chévere andar en las calles".*

# Inteligencia vial es fácil de entender

¿Qué tan **fácil de entender** ha sido la campaña?



**Base:** 483 encuestas ponderadas. Quienes sí recuerdan Inteligencia Vial (comprobado)

# Inteligencia vial gusta a la audiencia

¿Qué tanto **le gustó** la campaña?

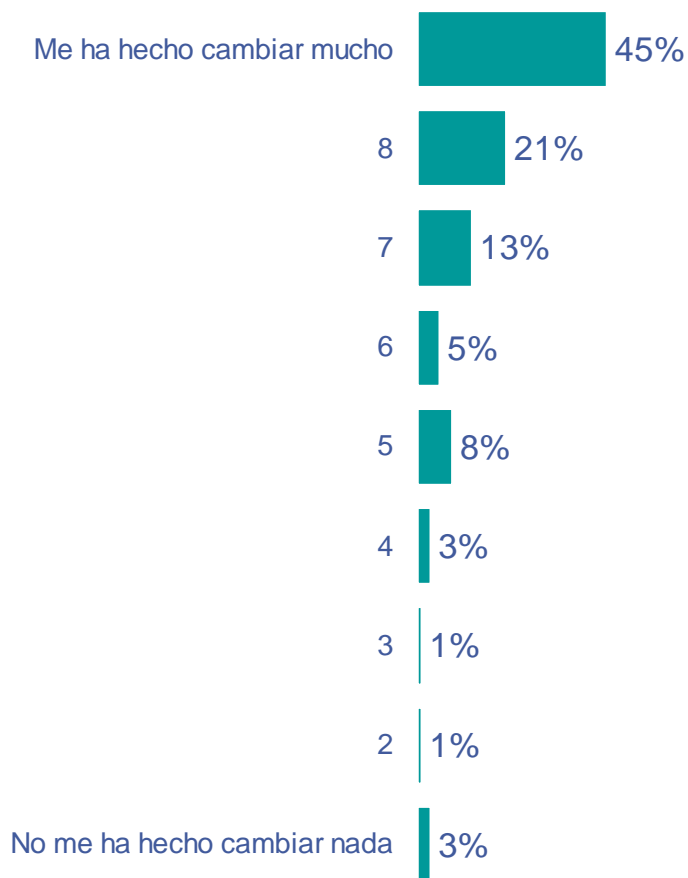


**Base:** 483 encuestas ponderadas. Quienes sí recuerdan Inteligencia Vial (comprobado)

# Inteligencia vial genera intención de cambio de comportamiento

¿Qué tanto la campaña **lo ha hecho cambiar** en su forma de pensar sobre su comportamiento en la vía, bien sea como peatón o conductor?

■ Inteligencia Vial

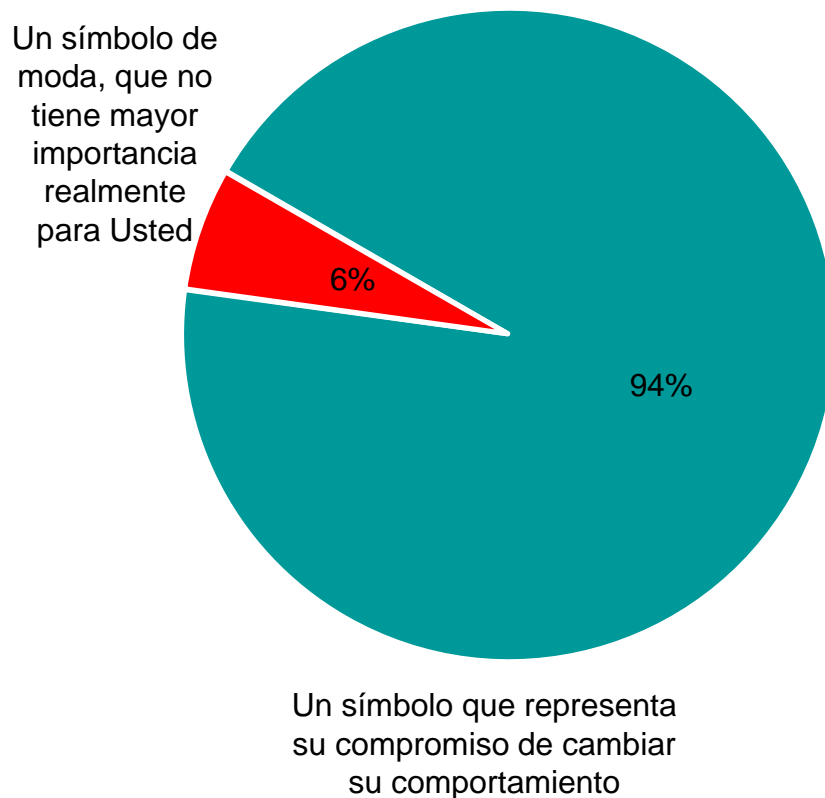


**Base:** 483 encuestas ponderadas. Quienes sí recuerdan Inteligencia Vial (comprobado)



# El material de “Inteligencia Vial” se reconoce como un símbolo de su compromiso de cambio

*Para Usted el material de inteligencia vial  
es: (Respuesta única)*



## *La imagen es elocuente, la entiende quien conoce la campaña y quien no la conoce*

### **Significa:**

Estar atento, estar pilas  
Pensar, usar la cabeza,  
Tener sentido común.  
Estar alerta.

### **Genera:**

Compromiso y responsabilidad  
cuando se tiene el símbolo.  
Orgullo por ser inteligente en la vía  
Indignación cuando alguien que  
porta el símbolo transgrede las  
normas.

