

“Estudio de Opinión Pública Seguridad Vial en Chile”

Informe Final



Diciembre 2011

A. Contenidos

A. Contenidos	2
B. Presentación	4
C. Objetivos y Antecedentes Generales	6
1. Objetivo General	6
2. Objetivos Específicos	6
a. <i>Análisis de la “Cultura Vial” en Chile</i>	6
b. <i>Análisis de opinión pública de nuevas medidas y acciones a implementar</i>	6
D. Descripción General del Estudio	8
c. <i>Fase Cualitativa</i>	8
d. <i>Fase Cuantitativa</i>	9
E. Estructura del Informe	10
F. Fase Cualitativa: Metodología	11
1. Técnica	11
2. Muestra	12
G. Fase Cualitativa: Resultados	13
3. De La Cultura Vial	13
a. <i>Los grandes temas de la realidad nacional actual</i>	13
b. <i>Preocupaciones y temores del target</i>	15
c. <i>¿Qué significa para el target la Seguridad?</i>	22
d. <i>Delincuencia y accidentabilidad: El miedo a salir a la calle</i>	23
e. <i>Seguridad vial: su valor como problemática global</i>	25
f. <i>Seguridad vial: estrategias del target para mantenerse a resguardo</i>	27
4. De la evaluación de las medidas propuestas	39
5. Conclusiones y Recomendaciones de la Fase Cualitativa	50
a. <i>Un modelo para comprender cómo se generan las conductas en seguridad vial</i>	50
b. <i>Recomendaciones para publicidad en seguridad vial: territorios de posicionamiento / caminos de comunicación</i>	56
Fase Cuantitativa: Metodología	64
1. Técnica	64
2. Muestra	65

H. Fase Cuantitativa: Resultados.....	67
1. De la Cultura Vial	70
a. Actividades Viales realizadas por las Personas.....	70
b. Importancia de la seguridad vial como temática en el país.....	72
c. Percepción de riesgo vial y actividades riesgosas.....	74
2. De la evaluación de las medidas propuestas.....	128
3. Conclusiones y Recomendaciones de la Fase Cuantitativa	132
d. De la Seguridad Vial como Temática País	132
e. Actividades de Riesgo.....	133
f. Percepción de Medidas.....	133
I. Conclusiones y recomendaciones finales.....	134
J. Principales Insights Comunicacionales.....	136
a. El target: desesperanza y resignación.....	136
b. La seguridad vial: elementos específicos para la construcción de la comunicación.....	139
K. Anexo I: Pauta de FocusGroup.....	146
L. Anexo II: Cuestionario	149

B. Presentación

Este documento corresponde al Informe Final del Estudio de Opinión Pública de Seguridad Vial, ejecutado por ICCOM para la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), como respuesta al llamado a licitación realizado por este organismo en el año 2011, cuya ejecución se inició en Noviembre del mismo año.

Contexto del Estudio

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha realizado un llamado mundial a unirse al Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, esto porque de mantenerse la tendencia actual de fatalidades asociadas a accidentes de tránsito, el año 2020 ésta podría ser la quinta causa de muerte en el mundo.

El Gobierno de Chile en respuesta a este llamado, y considerando que lamentablemente fallecen cerca de 1.600 personas al año producto de accidentes de tránsito, estableció la primera meta concreta en esta materia: “reducir un 20% el número de fallecidos en accidentes de tránsito al 2014”.

Para lograr la meta, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), en conjunto a Carabineros de Chile y a los nueve Ministerios que la conforman, definieron, bajo el liderato del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, un Plan de Acción Estratégico basado en tres pilares: (I) Marco Legislativo, (ii) Fiscalización y (iii) Educación y Difusión.

En definitiva, se están desarrollando medidas que apuntan a resguardar la seguridad de los ciudadanos. Sin embargo, hay conciencia de que algunas de estas iniciativas pueden provocar resistencia en la sociedad.

Algunas de estas medidas son las siguientes:

1. Mayor fiscalización a conductores

Los países desarrollados han abarcado la falta de cobertura de fiscalización mediante la incorporación de tecnología de fiscalización automatizada en las vías, generando a su vez procesos administrativos de sanciones y cobranzas. Con esto se busca que los conductores reduzcan su velocidad de conducción para respetar las leyes de tránsito, lo que ha traído consigo excelentes resultados en la reducción de accidentes.

2. Mayor dificultad para la obtención de licencias de conducir

Actualmente, se están analizando modificaciones a la reglamentación que permitan mejorar aspectos relacionados con la evaluación teórica y médica. La ineficacia del actual sistema, considerado a la luz de la alta incidencia del factor humano en la ocurrencia de accidentes, permite identificar la existencia de un gran potencial de reducción de accidentes a través de la implantación de evaluaciones más estrictas y rigurosas a los conductores.

3. Fortalecimiento de la seguridad de tránsito en el sistema educacional chileno.

Para implementar una cultura de seguridad vial en el país, es indispensable considerar el fortalecimiento de la temática en el sistema educacional. Los niños son los que más fácilmente adoptan nuevas conductas y pueden influenciar en cambios de comportamiento, incluso en los adultos. A partir de marzo 2012 se iniciará un proceso de fortalecimiento de la seguridad vial en los planes de estudio de enseñanza básica y media.

C. Objetivos y Antecedentes Generales

1. Objetivo General

Realizar un estudio de opinión pública sobre seguridad vial en Chile que entregue un completo levantamiento de *insights* para identificar creencias, actitudes profundas y patrones de comportamiento asociados con la seguridad de tránsito.

Esto, como input para el desarrollo de un Plan Estratégico Comunicacional que potencie el impacto de las políticas públicas a implementar y que apunte a modificar el comportamiento de los ciudadanos.

2. Objetivos Específicos

a. Análisis de la “Cultura Vial” en Chile.

Este objetivo está orientado a la realización de un análisis de la manera cómo las personas viven, sienten, piensan y actúan en el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento. En definitiva, las maneras de relacionarse con y en el tránsito vehicular.

b. Análisis de opinión pública de nuevas medidas y acciones a implementar.

Este objetivo está orientado a la realización de un análisis de la percepción de las personas de tres temáticas en particular:

- (i) Mayor fiscalización a conductores
- (ii) Mayor dificultad para la obtención de licencias de conducir

(iii) Fortalecimiento de la seguridad de tránsito en el sistema educacional chileno.

D. Descripción General del Estudio

Se realizó un estudio en dos etapas, las cuales están divididas según el tipo de análisis a realizar y la secuencia necesaria para el levantamiento de inputs de una a otra.

c. Fase Cualitativa

Se realizaron 9 Focus Groups, con las siguientes características:

- Moderados por psicólogos de nivel senior.
- La moderación de cada uno de los grupos se realizó en base a una pauta de moderación estructurada, que incluye los objetivos específicos a abordar y el set de preguntas a realizar.
- La pauta de moderación fue desarrollada por ICCOM, cubriendo todos los objetivos específicos en la secuencia más adecuada, privilegiando el levantamiento de los contenidos espontáneos antes que los guiados.
- La pauta guía de moderación fue aprobada por la contraparte técnica.
- Todos los grupos fueron grabados en DVD y transcritos como apuntes en Formato Word.

d. Fase Cuantitativa

Se realizó un estudio cuantitativo a través de encuestas aplicadas telefónicamente, con sistema CATI (Computer Aided Telephone Interview).

Se entrevistó a Hombres y Mujeres de entre 16 y 65 años que viven en zonas urbanas dentro del país; conductores actuales (cualquier tipo de vehículo, incluido bicicletas) y potenciales (a partir de los 16 años).

Las muestras logradas fueron las siguientes:

Ciudad	Muestra
Santiago	446
Antofagasta	376
Valpo / Viña	388
Concepción / Talcahuano	393
TOTAL	1.603

Tipo Conductor	Muestra
Conductor Actual	661
Conductor Potencial	283
Ciclista	44
Peatón/Pasajero	615
TOTAL	1.603

Edad	Muestra
Hasta 39	703
40 o Más	900
TOTAL	1.603

E. Estructura del Informe

Los resultados del informe son presentados de acuerdo a cada fase de investigación, como se presentará en la Descripción General del Estudio.

Para cada fase de investigación, se ha estructurado el informe, en los siguientes módulos:

- **Metodología**
 - o Técnica
 - o Muestra
- **Resultados de la Investigación**
 - o De La Cultura Vial
 - o De la evaluación de las medidas propuestas
 - o Conclusiones y Recomendaciones

De modo que para cada fase de investigación, se pueda estudiar la Metodología y los Principales resultados obtenidos.

Los resultados se han estructurado de acuerdo a los 2 objetivos específicos de estudio.

Finalmente, se ha incluido un módulo integrando los resultados de las Fases Cualitativa y Cuantitativa, que den cuenta de las principales recomendaciones para la comunicación efectiva de cara a la opinión pública.

- **Principales Insights Comunicacionales**

F. Fase Cualitativa: Metodología

1. Técnica

Focus Groups con 6-10 partícipes cada uno:

- Moderados por psicólogos de nivel *senior* (con más de 5 años de experiencia en la ejecución de la técnica), que trabajan en equipo: Un psicólogo tiene a cargo la moderación del grupo como rol principal y el segundo toma notas de los contenidos, manteniendo el rol de analista durante la moderación, con libertad de profundizar en algún aspecto en particular si lo estima necesario.
- Cada uno de los grupos se realiza en base a una pauta de moderación estructurada, que incluye los objetivos específicos que se abordarán y el set de preguntas a realizar.
- La pauta de moderación fue desarrollada por ICCOM, cubriendo todos los objetivos específicos en la secuencia más adecuada, que privilegia el levantamiento de los contenidos espontáneos antes que los guiados.
- La pauta guía de moderación fue aprobada por la contraparte técnica.