**Es llamativo y fácil  
de recordar**  
**Refuerza el mensaje  
de la campaña**

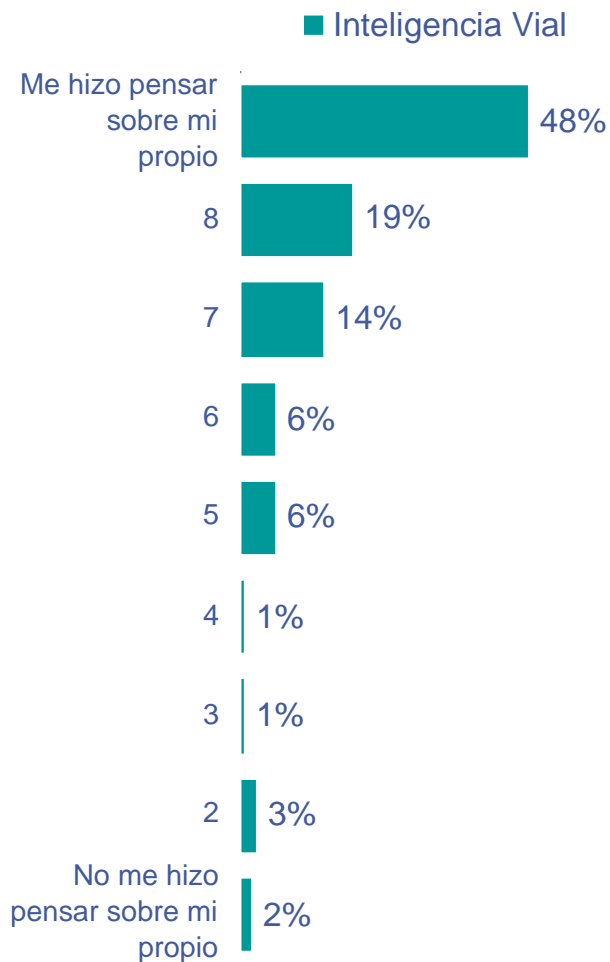


Aunque sigue predominando la emoción sobre la razón, hay evidencias de nuevas herramientas de control emocional



# Inteligencia vial genera reflexión sobre el comportamiento propio

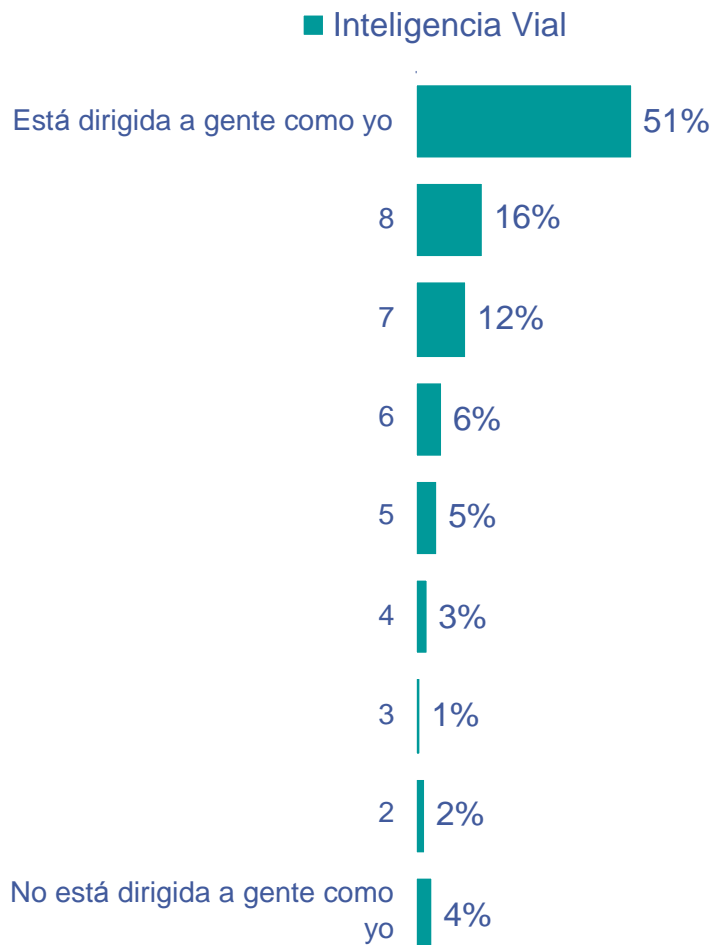
¿Qué tanto **le hizo pensar** en su propio comportamiento la campaña?



**Base:** 483 encuestas ponderadas. Quienes sí recuerdan Inteligencia Vial (comprobado)

# Inteligencia vial genera identificación, rompe la idea de que es comunicación para otros

¿Qué tanto siente que la campaña **está dirigida a gente como usted?**



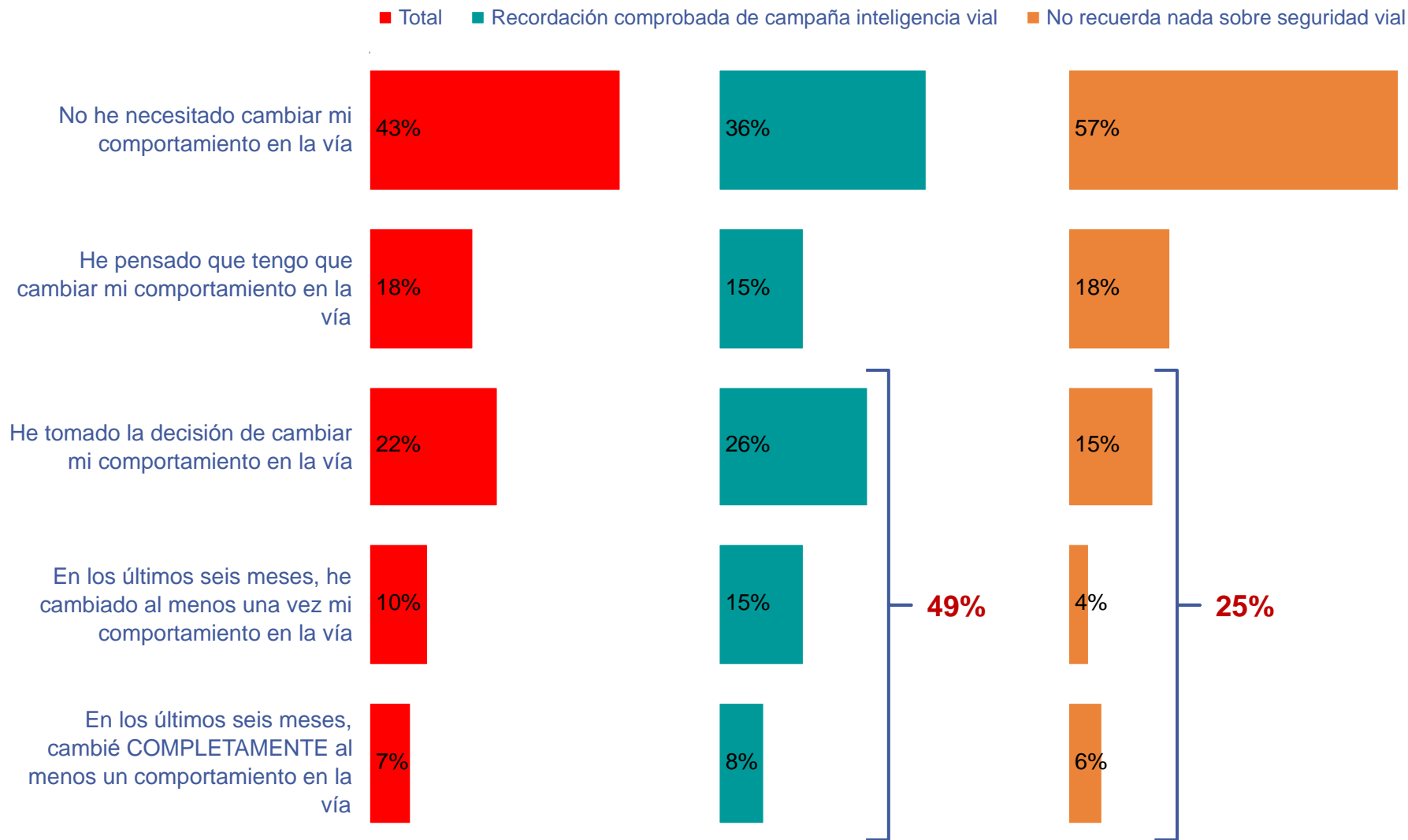
**Base:** 483 encuestas ponderadas. Quienes sí recuerdan Inteligencia Vial (comprobado)

Si bien seguimos siendo egoístas,  
comienza a surgir un sentido de *sistema*  
en el que las decisiones de uno nos  
afectan a todos



# Las personas que recuerdan “Inteligencia Vial” reportan mayor intención/cambio de comportamientos

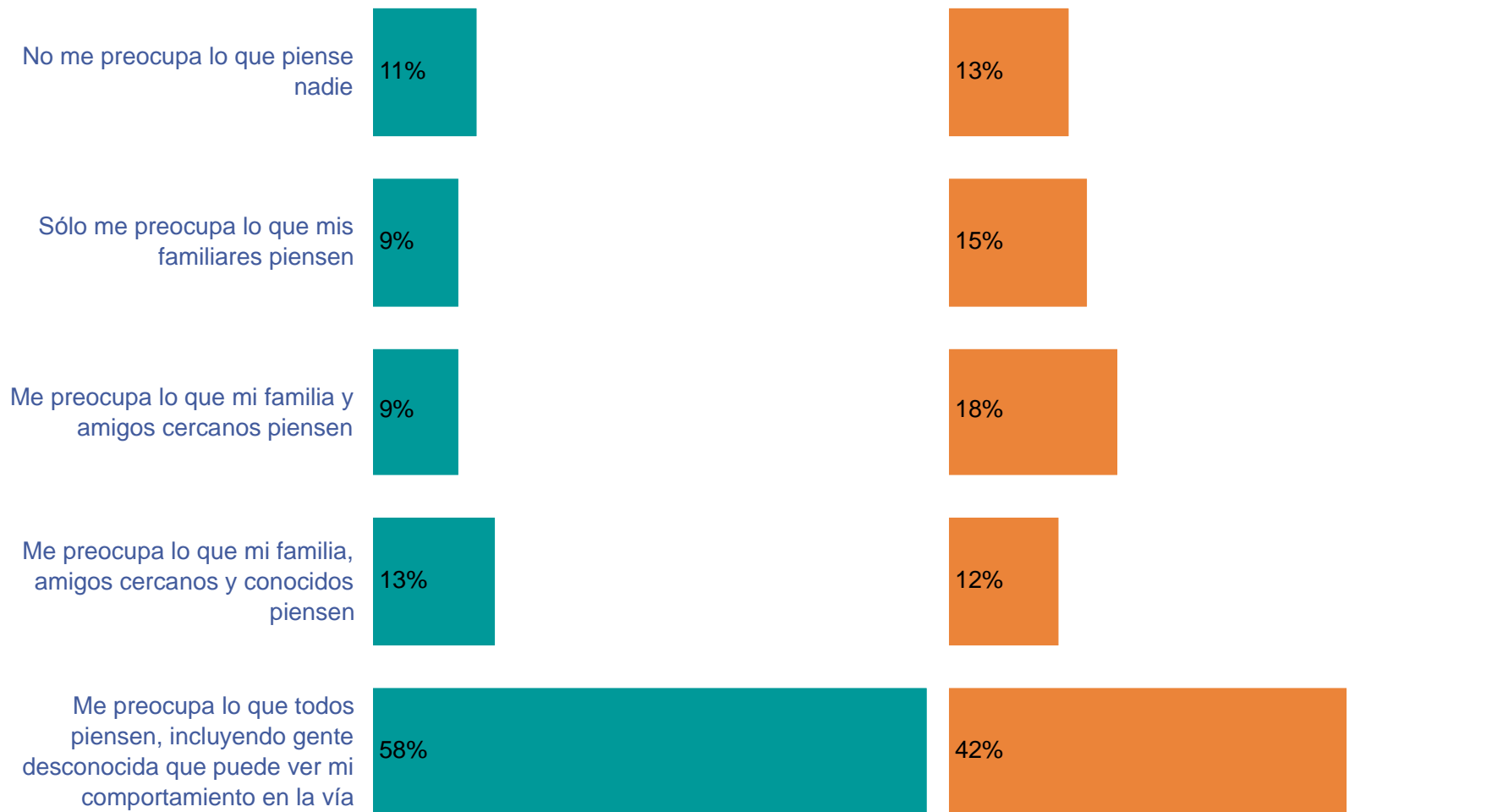
*En lo que tienen que ver con sus propios comportamientos en la vía, ¿cuál de las siguientes afirmaciones lo describen mejor a usted?*