2. Muestra

Segmento	Nivel socioeconómico	
	C1C2	C3D
Conductores habituales (al menos 1 vez a la semana) clase B, vehículos particulares 25-55 años – mixto	1	1
Conductores habituales (al menos 1 vez a la semana) clase C, motos, 25-55 años, mixto	1	1
Potenciales conductores (planean conducir un vehículo particular en los próximos 6 meses) 16-24 años, mixto	1	1
Peatones 25-55 años, mixto	1	1
Conductores profesionales, vehículos de transporte público Clase A	1	
TOTAL	9	

- El segmento socioeconómico C1C2 corresponde al 30% de la población, reside principalmente en la zona oriente la Santiago, con ingresos familiares sobre \$1.100.000 mensual.
- El segmento C3D, corresponde al 60% de la población, reside en la zona nor y sur poniente de Santiago, con ingresos familiares sobre \$500.000 mensual.

G. Fase Cualitativa: Resultados

3. De La Cultura Vial

a. Los grandes temas de la realidad nacional actual

Se observan 3 macro-temáticas que, de manera transversal, se levantan en el target consultado. Estas temáticas son identificadas como los grandes temas país, como los responsables del estado social actual que vivimos.

- **Educación:** acceso, oportunidades, brecha entre educación privada y pública, dificultades para ingresar a una carrera que permita una estabilidad económica actual y futura.
 - o En el contexto actual, el tema de la educación es aún más fuertemente levantado como temática a nivel país debido a la contingencia (movilizaciones estudiantiles).
 - o Se vive un descontento generalizado respecto al acceso a la educación, especialmente en los sectores de GSE más bajos, que no siempre cuentan con los recursos económicos suficientes para obtener una educación de calidad que les permita la ansiada movilidad social.
- **Delincuencia:** riesgos, inseguridad, bajo control de las autoridades y del poder judicial.
 - o La delincuencia se levanta como una de las temáticas más relevantes que afectan transversalmente a la población. El pequeño delito (asaltos, robos en casas, por ejemplo) es el principal factor de riesgo percibido en general.

- o Bajo este mismo “ítem” tienden a situar otros temas, como la drogadicción (que es -en realidad y en primera instancia- un tema de salud pública) y el tráfico de drogas. A medida que desciende el GSE, la temática del narcotráfico (especialmente el microtráfico, que se inserta en la cotidianeidad del target, en las poblaciones, en el día a día de los vecinos) se levanta cada vez con más fuerza entre las grandes preocupaciones, porque se percibe como uno de los principales responsables de los “problemas” de la juventud actual.
- **Salud:** acceso, desigualdad entre sistema público y privado, baja cantidad de recursos de los hospitales y postas.
 - o **La salud es la temática que cierra la tríada de macro-problemas percibidos a nivel país.** Su importancia es crucial, así como la profundidad de sus problemas percibidos. Si bien la delincuencia y la educación son temas de fondo, e incluyen a otras áreas como justicia o medio-ambiente, por ejemplo, la salud es levantado como un problema aún más importante y urgente, porque en muchos casos la vida o muerte depende de ella.

Esta tríada de macro-problemas nacionales se ha ido instalando en el discurso del target con el paso del tiempo. Lo vemos a lo largo de las distintas investigaciones que realizamos en marketing. Es parte de las representaciones sociales, del discurso de los distintos segmentos y edades.

Estos temas son parte de las promesas de campaña electoral de candidatos presidenciales u otros cargos públicos de los distintos sectores políticos, están en los medios de comunicación día a día, y suelen conformar la agenda de prioridades de cada gobierno, lo que les ha ido dando un lugar en el repertorio mental del target cuando piensan en los problemas nacionales a nivel global.

b. Preocupaciones y temores del target

Cuando nos adentramos en las preocupaciones cotidianas del target, las preocupaciones se tornan más particulares y singulares. Cada quien erige temores específicos, que tienen que ver con sus historias, con su biografías.

Es posible reconocer, sin embargo, algunos temas transversales según la etapa de la vida que están transitando.

“Ser alguien en la vida”: núcleo de las preocupaciones de los jóvenes en el día a día.

Esta parte del target, a diferencia de los jefes de hogar como veremos a continuación, suele centrar sus preocupaciones en el **desarrollo profesional y académico**. La familia de origen es también un lugar fundamental para los jóvenes, porque es el centro / motor del desarrollo personal, pero las preocupaciones por lo general están puestas en responder a ella (y a sí mismos) a través de un desarrollo integral, no en protegerla o cuidarla como en los jefes de hogar.

Para los jóvenes, **estudiar** para poder **trabajar** y conseguir la **independencia** y **diferenciación** respecto de la familia de origen, es la principal motivación en la cotidianeidad. Salir del colegio, continuar estudios superiores y conseguir un empleo son metas muy relevantes para esta parte del target, porque es percibida como “la” manera de comenzar a consolidar un futuro próspero.

“A mí lo que me preocupa ahora es terminar la carrera, tengo todas las pilas puestas en eso. Es mi única preocupación ahora, porque vivo con mis viejos y no tengo que pagar nada. Quiero terminar luego la carrera para trabajar y poder tener mis cosas. No es que esté mal ahora con mis viejos, pero igual me dan ganas de independizarme y saber cómo es”

Si bien cada uno de los jóvenes tiene sus propias convicciones y contextos, la tendencia parece mostrar que (expresado de maneras distintas) hablan sobre el futuro y las proyecciones educacionales-profesionales de cada uno. Hablan sobre lo que será de ellos en adelante. Lo que *sucederá*. Si podrán estudiar o no. Si conseguirán un trabajo, una pareja, una familia y un norte hacia el cual guiar lo que van sembrando. Se preguntan si quieren construir una familia y qué tipo de familia es la que quieren construir.

Siempre el futuro es un elemento constitucional de la percepción humana: no se puede pensar un ahora sin un pasado y un futuro que sirvan de referencia. En los jóvenes, esta condición cognitiva parece potenciarse. Las preocupaciones y temores se centran en la mirada hacia adelante, y en ese *adelante* lo que tienen más cerca / enfocado son los estudios.
O el trabajo. O ambos.

“Para que no les falte nada”: núcleo de las preocupaciones cotidianas de los jefes de hogar.

Gran parte del target de este estudio corresponde a jefes de hogar, padres y madres que han migrado desde sus familias de origen y han construido sus propios grupos familiares. En esta parte del target, la familia que han fundado suele ser el centro / núcleo de las preocupaciones, porque es el “gran proyecto” que da sentido a los esfuerzos y sacrificios de la vida cotidiana. Cuando se construye una familia, y especialmente con la llegada de los hijos, casi como automáticamente los padres y madres postergan gran parte de sus propias necesidades y deseos, y se entregan en una empresa dedicada y exigente, que les demanda centrar y canalizar todas sus energías en el cuidado diario de los hijos. En este proceso, los hobbies y pasatiempos –antes dueños de parte del tiempo libre- se resignan o debilitan, y los fines de semana, antes entregados a la vida social, se comparten en familia para recuperar en alguna medida el tiempo familiar perdido durante la rutina semanal.

Pese a lo abrumador que esta imagen pudiera parecer cuando se mira “desde fuera”, la sensación de estar en este proceso de construcción y desarrollo de la propia familia no se vive como una presión *alienante* en los jefes de hogar. Esta auto-postergación se hace por necesidad y por gusto; para ellos es una obligación (como padres), pero a la vez es una elección libre y dignificante. La carga emocional / angustiante que puede tener por momentos este “estrés” por sacar a la familia adelante (especialmente en los GSE más bajos) dependerá de cada sujeto y su manera de responder a las preocupaciones y responsabilidades de la vida. Pero lo que no es relativo a cada quien es la relevancia que la protección y cuidado de la familia cobra como núcleo de las preocupaciones en la vida cotidiana. La familia, independiente del GSE que estemos analizando, es aquello que hace a los jefes de hogar levantarse cada mañana e invertir gran parte de sus energías.

Las preocupaciones más frecuentes respecto a la familia y su cuidado y protección giran en torno a los tres grandes temas país que vimos en el apartado anterior: educación, salud y delincuencia. Esta tríada, es la que define la protección y cuidado que buscan para la familia. Quieren proveer educación (estudios formales, educación sobre la vida, cultura general, etc.), salud (buena alimentación, motivar al deporte, dar cariño, etc.) y seguridad frente a la delincuencia (un lugar seguro para vivir, un barrio sin “malas juntas”, etc.). La labor a la que se desafía un jefe de hogar, por tanto, es integral y compleja. Y esta complejidad es la que hace que el rol les demande una atención tiempo completo a cada uno de los integrantes de la familia.

Si bien cada perfil responde de manera distinta a las preocupaciones familiares, podemos ver que el grupo nuclear (y en algunos casos también la familia extensa) es siempre un foco de preocupación. Para un jefe de hogar, por ejemplo, la preocupación es dar seguridad, proteger y potenciar a cada uno de los miembros de la familia. Si los hijos están pequeños aún, las preocupaciones estarán puestas en generar las condiciones de posibilidad para que cada uno de ellos pueda optar a la mejor educación posible, y en buscar contextos adecuados para que tengan un desarrollo emocional, social y económico favorable.

“Ahora mi preocupación es que [mis hijos] estudien y que nos les falte nada. Cuando llegan los hijos la cosa es distinta. No les puedes fallar. A mí me importa que todos estudien y que no hagan malas juntas. Con eso, tarea cumplida.”

“Ahora quiero estar tranquilo”: núcleo de las preocupaciones cuando llegan al nido vacío.

Cada momento de la vida va marcando también una evolución en las preocupaciones y prioridades de la cotidianeidad. Cada etapa se define desde una posición particular: los **jóvenes** desde la mirada hacia el **futuro** y el **desarrollo**; los **jefes de hogar** desde una visión **presentista** y centrada en la protección y cuidado de la familia que han construido; y el target de mayor edad, cuando los hijos ya se han ido (nido vacío), enfocados en la historia construida a través del tiempo, la recuperación de la serenidad, y la vuelta hacia sí mismo.