## Y claramente hay mayor atención hacia las propias acciones y un sentido de la responsabilidad frente a los demás

En lo relacionado con lo que piensen los demás de sus comportamiento en la vía, ¿cuál de las siguientes frases **lo describen mejor** a Usted?

■ Recordación comprobada de campaña inteligencia vial ■ No recuerda nada sobre seguridad vial





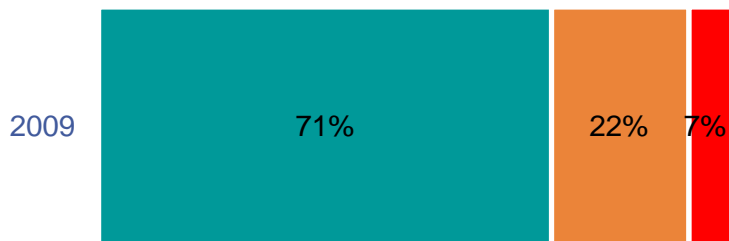
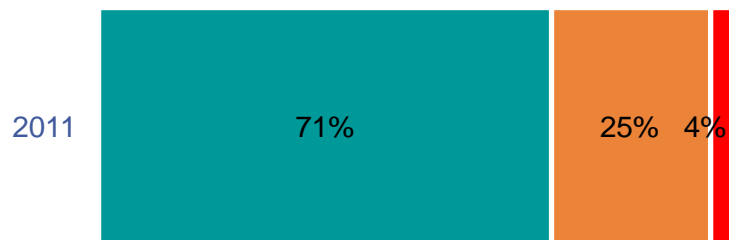
Persiste el sesgo optimista y aunque “el vivo vive del bobo” estamos comenzando a ver al otro como merecedor de respeto, e incluso reconocer sus cambios



# No hay cambios notorios desde el 2009 en la auto percepción de prudencia, e incluso ha aumentado el “sesgo optimista” del buen conductor.

¿Qué tan **prudente** se considera Usted pensando en temas de seguridad vial? (De 1 = Nada a 5 = Mucho)

■ Mucho (4+5) ■ Algo (3) ■ Nada (1+2)



¿Qué tan **buen conductor** se considera Usted? (Respuesta única)

■ Mejor que la mayoría  
■ Como el promedio  
■ Peor que la mayoría



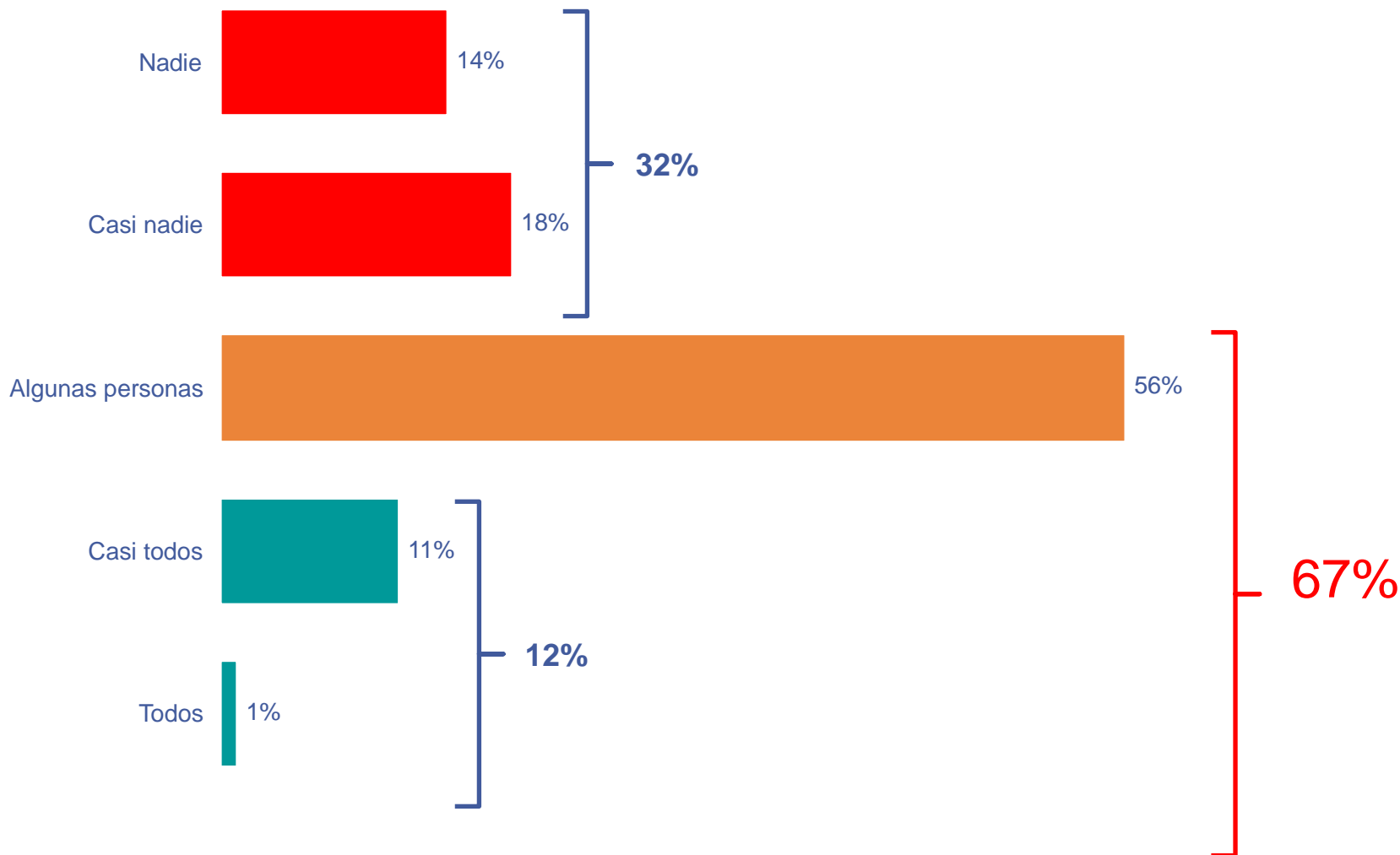
## Pero hay cambios importantes en la observancia de los propios comportamientos: ESTAMOS DESPERTANDO!!!!