Esta última etapa distinguible en el desarrollo etéreo, muestra una singularidad característica: la calma y la premura. Las preocupaciones que habían guiado la vida familiar tienden a distenderse cuando los hijos se independizan, y generan una sensación de “tarea cumplida”. El desarrollo económico necesario para la educación, salud y protección de la familia se vuelve menos demandante, y las ambiciones de la mediana edad se comienzan a disipar, a perder sentido cuando se vacía el nido.

Lo que cobra relevancia, en cambio, es la vuelta hacia sí mismo. Se recupera la tranquilidad, las ansiedades cotidianas disminuyen, y lo necesario para vivir comienza a ser sólo lo indispensable y algo más. Los pasatiempos resignados por el cuidado de los hijos comienzan a resurgir, y lo nuevo y lo simple comienza a ser un estandarte de vida que permite mantener la serenidad.

“Cuando era más joven andaba corriendo como loco detrás de la plata. Tenía que pagar mil cosas y siempre era mejor trabajar un poco más, aunque siempre tratando de no descuidar la casa. Pero para tener una familia se necesita plata, si no, la cosa no funciona. Ahora vivimos con lo justo, si necesitamos más plata, trabajo más, si no, me voy para la casa temprano. Ya no taxeo de noche. ¿Para qué si ahora tenemos que tener para comer, y para darnos algún gustito de vez en cuando? Ahora quiero descansar, ya no me estreso.”

En esta etapa de la vida, y dado que los hijos ya no están en casa, la preocupación por sí mismo, por la salud y el sustento básico, por las enfermedades que amenazan, se vuelven el foco de atención, y las preocupaciones se vuelcan hacia esas áreas de la vida.

En esta vuelta sobre sí mismo, el target comienza a re-disfrutar la vida. El hermoso y natural proceso de centrarse en la protección y cuidado de la familia vivido durante gran parte de la vida desaparece, y el sujeto queda encarado frente a sí mismo, frente a lo que era antes de construir una familia. Debe hacerse cargo de sí, de su historia, de su pasado y de lo que le gusta. En este sentido, el nido vacío (la etapa en que los hijos dejan el hogar de origen), marca una especie de cambio de paradigma en lo que es relevante o no para el sujeto. Las prioridades cambian, las necesidades se transforman y esto impacta directamente en las preocupaciones de la vida cotidiana.



Como se observa en el esquema, las preocupaciones a nivel país / macro son una reproducción de las preocupaciones cotidianas, y a la inversa. En cada una de estas etapas de la vida se va priorizando diferentes preocupaciones. Los jóvenes están más cercanos a los temas de educación y trabajo. Los jefes de hogar temen que les "pase algo" a sus hijos cuando no están bajo su vigilancia directa. Los adultos en nido vacío se preocupan por sí mismos, su salud y el disfrute pleno de la tranquilidad cuando se acaba la crianza. Sin embargo, estamos hablando de prioridades. Los jóvenes no se preocupan sólo de los estudios, también de la delincuencia y la salud. Lo mismo sucede en las demás etapas de la vida. En cada una de ellas se ponen énfasis diferentes, se dan distintas relevancias a los temas y se vive en función de ritmos y tiempos también muy diferentes.

c. ¿Qué significa para el target la Seguridad?

Si hacemos un *overview* de lo levantado en el capítulo anterior, podemos observar que hay un elemento que conecta los distintos temas que el target menciona como relevantes, tanto a nivel macro / país, como desde la cotidianeidad. Este elemento es la SEGURIDAD.

Todo lo que se hace en función de la educación, la salud y la protección frente a las amenazas se hace para mantener un “orden”, una estabilidad, una seguridad basal que permita sentir que “las cosas están funcionando bien”. Si una de estas áreas se desequilibra, el orden global se desestabiliza con ella. Si esto ocurre, es momento de generar estrategias que permitan “corregir” este desarreglo, para volver a la normalidad.

Para un joven estudiante, este “equilibrio” puede conseguirse con un buen rendimiento académico, por ejemplo. Por el contrario, un mal rendimiento en los estudios puede generar un “ruido” que hace necesario generar una estrategia para no “fracasar” en esta área, transformando los estudios en una preocupación aún mayor de lo que es. Para un jefe de hogar, el equilibrio puede lograrse sintiendo que se tiene a todos a los miembros de la familia seguros, protegidos y cuidados. La desprotección de un integrante –por ejemplo, un accidente o una enfermedad- movilizará al jefe de hogar al igual que en el ejemplo del estudiante con el rendimiento académico.

En ambos casos, si el equilibrio se altera, se generan las estrategias necesarias para restablecerlo, para volver a sentirnos SEGUROS. La seguridad es un estado al que se aspira constantemente llegar en las distintas áreas de la vida, y dentro de ella, la SEGURIDAD VIAL es uno de los aspectos que ponen en juego la vida cotidiana del target.

d. Delincuencia y accidentabilidad: El miedo a salir a la calle.

Dentro de los temores y preocupaciones del target, hay un binomio que se presenta de manera transversal en las distintas edades y GSE. Este binomio temido es la dupla “delincuencia-accidentabilidad”: la posibilidad de ser asaltado / violentado o de ser parte de un accidente vial. Estas dos imágenes / escenas están a la base de los temores cotidianos, cuando situamos al target en el nivel más concreto, cuando le preguntamos *¿Qué te da miedo o a qué le temes cuando sales a la calle, en el día a día, en lo concreto?*

“Si tú me preguntas por el día a día, yo te digo al tiro dos cosas: la delincuencia y los atropellos. Si sales a la calle tienes que andar atento, porque si andai’ pajareando te puede pasar algo... esa es la mejor estrategia. Si no quiero que me asalten no voy a andar mostrando cosas caras o no te vai’ a andar metiendo en partes complicadas. Si no quieres que te atropellen también: tienes que andar vivo, eso es lo más importante”.

Es en este nivel que la accidentabilidad aparece como un tema preocupante para el target. Cuando analizan los temores y problemas a nivel país, o a propósito de la energía que destinan a cada tema en el momento de la vida que transitan, la accidentabilidad parece quedar en un lugar poco visible. La idea de que el país / estado debiera preocuparse de proveer educación se sostiene por sí misma en el discurso del target. Les es familiar. Lo mismo sucede con la salud o la delincuencia. **Pero la seguridad vial y la accidentabilidad están aún en un lugar muy secundario cuando el target piensa los problemas de nuestro país.**

Cuando se le pide al target que “baje” estos problemas a lo que cada uno de ellos vive en el momento particular en que se encuentran, la accidentabilidad y la seguridad vial no suelen aparecer tampoco en el discurso de manera espontánea.

Es sólo cuando se le pide al target que se sitúe en la acción misma de salir a la calle cuando la accidentabilidad cobra una relevancia preponderante. Frente a la pregunta *¿A qué le temes cuando sales a la calle?* la accidentabilidad es un obvio.

Ser atropellado. Chocar. Quedar parálítico. Dejar a mi familia sin sustento. Quedar “hecho bolsa”. Ser responsable de la muerte o accidente de otros. Ser parte de un accidente por la imprudencia de un tercero. Múltiples escenas se vienen a la mente, configurando un escenario que, en una mirada más global / intelectualizada, no parece cobrar relevancia.

e. Seguridad vial: su valor como problemática global

La seguridad vial o seguridad de tránsito engloba –para el target- todo lo relacionado con accidentes de vehículos, atropellos, condiciones de la estructura vial, fiscalización, etc. El concepto “seguridad de tránsito”, sin embargo, parece ser el término que mejor describe y agrupa todas estas situaciones, siendo por sí mismo más abarcador.

“No sé por qué, pero la palabra vial como que me hace pensar en las señales del tránsito. También en las otras cosas que estamos hablando, pero lo primero que se me viene a la cabeza son las señalizaciones... los letreros”

Una vez que el tema de la seguridad de tránsito se levanta, tiende a ser considerado muy relevante. Si bien tienen un muy escaso / casi nulo conocimiento de las estadísticas en seguridad de tránsito, suelen tener la sensación de que no son nada alentadoras.

Esta sensación, sin embargo, es –valga la redundancia- sólo una sensación. No conocen los números reales ni los parámetros bajo los cuales medirlos. Esto se puede observar cuando frente a la pregunta *“Cuántas personas crees / te imaginas que mueren en un día debido a los accidentes de tránsito?”* las respuestas varían desde *dos personas* hasta *veinte personas*. No hay parámetros instalados. Sin parámetros, la evaluación que pueden hacer de la “gravedad” de la situación en Chile es una especulación que en muchos casos se aleja alarmantemente de la realidad.

Este bajo conocimiento sobre el real estado de las cosas en materia de seguridad vial se repite también frente a otros temas país. Pese a la seguridad con que el target levanta la tríada educación-salud-delincuencia, muy pocos pueden ir más allá de sus intuiciones o de una cadena aprendida / repetida de datos arbitrariamente conectados cuando opina sobre la situación actual en cualquiera de estos ámbitos. Las opiniones suelen levantarse con fuerza y convicción, aún cuando el diagnóstico sobre cada tema les es desconocido.

Es por este desconocimiento de los parámetros para evaluar las cifras que, cuando son puestas sobre la mesa, no logran generar el “impacto” esperado en el target. 1600 personas muertas al año en accidentes de tránsito es una cifra que no logra generar impacto porque no tienen referentes de comparación. No saben cuánto es eso comparado a años atrás. O comparado con otros países de la región o del hemisferio norte. Tienen algunas referencias “blandas”, como la idea de que en los países europeos los indicadores son mejores, y que eso se debe a la “mano dura” que se ha aplicado frente a las malas prácticas y a toda una tradición cultural que está *“mucho más adelantada en educación que nosotros en este tema”*. Pero no consiguen recibir los números con la fuerza que deberían leerlos.

“Acá hay una cosa de cultura. En Europa piensan de otra manera, por eso están tan adelantados en todos estos temas. En Chile la gente tiene poca cultura... como que no le importan estas cosas. Uno sabe que muere harta gente todos los días, pero no basta con que pongan leyes más duras. Hay que educar a la gente, a los niños, desde chiquititos, sino al final igual hacen todos lo que quieren”.

En síntesis, es posible decir que:

Si bien la seguridad vial no se ha instalado aún en el discurso que levanta el target sobre los problemas que aquejan actualmente al país, cuando se muestra y analiza el diagnóstico / la situación actual con mayor profundidad, la relevancia del tema queda al descubierto. Cuando esto sucede, la seguridad vial tiende a percibirse como un tema más relevante, y sobre el que se debería poner una mayor atención, tanto desde la ciudadanía como desde las políticas y acciones públicas concretas.

f. Seguridad vial: estrategias del target para mantenerse a resguardo

¿Qué acciones concretas realiza cada perfil para mantenerse a resguardo cuando interactúan con los demás vehículos y peatones con los que se encuentran? ¿Cuáles son las estrategias que utilizan para protegerse y sentirse seguros en la calle?

Esta pregunta es respondida de manera distinta según el rol en el que un sujeto puede situarse. Un peatón tiene estrategias propias de su condición; también así los motociclistas, los conductores de autos, de micros, de bicicletas, o cualquier otro medio que interactúe en la vía pública.

Sin embargo, y más allá de estas diferencias, hay algunas estrategias que funcionan como criterios globales de comportamiento seguro en la calle, cuando de seguridad vial se trata.

“Andar con la atención bien alerta”: clave general para un tránsito seguro

Esta estrategia es esencial y básica. Aplica para cada uno de los actores por igual. **Transitar alerta, despierto, con buen manejo visual del entorno y en un estado que permita reaccionar adecuadamente frente a los imprevistos y sorpresas de la calle, son estrategias básicas de seguridad vial.** Según el target, muchas de las imprudencias son causadas por descuidos, o por una manera poco cautelosa de enfrentarse a la vorágine de la urbe y su multiplicidad de actores en la vía. La ciudad es un lugar en el cual se debe estar alerta, en todo momento y lugar. En el estado actual de las cosas, descuidarse es una de las maneras más fáciles de caer en la trampa del binomio delincuencia-accidentabilidad que analizamos hace unos apartados atrás. El descuido es la razón por la cual un confiado turista pierde en un robo su cámara de fotos, o por lo cual un conductor hablando por celular puede provocar un accidente. El descuido es, para el target, un elemento esencial en el auto-cuidado de cada uno, y es la estrategia de seguridad vial por antonomasia.

“Tú puedes cruzar con verde, o en el paso de cebra, pero eso no te asegura que no te va a pasar nada. Puedes manejar siempre lúcido y respetar las normas, pero eso no quiere decir que no vas a tener un accidente, porque por mucho el semáforo esté verde, si no estás atento y no te fijas bien, te puede atropellar igual. No todo depende de que uno tenga estrategias para que no le pase nada.”

“Andar a la defensiva”: una manera de aportar a la seguridad de sí mismo y de los otros

Otra estrategia transversal levantada por el target es “andar a la defensiva”. Esto implica el *estar alerta* descrito en el punto anterior, pero incluye además una actitud general / predisposición mental a evitar el riesgo. Esperar un momento seguro para cruzar la calle, no hacer maniobras intempestivas, utilizar una velocidad adecuada a cada contexto / situación, son ejemplos de una actitud defensiva frente al tránsito en la vía pública. Esta estrategia, junto a la anterior, son acciones básicas de auto-cuidado, pero el target reconoce la baja instalación de ellas en la cultura vial general del contexto local actual.

“Son cosas obvias, estrategias básicas para evitar que te pase algo en la calle, pero nadie pesca. No hay cultura. Falta educación, que la gente aprenda desde chica. Nosotros los viejos ya estamos medios pasados para aprender esas cosas, pero a los niños hay que enseñarles de chiquititos. Yo siempre veía a mi papá ponerse el cinturón apenas se subía al auto, y ahora yo hago lo mismo. Uno aprende esas cosas, pero tiene que ser desde niño.”

La educación, en este contexto, se erige como el factor de cambio fundamental en el largo plazo. Más allá de las estrategias de fiscalización y control que hacen su parte en el corto plazo (desde un rol más táctico), la educación se levanta como EL MÉTODO que puede producir un cambio real y sostenido en la conducta vial de la población. Sin educación, la fiscalización se torna un esfuerzo vacío, eludible y sin un sentido real para la gente. La educación es la base para que cualquiera -esté en el living de su casa o conduciendo un bus lleno de niños- se “porte como corresponde”.

Diferencias por segmentos: las estrategias particulares de cada perfil

Veamos ahora las estrategias específicas que cada segmento levanta según los roles que toman al transitar en las calles de la ciudad.

Los peatones: estrategias de seguridad vial

En este rol es donde encontramos la menor cantidad de estrategias específicas. La principal es “andar alerta”, que –como dijimos- es una estrategia global, que aplica para cualquiera de los roles que pueden tomar. Aplica igualmente para peatones como para conductores de cualquier tipo de vehículo, motorizado o no.

Por lo general, en el rol de peatón esto se traduce, por ejemplo, en mirar hacia ambos lados antes de cruzar una calle, no andar con la música muy fuerte en el walkman, predecir el comportamiento de los vehículos que transitan, no caminar en un estado muy profundo de ebriedad o muy drogado, etc.

Lo mismo sucede con “andar a la defensiva”: al ser peatón no sólo se debe andar alerta, además se debe evitar todo tipo de confrontación con cualquiera de los demás actores, porque estructuralmente ser peatón es una condición muy desventajosa. Frente a un auto, el peatón no representa ninguna amenaza real. La amenaza viene dada por el castigo (el dolor de la conciencia, las penas de cárcel y/o dinero, etc.) que un conductor puede recibir si se encuentra con un peatón en su camino. Pero el peatón por sí mismo es indiscutiblemente más débil que un auto, independiente del tipo de auto, lo que lo sitúa en un nivel altamente vulnerable cuando camina por la calle.

En general, el target tiende a declarar andar suficientemente alerta y a la defensiva cuando está en el rol de peatón, o al menos lo necesario como para no ser protagonistas de un incidente. Sin embargo, este “mínimo para que no me pase nada” en ocasiones está al límite del riesgo, especialmente cuando se trata de transitar por las calles en estado de intemperancia o en contextos de baja luminosidad.

Buenas prácticas como usar reflectantes en la noche o ir con los oídos disponibles al entorno, no parecen ser “tomadas en serio” por el target. Andar alerta y a la defensiva suele sentirse como suficiente esfuerzo en pos de la seguridad vial.

“Si andai’ atento, no te va a pasar nada”

Los ciclistas: estrategias de seguridad vial

En este rol, las malas prácticas y las pocas estrategias de seguridad vial parecen también ser lo *mainstream*, similar a lo que sucede con los peatones. Especialmente entre los más jóvenes, estrategias de seguridad básicas, como el uso del casco, suelen ser ignoradas deliberadamente. La mayoría no usa casco, y si utilizan, lo hacen sólo cuando el riesgo es estructuralmente alto (como en el *downhill*¹ / descenso, por ejemplo).

El uso de elementos reflectantes, al igual en que los peatones, tampoco parece haberse masificado. Los reflectantes que cada bicicleta suele incluir “de fábrica” les parece bastante para transitar de noche. Otra vez, andar atento y a la defensiva es considerado esfuerzo suficiente para sentirse a salvo de los demás actores del contexto vial.

Finalmente, una estrategia muy utilizada para evitar arriesgarse (sobre todo entre las mujeres) es transitar por la vereda, especialmente en calles de alto tránsito vehicular. Esto, porque entre las opciones que evalúan (andar por la calle o andar por la vereda) es considerado el “mal menor”. Al andar por la calle, el riesgo de sufrir un accidente es alto. Al subirse a la vereda, se dificulta el tránsito de los peatones, pero el máximo riesgo que corren es chocar con alguien o algo y caer de la bicicleta y en el proceso herir a alguien, costo comparativamente más bajo.

¹ Se suele llamar *Downhill* o Descenso a la práctica de bajar senderos de montaña en bicicleta a alta velocidad. En ocasiones es considerado un deporte extremo.

En una ciudad en que las vías no están pensadas para integrar / acoger a las bicicletas como un vehículo válido, las opciones de los ciclistas de tener una conducta responsable en las calles se reducen dramáticamente. Tanto en la vereda como en la calzada, las bicicletas incomodan a los actores con los que se encuentran a su paso, y los ciclistas no ven una alternativa que les permita solucionar esa discordancia.

Los motociclistas: estrategias de seguridad vial

A diferencia de los dos anteriores, en el rol de motociclistas los sujetos parecen levantar una mayor cantidad de estrategias y buenas prácticas de seguridad en la calle. El uso del casco, por ejemplo, está firmemente instalado, al menos a nivel del discurso.

En la práctica, sin embargo, son los altos precios de los buenos cascos los que debilitan los esfuerzos por tener una conducta responsable. Son un target bien informado: saben bien diferenciar un casco seguro de uno inútil, y saben cuando reemplazarlos. Sin embargo, el alto costo de cambiar un casco después de una caída, o de acceder a uno certificado v/s uno alternativo, los aleja de las buenas prácticas.

“Un casco certificado es caro. Vale el doble de lo que vale uno chino, que te sirve para que no te pasen un parte, pero si te caes no te cubre nada. Yo vi en la tele una vez un experimento que le pegaban con un combo de acero a uno certificado y a uno chino, y el chino se hacía pedazos, y con el certificado el combo rebotaba. O sea que el chino, en una caída fuerte que es cuando lo necesitas, no va a funcionar y el otro sí”

El uso de los demás elementos de seguridad, como guantes, ropa especial, botas, no parece estar aún instalado en la cultura del target. Se percibe como incómodo, poco práctico, y de alto costo, al igual que los cascos. Para comprar -por ejemplo- una chaqueta que reduzca el daño en las caídas, se debe estar dispuesto a pagar altas sumas de dinero. Lo mismo sucede con las botas y los pantalones. Además, en época estival son prendas incómodas, calurosas, que no permiten un disfrute pleno de la experiencia de conducción, algo fundamental para los amantes de las motos.