¿Cuándo fue la última vez que tuvo un **comportamiento peligroso** como conductor o peatón que hubiera podido ponerlo en peligro a Usted o a otras personas en la vía pública? (Respuesta única)



# Y estamos comenzando a “humanizar” la convivencia. Menos jueces de otros, más respeto hacia los demás

*En su opinión, ¿qué tanta gente ha mostrado cambios en su comportamiento vial en los últimos seis meses? (Respuesta múltiple)*



Todavía muchos creen que las norma para otros.

La aplicación de mayor *control* es percibido por los ciudadanos como un acierto.

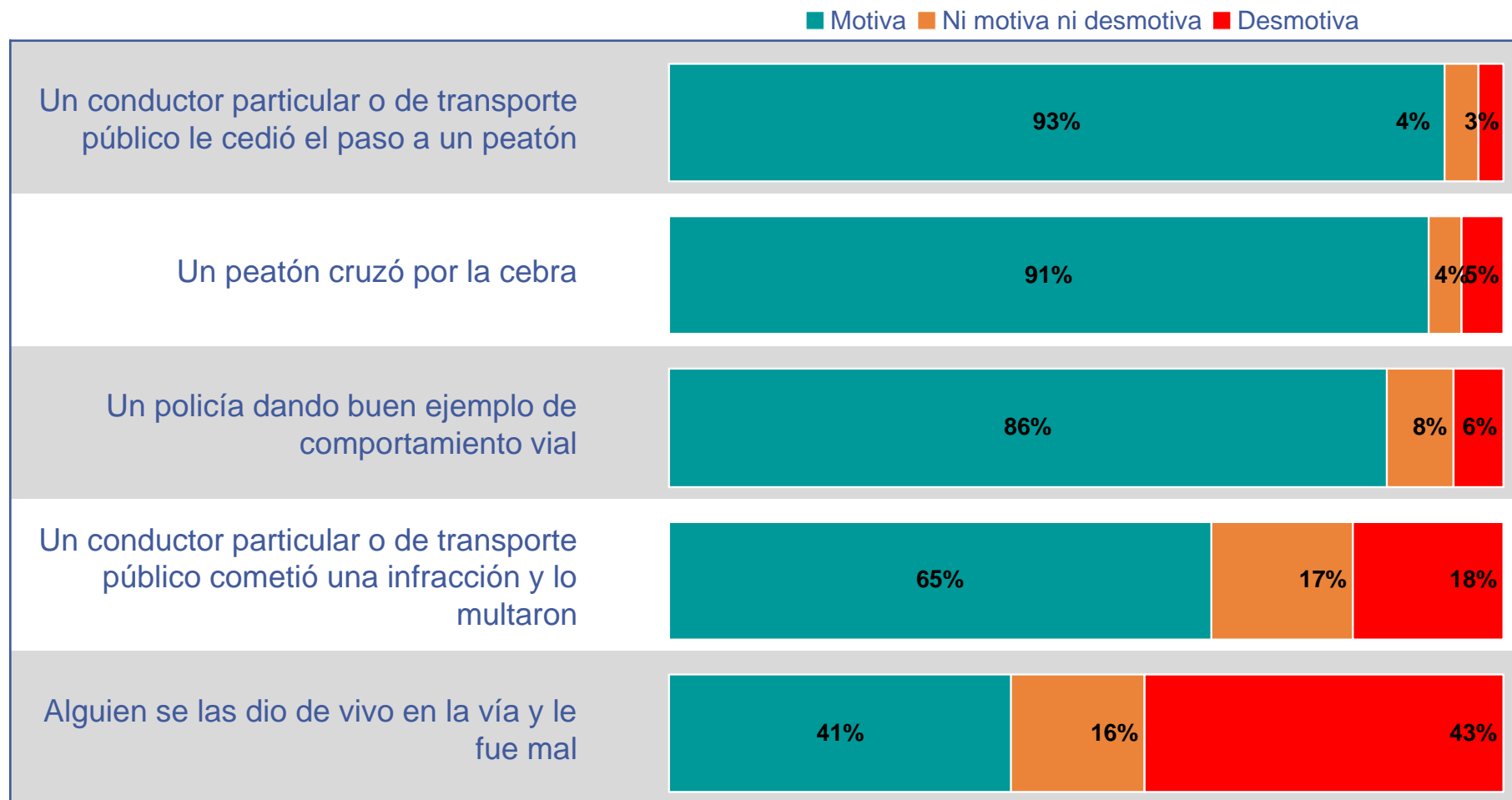
Entre los principales *motivadores* de cambio está ver que un conductor respete un peatón.