Para quienes usan motocicletas, la seguridad es una inversión de alto costo, una especie de “lujo” que no están dispuestos a costear y que no pocas veces no pueden pagar. La precaución al andar y un buen casco integral que sirva durante un buen par de años es la combinación suficiente para el target, lo que los sitúa en una posición muy vulnerable y hace de cada caída -por pequeña que sea- un evento que los puede poner entre la vida y la muerte.

Respecto a la integración al flujo natural de las calles, con las motos sucede algo similar a lo que comentamos para las bicicletas: las calles no están hechas para las motocicletas en términos estructurales. Los materiales que se suelen usar para pavimentar no son los mejores para el agarre de una moto, la pintura que se usa en los suelos los hace patinar, el “peineteo”² de las calles los desestabiliza, las barreras de contención funcionan como guillotina para los motociclistas que caen contra ellas, la señalética no les es visible, etc.

² Esta parte del target suele llamar pavimento “peineteado” o “cepillado” a las zonas del pavimento en que se imprimen surcos para facilitar el agarre de los neumáticos de vehículos de cuatro o más ruedas.

Según la percepción de los motociclistas, las calles están hechas para autos, no para motos. Todo está pensado en los vehículos de cuatro ruedas, y las motos quedan en un lugar vulnerable, ya no sólo por no contar una carrocería que los proteja, desventaja estructural con la que deben lidiar en cada encuentro con el flujo vehicular de la ciudad.

Los vehículos de tamaño menor (autos y camionetas): estrategias de seguridad vial

Los conductores de vehículos de tamaño menor, como auto o camionetas, suelen tener distintas estrategias de seguridad vial según la situación o momento de la vida en que se encuentren.

Los jefes de hogar, especialmente aquellos que tienen hijos pequeños, suelen poner una mayor atención a los riesgos y suelen declarar haber cambiado algunos de sus (malos) hábitos con la llegada de los hijos. Como vimos al inicio de este informe, los jefes de hogar se definen a sí mismos en ese rol “protector de la familia”. Las preocupaciones de la cotidianeidad giran en torno a la seguridad de cada uno de sus miembros, y la seguridad vial se erige como un tema muy relevante.

El uso de la sillita para niños, por ejemplo, es una conducta que parece estar cada vez más instalada en el contexto local. Algo similar sucede con el uso del cinturón de seguridad. Ambas buenas prácticas parecen haber sido instaladas a través de una constante fiscalización, y apoyado (en el caso del cinturón de seguridad) por los sistemas de seguridad que vienen incluidos en los autos modernos.

“Yo me subo al auto y lo primero que hago es ponerme el cinturón. Es como automático. Además que en el auto que tengo ahora si no te pones el cinturón queda encendido un pitito súper molesto, que se calla solo cuando te lo pones”

Más allá de estas conductas, los automovilistas no parecen tener más estrategias para sentirse seguros en el flujo vehicular. Sin embargo, y a diferencia de los actores antes vistos, en los autos de tamaño menor ya hay una carrocería que recubre, generando una mayor sensación basal de seguridad en el conductor. Esto se exacerba con los autos “robustos”, con carrocería firme. La sensación de seguridad en la conducción se incrementa, lo que parece positivo; pero por otra parte, un incremento de la sensación de seguridad puede generar también un exceso de confianza, dando lugar -a veces- a malas prácticas en seguridad vial.

Los autos están en un lugar particular. No son los más desprotegidos, pero son pequeños respecto a un camión o una micro. Están en una especie de intermedio entre los actores “gigantescos” (camiones, buses, micros) y los “vulnerables” (peatones, motos, bicicletas).

Los vehículos de gran tamaño (micros, buses y camiones): estrategias de seguridad vial

En términos estructurales, estos actores son los menos vulnerables, al menos en términos del tamaño y la protección de quienes los manejan o abordan. Cualquier actor que colisione con uno de estos vehículos, desde los peatones a los autos de tamaño menor, se verán en desventaja y muy probablemente resultarán más dañados que el propio microbús o camión.

Esto, sin embargo, genera una sensación muy contraria a la “soltura” con que se desplazan peatones y bicicletas por las calles. Por el contrario, en este rol es

donde encontramos la mayor preocupación por la seguridad vial, al menos a nivel discursivo.

Los choferes de microbuses, por ejemplo, suelen mostrarse más preocupados que aliviados por el gran tamaño de las micros respecto a los demás actores. En los grupos surgió una anécdota que ilustra muy bien esta sensación de los choferes de grandes máquinas:

“Lo más horrible que te puede pasar es atropellar a un niño. Ahí se te acaban las ganas de manejar. Yo tuve un colega que después de que mató a una niñita no se recuperó más. Andaba como zombie. Pasaban los meses y estaba igual. Como muerto en vida. No pudo soportar la culpa de todo lo que pasó. La familia de la niñita estaba desconsolada. Ese colega, o ex colega, no volvió a subirse a una micro nunca más.”

La potente carrocería de las grandes máquinas, por tanto, opera potenciando la “conciencia” de estos conductores cuando transitan por las calles de la ciudad. Esto no quiere decir que efectivamente tengan una conducta más racional y “correcta” que los demás perfiles en la práctica, porque eso depende de los hábitos y particularidades de cada conductor, pero sí parece haber -al menos a nivel discursivo- una sobre responsabilidad al conducir, porque cualquier accidente, por pequeño que sea, puede terminar en la muerte de otros, en la cárcel, la pérdida del trabajo, del sustento y de todo lo que han construido, incluidas sus familias. En este target la razón para ser prudente está clara y tiene sentido; el desafío es hacer que esas ideas se pasen del discurso al acto, transformándose en conductas concretas de seguridad vial.

4. De la evaluación de las medidas propuestas

En el contexto de este estudio, se evaluaron tres medidas dispuestas por CONASET como estrategias de seguridad vial.

1. **Fortalecimiento de la seguridad vial como tópico relevante en la educación ciudadana:** inclusión de este tema en el currículum escolar.
2. **Mayor fiscalización a los conductores:** tanto a nivel de multas de tiempo y dinero, como en relación a la utilización de cámaras de control y vigilancia (fotoradares).
3. **Mayor exigencia en la entrega de las licencias de conducir:** tanto en exámenes médicos como técnicos y prácticos.

El primer resultado que salta a la vista en las sesiones de grupo es que las medidas evaluadas suelen ser levantadas por el target de manera espontánea, antes de que sean expuestas como tema en el grupo. Frente a la pregunta “¿Qué debiera hacerse para conseguir mejores indicadores de seguridad vial?” el target levanta estas mismas medidas. Esto indica que las medidas evaluadas tienen una gran disponibilidad mental en el target; en otras palabras, les son intuitivas / acorde al sentido común. En una primera mirada, por tanto, las medidas tienden a ser bien recibidas por que están dentro de lo esperable como estrategias de seguridad vial.

Ahora bien, si buceamos en cada una de ellas, podemos observar que levantan ciertas diferencias en las distintas porciones del target explorado. Cada medida es evaluada desde roles distintos de manera diferente.

EDUCACIÓN: La base del cambio en el largo plazo

Esta primera medida es la que recibe mejor evaluación transversalmente en el target. Esto se debe a que está en un lugar lógico diferente al de las dos restantes. La educación es una estrategia global, necesaria en todos los ámbitos de la vida, no sólo en la seguridad vial. La educación es un valor de la modernidad, y como tal, es extraño que alguien pudiera responder negativamente a ella.

Por el contrario. La primera estrategia que se instala en los grupos como medida para disminuir la accidentabilidad vial es la educación. Independiente de la edad, sexo, GSE o incluso del rol que se tome en las calles (peatón o conductor), la educación se erige como la “verdadera” solución, como “lo que hay que hacer si se quiere un cambio de verdad”.

A eso nos referimos cuando decimos que la educación es un valor en sí mismo, y que está –por tanto- en un lugar lógico diferente al de las otras dos medidas evaluadas. No se puede estar a favor o en contra de ella: se considera un bien casi trascendente en el contexto local actual. Preguntarle a alguien si es bueno o no educarse, es como preguntarle a alguien si le gusta o no el amor, la bondad o la felicidad. Obviamente hay posiciones desde las que cualquiera de estos valores puede ser cuestionado o criticado, pero en su acepción más pura, trivial, cotidiana, suelen ser considerados positivos / beneficiosos *per se*. El uso de cámaras o el endurecimiento en la entrega de licencias de conducir no son valores trascendentes, como la educación, lo que no las desacredita ni menos las invalida. Pero al ser más “tácticas”, tienden a generar respuestas diferentes en los distintos perfiles del target. No generan consenso, como sucede con la educación.

“Yo creo que pueden hacer todas esas cosas que estamos hablando: ser más duros con los partes, poner cámaras, arreglar las calles, pero la cosa va a seguir igual... Lo que tienen que hacer es educar, sobre todo a los niños, porque uno ya está viejo y no va a cambiar sus mañas a esta edad. Pero a los niños hay que enseñarles. Crearles conciencia. Tienen que aprender de chiquititos, así como enseñan ahora la educación sexual o cuando a uno le enseñaban educación cívica.”



MAYOR FISCALIZACIÓN A CONDUCTORES: medidas de control para el corto plazo

Si bien la mayor fiscalización suele leerse como una medida necesaria para resolver los problemas en el corto plazo, la manera en que esta se lleve a cabo es la que abre diferencias en los distintos segmentos estudiados.

Para la mayoría, LA manera de generar una reducción de las infracciones, y por tanto, de la accidentabilidad es estableciendo una política de mayor fiscalización. La “mano dura” que se deja escuchar en el discurso en torno a los temas de justicia o delincuencia. Ser estrictos. Castigar en función del “peso” que tiene cada infracción: aplicar medidas normales y a modo de escarmiento a infracciones leves o poco relevantes para la seguridad vial, y castigar con la mayor dureza posible las infracciones riesgosas o que ponen en juego la vida. Porque es eso lo que se pone en juego cuando se evalúa esta medida: si pecas fuerte, pagas fuerte.

*“Yo digo si un h**** va a 120 por una calle chica y atropella a una niñita, a ese h**** hay que meterlo preso y no puede conducir nunca más. ¡Es que Imagínate esa familia! ¡Imagínate a esos papás, como deben quedar!”*

La descripción anterior es la reacción general del target frente a esta medida. Sin embargo, existe una parte específica del target, los conductores “por trabajo” / que le dan un uso comercial a sus vehículos, que tienen un punto que agregar respecto a esta medida.

El hecho de estar más horas en la calle, interactuando con mayor frecuencia con los demás actores del flujo vial, pone en una situación desventajosa a quienes trabajan con sus vehículos (o incluso bicicletas). Concuerdan con que se utilice más “mano dura” en la fiscalización, porque sienten que es una manera real y concreta de rebajar las tasas de accidentabilidad, pero consideran que una forma justa de castigar las infracciones debe tener en cuenta la frecuencia de uso de cada actor.

Un taxista o un colectivero, por ejemplo, suele pasar mucho más del doble de horas conduciendo que un conductor Clase B, que por lo general se desplaza de su casa al trabajo y del trabajo a la casa y algo más. Esto hace que quienes trabajan conduciendo estén más expuestos que los particulares. Una fórmula “justa”, por tanto, debiera considerar esto, y dar ciertos “privilegios” a los trabajadores para que la “mano dura” no los perjudique injustamente o les quite su fuente de trabajo.

“Está bien que pongan mano dura para que haya menos accidentes, pero uno trabaja en la calle entonces estás más expuesto a que te pase algo. Además que si se ponen muy duros y te quitan la licencia por mucho tiempo, ¿cómo comes? Yo no me puedo quedar sin manejar por mucho tiempo, porque tengo una familia, hijos y ¿qué les voy a decir? ¿Qué se me acabaron los puntos³ así que no hay plata?”

³ Se refiere a la licencia con puntos que se estaba evaluando en ese momento en el grupo.

Licencia con puntos: buena aceptación

Esta medida de fiscalización es bien evaluada en el target de manera transversal. Parece ser conocida o al menos oída por la mayoría: comprenden la lógica de su funcionamiento y la asocian –en algunos casos- a una medida ya usada en otras latitudes (Europa, principalmente).

Su principal valor percibido es el mayor control del comportamiento individual: es una manera de administrar la mala conducta, y de realizar un seguimiento de los malos conductores. Les es familiar, porque la forma de castigo actual es similar a los puntos: también se va castigando “cada vez con más fuerza” a medida que se cometen más y más graves infracciones. Saben que actualmente la reincidencia en faltas graves puede provocar la suspensión de la licencia por períodos a veces no cortos / considerables, en la misma lógica de la licencia con puntos. Pero esta nueva forma agrega un elemento que viene a perfeccionar el sistema actual: tiene memoria, genera un historial. Esto permite ser más duro con los que tienen peor conducta para castigarlos “a la altura de sus infracciones”, base del endurecimiento de la fiscalización según el target.

Mayor valor de las multas: buena aceptación

En línea con lo dicho anteriormente, esta forma de fiscalizar es bien recibida por el target en general. Aunque siempre a condición de generar una lógica “justa” que no trunque las posibilidades de trabajar / mantener a la familia.

Fotoradares / cámaras de control de velocidad: tendencia al rechazo

Esta medida es una de las pocas evaluadas que genera espontáneamente una reacción negativa en gran parte del target.

Cuando se rechaza suele ser por una o ambas de las siguientes razones:

1. **Baja fiabilidad:** es conocido el hecho de que este tipo de cámaras en ocasiones erran al identificar a los infractores, lo que hace “pagar a justos por pecadores”.
2. **Fácil evasión:** consideran que esta es una medida que sólo tiene sentido si no se supiera dónde se ubican las cámaras, algo que imaginan casi imposible de controlar. Una vez que se conoce y socializa la ubicación de los aparatos, los sujetos aprenden a pasar más lento por el tramo necesario para salir ilesos de la mirada de la cámara, perdiendo su efectividad. Esto es algo que hoy declaran hacer, tanto con las cámaras que ya les son familiares como con la ubicación de carabineros en zonas también ya frecuentes / de dominio público.

La aceptación de esta medida, por tanto, es a condición de que se resuelvan ambos temas: la fiabilidad de la identificación y la fácil evasión.

MAYOR DIFICULTAD PARA ACCEDER A LA LICENCIA DE CONDUCIR: medida que resguarda el estado basal / mínimo necesario para conducir un vehículo en la vía pública

Esta medida es bien recibida por el target en términos generales. Se valora cuando incluye al menos dos cambios respecto al estado actual del sistema:

1. **Mayores exigencias para acceder a la primera licencia** → está instalado en el discurso la idea de que en algunas municipalidades es posible conseguir la licencia de conducir con un conocimiento y práctica muy bajos. Suelen subvalorar las “pruebas” que se realizan hoy, tanto en el test práctico, como en el teórico, e incluso en algunos casos el psicotécnico. *“Te hacen dar una vuelta y después te hacen estacionarte detrás de un auto en un espacio gigante. Tienes que ser muy malo para manejar para echarte el práctico”*
2. **Fiscalización post-acceso a la licencia** → Cuando se instala el tema del endurecimiento del acceso a las licencias surge de manera casi inmediata la idea de que no sólo se debe ser más exigente con los nuevos conductores, sino también con los más viejos o con quienes están perdiendo sus capacidades naturales necesarias para manejar, como la visión, el oído, la cordura o los actos reflejos. Por esto, un endurecimiento respecto a la licencia debiese fiscalizar más a menudo a la parte del target que se “deteriora mental y corporalmente” más rápido. Si la primera licencia espera –por ejemplo- 10 años antes de una primera reevaluación (renovación de licencia), la licencia de un adulto mayor o un enfermo debiese durar menos, y reevaluar al sujeto de manera más periódica y seguida para garantizar que está en condiciones de manejar adecuadamente.

Exámenes teóricos: elementos clave para su mejoramiento

El target suele estar de acuerdo con que una forma de endurecer el acceso a la licencia de conducir es instalando exámenes más exigentes, bajo la misma lógica que se suele usar en el sistema educativo, por ejemplo: *mientras más exigente eres, mejores estudiantes cosechas*. Esto guía la aceptación y la hace transversal en los distintos perfiles.

En este sentido, la idea de generar un examen “sorpresa”, del cual no se sepan las preguntas de antemano como sucede en el sistema actual, es básica y muy necesaria. La percepción de baja exigencia del examen teórico actual viene precisamente de ahí: *“basta con aprenderse antes las preguntas y listo, si sabes cuáles son y en el mismo libro salen las respuestas”*.

Adicionalmente, sienten que el sistema estaría “completo” si se exigiera también una nota mejor para aprobar. *“Te puedes equivocar en varias y pasas igual... debería ser más estricto, porque uno se debería saber sólo algunas leyes para manejar. Imagínate que justo no te sabes que no se pasa con rojo [risas]”* Si bien en esta cita hay una broma, una exageración, lo que esconde este chiste es la importancia que el target le da a saber lo necesario para poder operar en el flujo vial. A diferencia de lo que ocurre con una materia en el colegio, en seguridad vial no se debiese exigir un porcentaje de conocimiento de la temática, sino un manejo acabado y completo de los distintos temas que están en juego en la seguridad de tránsito, porque no saber manejar bien no es trivial: es –en no pocos casos- una causa de muerte.

Por último, acotan la necesidad de incluir elementos no sólo de conocimiento técnico, de las leyes o la señalización, sino también debiese evaluar aspectos de prevención y manejo de situaciones críticas, más blandas. El conductor no sólo debiese saber qué significa una señal, qué hacer con el auto si se recalienta o si se puede o no estacionar a la entrada de un puente. Eso es lo básico, el “desde”. También debiese evaluarse el conocimiento de estrategias de prevención de accidentes, soluciones en momentos cruciales, estrategias de auto-cuidado, etc.

Exámenes prácticos: elementos clave para su mejoramiento

En la misma lógica de lo dicho anteriormente, el target considera necesario el endurecimiento de los exámenes prácticos. Esto, porque consideran que en muchas municipalidades el examen práctico es tan básico y elemental que no permite evaluar la real aptitud de un sujeto al manejar.

La habilidad necesaria para estacionarse en espacios complicados / reducidos, por ejemplo, no suele medirse en algunos lugares de examen. Lo mismo sucede con la habilidad práctica para reaccionar en momentos críticos. El examen actual no pone en aprietos al examinado, no simula situaciones en las que debiese estar atento y reaccionar adecuadamente para no causar un accidente. Si lo que se quiere conseguir es conductores que causen menos (ojalá ninguno) accidentes, es esencial evaluar si en situaciones de riesgo responde de manera óptima.

Imaginan que este tipo de examen “práctico” pudiera ser más exigente si no sólo contempla una fase en calle, manejando (que es necesaria, pero no suficiente). Además, debiese incluir una fase de simulación, quizá a través de computadoras que permitan poner al sujeto en situaciones críticas sin ponerlo en un riesgo real. Imaginan pruebas de reacciones reflejas frente a situaciones de posible choque, por ejemplo. Pero más allá de la forma específica en que se imaginan podría ser este tipo de examen, lo que nos dice el target con esto es lo mismo que nos decía para las pruebas teóricas: *mientras más exigente eres, mejores estudiantes cosechas*.

Exámenes médicos / psicotécnicos: elementos clave para su mejoramiento

El endurecimiento de los exámenes médicos también es bien recibido como medida de seguridad vial por el target en sus diferentes segmentos. Las razones para apoyar esta medida son relativamente las mismas que hemos erigido para los demás tipos de exámenes.