Entre los principales *inhibidores* de cambio ver autoridades incumpliendo las normas.



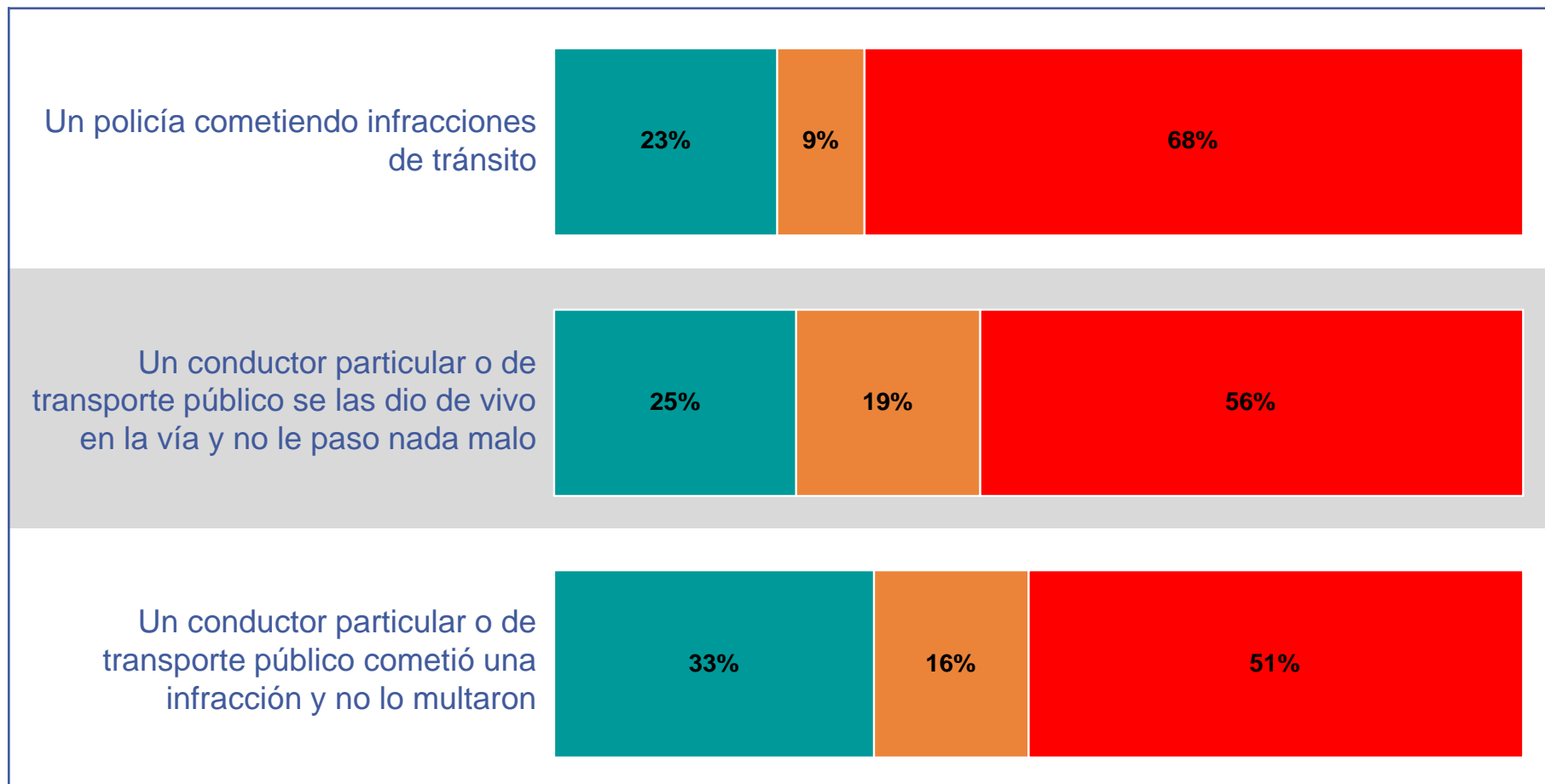
## Situaciones y motivadores de cambios de comportamiento

*Esta acción, ¿qué tanto lo **motiva o desmotiva** a mejorar su comportamiento vial? (de 1 = Lo desmotiva mucho, a 5 = Lo motiva mucho)*



*Esta acción, ¿qué tanto lo **motiva o desmotiva** a mejorar su comportamiento vial? (de 1 = Lo desmotiva mucho, a 5 = Lo motiva mucho)*

■ Motiva ■ Ni motiva ni desmotiva ■ Desmotiva



# La gente reconoce que vigilancia y control al cumplimiento en las normas es fundamental



## Se acierta con..

- Presencia de la autoridad y de auxiliares de movilidad (patrullas, retenes, controles de emisiones, etc.).
- Se insiste en operativos para el control y sanción de infracciones específicas (por ejemplo uso del cinturón, del casco, controles de alcoholemia...).
- Uso de herramientas tecnológicas (cámaras, detectores de velocidad, fotomulta) → *"Esas cosas de seguridad, de cámaras, hace que puedan empezar a tomar conciencia"*.