La inclusión de exámenes médicos más frecuentes, especialmente a quienes tienen antecedentes de enfermedades que pueden afectar la correcta conducción, es muy valorada transversalmente como una medida de control y seguimiento. Sugieren incluir nuevas pruebas, que consideren no sólo aspectos físicos, sino también fisiológicos, funcionales, psicológicos o de capacidad / tolerancia y respuesta frente a situaciones de estrés, que suelen ser muy frecuentes en el contexto vial actual. Imaginan que de esa manera podría hacerse un seguimiento para controlar y corregir efectos sobre la conducción provenientes no sólo del cuerpo, sino también de la mente, el estado de ánimo y la predisposición a reaccionar frente a situaciones que implican mesura y calma para no desencadenar un accidente.

5. Conclusiones y Recomendaciones de la Fase Cualitativa

a. Un modelo para comprender cómo se generan las conductas en seguridad vial

La seguridad vial en el contexto local, se define a partir de una serie de elementos que se han ido dibujando en el desarrollo de este informe. A modo de síntesis, podemos decir que:

La seguridad vial y el modo de ser particular de cada persona: “respondemos a la seguridad vial desde nuestra singular personalidad”

- Puede parecer de Perogrullo levantar la idea de que “cada quien responde a la seguridad vial de una manera singular”, pero en este caso no es trivial. Es importante levantar esta idea porque define el primer eje de análisis para comprender **por qué un sujeto responde de una manera u otra cuando se enfrenta a los temas de seguridad vial en el cotidiano**, y nos permitirá utilizarla como base para el levantamiento de *insights* / territorios relevantes para generar una comunicación eficiente y efectiva en el tema de seguridad vial, que es uno de los principales objetivos de este estudio. **Cabe, por tanto, establecer un primer eje que llamaremos “tolerancia al riesgo en la vida en general”, que se define con dos polos opuestos: ser más “temerario”, es decir, afín a correr riesgos; o ser más “precavido”, es decir, averso al riesgo.**



- Así, hay quienes establecen una relación de “temor” o “fuerte respeto” frente a las normas que les impone la vida en general, y que en su relación con la seguridad vial tienden a replicar esta manera de responder / de comportarse. Son personas que se definen a sí mismas como “cautelosas”, “precavidas”, que evitan los peligros o las situaciones inciertas, que “prefieren cuidarse y prevenir antes que lamentarse”. Este es un primer polo actitudinal de relación con la vida en general y con la categoría en particular.
- Por otro lado, y en el polo opuesto, se sitúan quienes se sienten y se definen a sí mismos como “temerarios”, amantes del riesgo, que disfrutan la vida con una actitud abierta a lo nuevo y a lo desconocido. En este polo están los sujetos que -por ejemplo- se declaran a sí mismos amantes de la velocidad, que se regocijan con la adrenalina, y que se sienten altamente seducidos por los desafíos y las situaciones riesgosas.
- En un punto medio entre ambos polos se sitúa un perfil actitudinal “promedio” / *mainstream*, que combina ambos “estilos” de relación con la seguridad vial, y que –por lo mismo- tiende a tener una manera de actuar mixta / oscilante. Son aquellas personas que no parecen calzar / situarse en un estilo particular, porque tienden a responder más a las contingencias / situaciones específicas que a un modo de ser singular o propio. Son las personas que, por ejemplo, se vuelven “temerarias” cuando conducen solos, pero que se transforman en “cautelosos” cuando deben manejar con niños bajo su responsabilidad. Este perfil parece ser el más común: por lo general, el target parece oscilar entre

ambos polos de este continuo que venimos describiendo, respondiendo de distinta manera a diferentes situaciones con las que se enfrentan. En este sentido, son personas “reactivas” a las contingencias: se dejan modelar por las distintas situaciones con las que se encuentran, evaluando en cada situación la posibilidad y/o deseo de ser más temerarios, o la necesidad y/o ganas de tomar más o menos precauciones. Es, por ejemplo, la madre que amarra firmemente a sus hijos a la silla de auto cuando sale con ellos, pero que cuando va sola a comprar cerca de casa no se pone cinturón de seguridad porque “voy ahí cerquita no más”. O el padre que rejuvenece sobre su nueva moto de velocidad y se demora 45 minutos en viajar de Santiago a Viña del Mar si va solo, pero que cuando sale con su familia maneja con precaución y centrado en la seguridad familiar.

- Este primer mapa general de relación de cada tipo de persona con la seguridad vial nos permite comprender, en una vista panorámica / a modo de *overview*, el comportamiento general del target en las vías. En este modelo, cada persona puede ser ubicada en un lugar específico que lo representa en su “manera de ser general en el mundo”, aunque siempre se debe tener en consideración que, si bien parece haber en cada persona una actitud “dominante” (se es más arriesgado o más cauteloso *en general y en las distintas áreas de la vida*), cada quien se define a sí mismo de diferentes maneras a lo largo de su desarrollo, según los momentos particulares que vive. Así, la llegada de los hijos –por ejemplo- puede “transformar” a un joven arriesgado y temerario en un más precavido y consciente padre de familia. El mensaje en este punto, por tanto, es: **nadie está sólo en un polo o sólo en el otro en este modelo.** El valor de esta mirada es tener una primera aproximación a las razones que el target tiene para realizar uno u otro tipo de conductas cuando se

enfrentan a la realidad vial, y no encasillar a cada quien dentro de una categoría estática y definida. Por el contrario, la realidad general del target es tan nutrida y dinámica que encasillar a un sujeto en sólo uno de estos polos se vuelve una empresa poco fructífera para la comprensión de la seguridad vial en el contexto local. ¿La razón? **Cada persona tiene una “forma de ser dominante”, pero cada quien debe también, desde esa “estructura basal”, responder a cada una de las contingencias que se le van presentando en la vida cotidiana.**

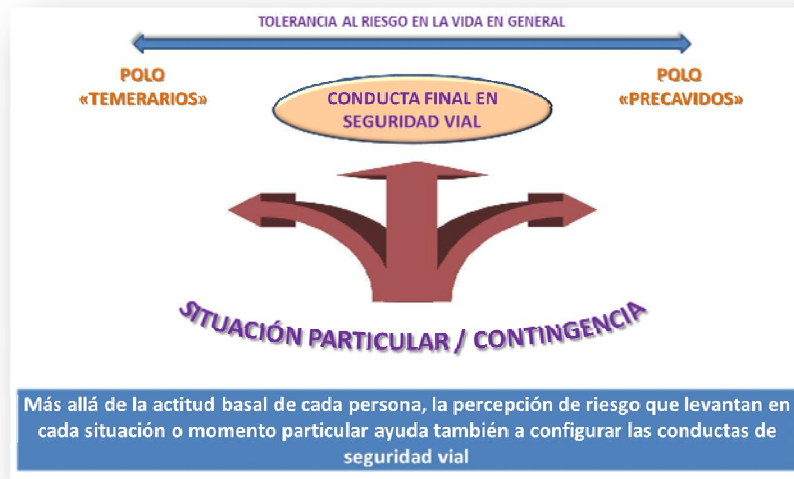
La seguridad vial y las contingencias / situaciones de la vida diaria →
“respondemos a la seguridad vial según la situación en que nos encontramos”

Más allá de la propia personalidad y del estado basal de aversión o afinidad al riesgo de cada persona, la situación en que se encuentra, o mejor, la manera en que *percibe* la situación vial en que se encuentra, define también las conductas que esa persona tendrá en la cotidianidad.

- Como mostramos en el capítulo anterior, una persona sea “temeraria” o “precavida”, suele adoptar una u otra forma de ser frente al riesgo según el momento en que se encuentra. En este caso, “momento” no se refiere sólo a una etapa o período de la vida como ser o no padres, por ejemplo. La llegada de los hijos sí que viene a cambiar mucho las conductas de los ahora padres que antes pudieron haber estado incluso en el polo de la mayor imprudencia en términos de seguridad vial. Las singularidades de los padres se retraen hacia el fondo cuando llegan los hijos, y casi como por arte de magia la responsabilidad –en distintas medidas- llega a la mente y al discurso de los padres. La responsabilidad

de tener una nueva vida al cuidado genera acciones concretas en las personas, que siguen teniendo a veces no pocas conductas poco seguras en la vía, pero que intentan -al menos a nivel discursivo- minimizar los riesgos para poner a resguardo a la familia.

- Recapitulando: las personas no sólo responden a “grandes etapas de la vida” como ser padres, por ejemplo. También van respondiendo a las vicisitudes de la vida diaria, a lo que pasa en el momento, al riesgo que perciben en cada situación que enfrentan en el día a día. Así, ir a comprar en auto a cuatro cuadras de casa se percibe como una situación mucho menos riesgosa que hacer un viaje por carretera entre dos ciudades, y por eso en la primera el cinturón puede hacerse “innecesario”, pero en la segunda se puede convertir en un elemento de seguridad básico e imprescindible.
- **No siempre, sin embargo, hay una relación “lógica y coherente” entre el riesgo que las personas perciben en una situación y las conductas que toman. Por el contrario. Una característica esencial del comportamiento vial en general es que no siempre se realiza “racionalmente”, sino desde la emoción.** Es “qué tan seguro *me siento*” lo que muchas veces configura las conductas, y no “qué tan seguro *efectivamente estoy*” según el contexto. Es por eso que “*con un poco de copete manejo mejor*” (por la sensación de seguridad que muchas veces genera el alcohol, especialmente entre los basalmente “temerarios”), o “*qué me va a pasar... si voy ahí no más*” o muchas otras frases que se van naturalizando poco a poco entre los usuarios del contexto vial local actual.