## Se falla cuando...

- La autoridad **se deja sobornar** (recibe dinero, coloca una infracción menor) → *"La palabra celebre de ellos es ¿cómo quieres que te colabore?... Y uno ya sabe"*.
- Se **ignoran muchas infracciones**.
- Hay **desigualdad en el control de los actores viales** (solo revisan a los motociclistas y al transporte público lo dejan hacer lo que quiere)
- La autoridad **solo hacer presencia en momentos específicos**.
- Se entregan licencias a personas que no cumplen los requisitos.
- Un infractor habitual puede circular en las calles → *"Este tipo debe \$20.000.000 ¿cómo tiene un pase?"*.
- La autoridad infringe las normas → *"Eso es lo más normal, ver policías violando las normas de transito"*.
- Hay abuso de la autoridad.
- Auxiliares bachilleres, a los que no se les respeta.



# El rigor en la aplicación de las sanciones ha sido uno de los principales motivadores de cambio

Con respecto a las sanciones...



**Se acierta con..**

- La sanción es rigurosa y corresponde con la gravedad de la falta.
- Se ve afectado el patrimonio de la persona.
- Combina varios castigos → *"El parte está por 400 y pico de mil de pesos, a parte de eso hay que pagar el parqueo de la moto, la grúa de la moto".*
- La sanción afecta el tiempo y el trabajo.
- No se puede burlar la sanción → *"Perdía su licencia y entonces se iba para otra ciudad, ahorita eso tiene su conexión, como esta conectado todo ahí aparecen las multas de Bogotá"*



**Se falla cuando...**

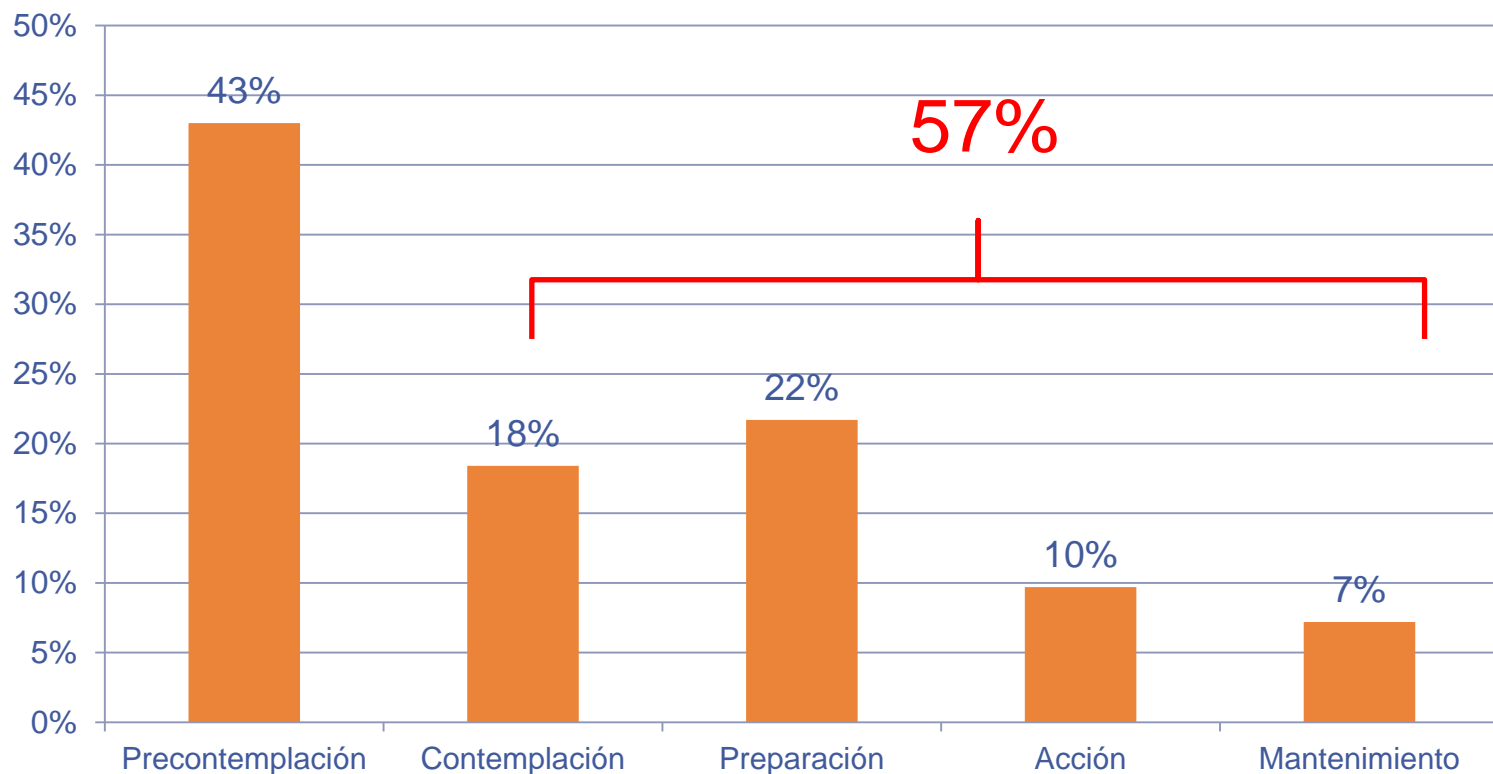
- No hay justicia, algunos son sancionados y otros no.
- La autoridad no es sancionada.
- Se negocia la sanción por una más baja.
- Se permite que personas con sanciones pendientes transiten en la vía.
- Flexibilización de las multas (reducirlas con un curso, ofrecer amnistías)
- Se establece que un comportamiento es incorrecto y no hay sanción.

La mayoría de gente ya comenzó a cambiar (57%).

Un segundo grupo conoce el concepto, mira su propio comportamiento pero cree que las recomendaciones son para los demás (43%). En otras palabras, predica pero no aplica.



## Estados de cambio de comportamientos



- El 57% de los encuestados reportan estar en un estadio que implica cambio de comportamientos.
- Fase de *contemplación*: empezando a reconocer su comportamiento imprudente y considerado pros y los contras
- Fase de *preparación*: intención de cambiar su comportamiento.
- Fase de *acción*: reporta haber cambiado su comportamiento al menos una vez en los últimos 6 meses.
- Fase de *mantenimiento*: reporta haber cambiado al menos un comportamiento de manera sostenida durante al menos seis meses.

## Principales cambios: mayor respeto al peatón y menor conducción con alcohol

Las conductas correctas son las más frecuentes, pero tienen mucho menor impacto y difusión que las incorrectas

*"Generalmente el bien es callado y el mal se ve más, entonces detectar a los que actúan bien es más difícil que detectar a los que actúan mal".*

Los comportamientos en que se menciona haber mejorado, son:

- Dar prioridad al peatón cediéndole el paso en la vía → *"Respetar al peatón, darle prelación al peatón, eso me ha tocado bastante".*
- Mayor respeto por las cebras → *"Ya saben que se tiene que pasar por la cebra y la mayoría de gente pasa por las cebras".*
- Disminución del conducir embriagado → *"Yo tengo muchos amigos que dicen, yo voy a tomar, para qué llevo el carro".*
- Conducir sin exceso de velocidad → *"A la velocidad adecuada donde se debe, por lo menos si es vía rápida pues rápido, si estamos en un barrio pues obviamente no tan rápido".*

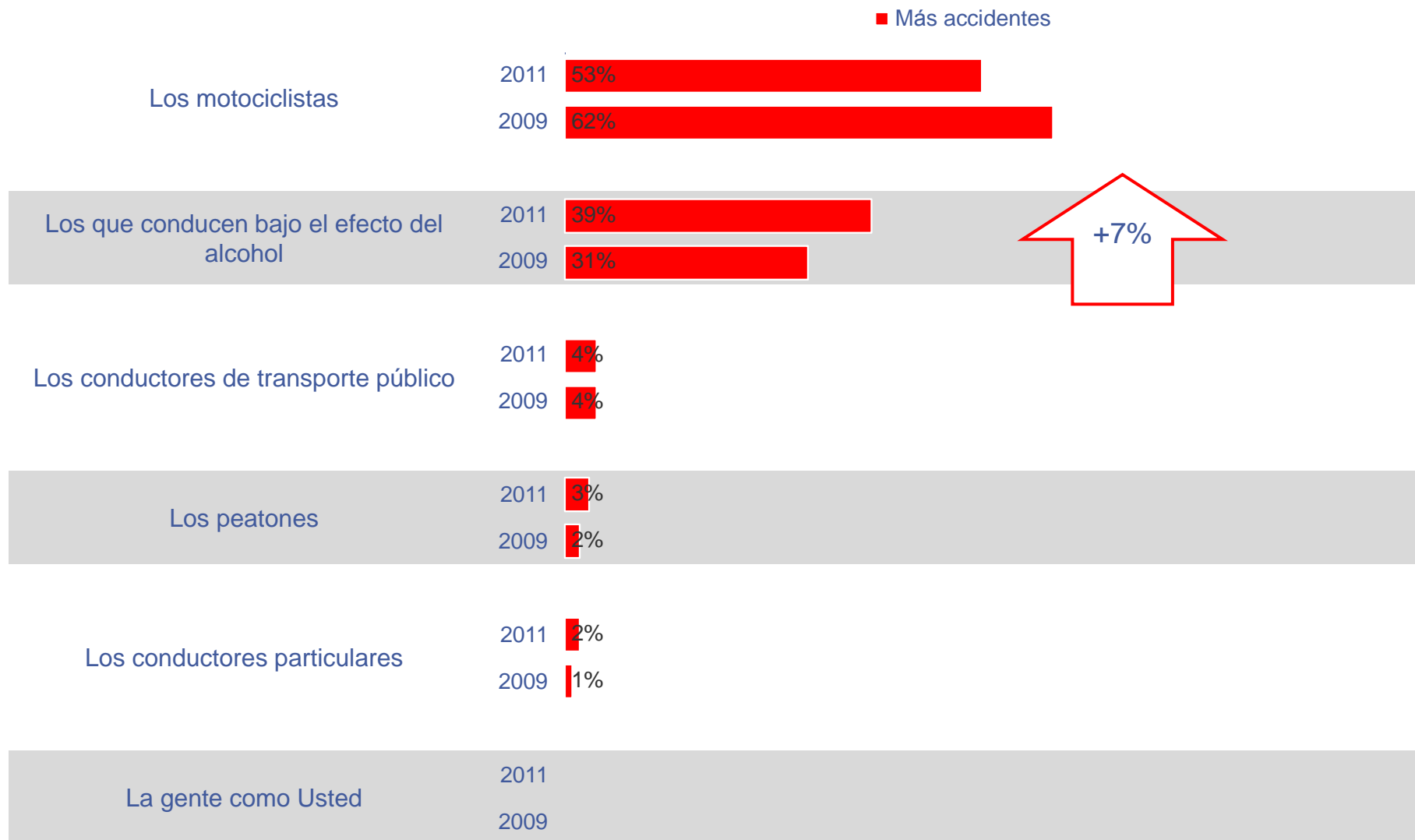
## Cambios específicos reportados

Con precisión, ¿qué comportamientos **ha cambiado** Usted en los últimos **SEIS** meses? ¿Qué es lo que ahora hace correctamente, que antes no hacía, o no siempre hacía? (Respuesta múltiple)



# Se observa un aumento en el reconocimiento del riesgo de accidentarse bajo el efecto del alcohol.

Según lo que Usted sabe o cree, ¿cuáles de estas personas son las que **MÁS accidentadas** de tránsito tienen?



CORPORACIÓN



FONDO DE PREVENCIÓN VIAL

PREVENIR ES VIVIR

GRACIAS

INTELIGENCIA  
VIAL ÚSALA