Adicionalmente, se agrega a este esquema de modeladores de la conducta vial la publicidad recordada para la categoría (que suelen ser campañas como de “alto impacto” por su crudeza generalmente), los datos / información de la prensa, revistas y otros medios de comunicación que han escuchado u oído, y las experiencia propias o de cercanos en accidentes en la vía. Todos estos “adicionales” se integran también a la evaluación (muchas veces *irracional*, como vimos) a la hora de realizar una conducta segura o insegura en al transitar o conducir por las calles.



b.Recomendaciones para publicidad en seguridad vial: territorios de posicionamiento / caminos de comunicación

Más allá de la comprensión del target y su relación con la seguridad vial, un objetivo clave de este estudio es servir como input para la generación de estrategias de comunicación que permitan un acercamiento de este tema a la ciudadanía.

La meta concreta de CONASET es disminuir en un 20% antes del año 2014 la accidentabilidad en las vías, utilizando diversas formas de abordaje de esta problemática.

Una de estas formas de abordaje es la implementación de nuevas medidas en seguridad vial, las que fueron revisadas en el Capítulo VII de este estudio. De forma paralela / sinérgica, CONASET se ha propuesto levantar acciones publicitarias que refuercen la introducción de esta temática en el discurso y conductas de la ciudadanía en temas de seguridad vial.

Para esto, se trabajará con dos tipos de acciones:

- **Corto y Mediano Plazo** → se realizarán **acciones concretas**, como el aumento de regulación y fiscalización de la velocidad en las vías, aplicación de mayor dificultad en los exámenes para conseguir licencia de conducir, utilización de licencia con puntos, u otros que permitan **“controlar” la accidentabilidad**.
- **Largo Plazo** → se realizarán **acciones educativas y publicitarias** que permitan ir sensibilizando a la ciudadanía respecto de la importancia de la seguridad vial y enseñando las conductas preventivas / buenas prácticas que permitirán –en conjunto con las regulaciones / controles- ir construyendo un camino para cumplir la

meta del 2014. La principal acción educativa será integrar esta materia al currículum escolar. En publicidad, se apostará por la creación de un pool de tácticas en diferentes medios (exceptuando televisión), priorizando la comunicación OOH / vía pública, las acciones en ATL de medio y corto alcance (prensa, radio, etc.) y acciones BTL que aporten a la meta final planteada.

Para generar una comunicación acorde con el target, sus intereses y sus particularidades se levantan a continuación los siguientes espacios de comunicación a modo de recomendaciones.

Territorios de posicionamiento comunicacional propuestos: ¿qué se debe tener en cuenta a la hora de generar una comunicación relevante para el target en seguridad vial?

Lo primero que viene a la mente, tanto para los participantes del estudio como para los mismos investigadores involucrados es el recuerdo de publicidades en televisión, tanto nacionales como extranjeras. Campañas europeas, norteamericanas, o incluso de países vecinos como argentina vienen al recuerdo cuando pensamos en comunicación en seguridad vial.

La comunicación recordada y rápidamente asociada a esta categoría tiene su propio perfil bastante definido y claro: se suelen recordar publicidades con un estilo / tono activo-negativo, esto es, aquellas publicidades que llaman la atención / se hacen visibles para la teleaudiencia (activo) pero desde la

comunicación de un mensaje que es “negativo”, potente, fuerte, desagradable emocionalmente. Así, las campañas en que se muestran choques espectaculares, o que apelan a la (ir)responsabilidad de los conductores, ya sea por el consumo de alcohol o la imprudencia general en la vía, parecen ser las que se llevan un mayor recuerdo en el target, aunque como hemos podido observar en los grupos, sin una real o evidente traducción en conductas de prevención o en una actitud realmente más precavida por parte de la ciudadanía.

Este “ver y olvidar” que parece reinar en el mundo de la publicidad histórica de la categoría parece venir desde dos flancos. Primero, es una publicidad que –según el propio target- “se ve cuando el tema no es relevante”. Si bien el ATL -por definición- tiene un mayor poder de alcance que cualquier otro medio masivo actual (y en especial la televisión), es una comunicación que peca de una baja contingencia: se encuentra con el televidente cuando este no está en la vía, cuando no está –como se suele decir en investigación de mercados- en el “momento de verdad”.

Por otra parte, está la baja relevancia / involucramiento que parece generar con el tiempo la publicidad de este tipo. Si bien los choques o accidentes mostrados pueden ser espectaculares / fuertes en una primera exposición, la repetición / rutina va haciendo amainar su potencia: el target se va volviendo “insensible” frente a este tipo de imágenes, o incluso en algunos casos a sentirse molesto / demasiado violentado, casi intervenido, cuando la pauta es muy constante y extendida en la televisión.

El aprendizaje que es posible sacar de este análisis permite levantar los primeros *learnings* respecto a las características que debiese tener una comunicación en la categoría:

Ser contingente: la comunicación debe estar en la vía, en el momento de la verdad

Para generar un mejor involucramiento con el target, parece necesario generar una publicidad que esté ahí donde se debe tomar la decisión, en el momento en que se decide generar una conducta. Un ejemplo en esta misma línea que parece haberse anclado bien en el repertorio actual de buenas prácticas en seguridad vial es el uso del cinturón de seguridad. Si bien el mismo target declara haber comenzado a usarlo casi como un “obligatorio”, la real traducción de esta norma en una costumbre parece haber sido impulsada por un elemento altamente contingente: el pitido que queda sonando en la mayoría de los autos si se conduce sin asegurar el cinturón. Este pitido molesto emerge como una condición para la utilización del cinturón, lo que luego se va naturalizando “como si” fuese una buena práctica aprendida por educación, imitación o transmisión popular de su relevancia.

Este ejemplo de la contingencia entre el estímulo y la conducta en la vía se repite en algunos otros ejemplos que el target valora como publicidad “que llega”. Tal es el caso de los letreros que van contabilizando el número de muertos por accidentabilidad en carreteras (que es una “*prueba en la ruta misma*” de que la accidentabilidad no es una estadística / número, sino una persona que va manejando tal vez sólo un par de metros o kilómetros más adelante. O bien de las acciones de BTL que se han realizado en lugares bohemios en que se muestran choques tan espectaculares como los recordados para la televisión, pero que son puestos en la vía misma, cuando los jóvenes van saliendo de las discotecas o pubs. El mensaje puede ser el mismo,

pero en un caso (la televisión) el televidente está sentado en el sillón de su casa sin tener que tomar ninguna medida concreta en el momento, y en el otro caso el espectador del BTL está precisamente en el lugar de riesgo, donde el conductor o peatón puede o necesita tomar decisiones respecto a sus conductas en seguridad vial.

Concluimos, por tanto, que la contingencia / estar en el momento de la verdad es un elemento clave para la construcción de una publicidad que no sólo permita el recuerdo por su espectacularidad o potencia, sino que se traduzca, al menos en la parte “menos dura” del target, en una conducta concreta y real de seguridad vial. Como diría un seguidor de las teorías de aprendizaje conductistas: la probabilidad de aprendizaje de una conducta suele aumentar si se refuerza cuando está sucediendo, y no cuando ya dejó de suceder.

Para finalizar este tema, una sutileza más respecto a la comunicación en ruta: si bien la contingencia parece muy relevante para una mayor probabilidad de generar conductas reales y concretas de seguridad vial, como en el caso del “pitido del cinturón de seguridad” o el “contador de muertos”, se debe poner mucha atención a la manera en que se lleva a cabo la ejecución de este tipo de acciones, porque en ocasiones pueden ser un arma de doble filo, capturando demasiado la atención de los conductores o peatones, dejándolos en una situación aún más vulnerable en la ruta. Es lo que sucede, por ejemplo, con la publicidad (comercial o no) en ruta: las gigantografías. El target declara que en ocasiones la alta densidad de carteles con luces o muy llamativos en la ruta, lo que sucede por ejemplo en grandes cruces de avenidas o incluso en algunos tramos de carreteras interurbanas, termina por funcionar como un distractor importante, causando el descuido que puede eventualmente causar un accidente. Por eso, al llevar a cabo este tipo de comunicación en ruta se debe tener muy en cuenta cuanto se le está demandando al chofer o peatón

distraer la mirada del camino al utilizarla, para que esta no termine jugando finalmente en contra y no a favor de la seguridad vial.

Apelar a mensajes relevantes para el target: el desinterés / frialdad básica del target frente a los desconocidos

Postular que hay una especie de indolencia / inhumanidad al dolor ajeno puede ser exagerado e incluso falaz. Si uno explora con el target su relación con la muerte, propia o de los otros, lo que parece emerger en el discurso es todo lo contrario: el discurso de la solidaridad, de ayudar al desvalido, al que sufre, son discursos que se encuentran instalados en el repertorio mental del target.

Sin embargo, cuando analizamos este tema en las sesiones de grupo es posible descubrir un nuevo elemento que nos permite aprender a construir una comunicación más relevante para la categoría: si preguntamos a las personas por aquellas situaciones que no sólo los han impactado, sino que se han convertido en conductas reales y concretas en seguridad vial, lo primero que se levanta es la experiencia personal y de “los más cercanos” / “los que más me importan”. El ejemplo típico al respecto es:

Moderador: Ok... esas que me nombraron son publicidades de la tele que recuerdan, pero ¿les hicieron cambiar alguna conducta concreta a partir de verlas? O mejor, ¿qué tipo de situaciones o publicidades sí les han hecho cambiar de forma concreta y real alguna de las antiguas malas conductas que realizaban?

Participante 1: No, a mí no me hicieron cambiar nada. Es que uno las ve en la casa y después cuando estás en la calle ni te acuerdas. En el momento pueden ser impactantes y todo, pero después se te olvida. No funcionan.

Participante 2: A mí lo que sí me hizo cambiar una conducta fue cuando un amigo se mató en la carretera. Se le fue el auto. Iban carreteando en el auto.

Moderador: ¿Y qué cambió desde ahí?

Participante 2: No sé, igual ando con más cuidado. Igual de repente me tomo un copete y manejo, porque de repente lo tenía que hacer no más, porque o si no cómo llegai' a tu casa. Pero en verdad desde ahí como que trato de hacerlo menos, por último me quedo en la casa de alguien si estoy muy curao' o espero que se me pase un poco antes de irme del carrete.

Experiencias como esta surgen a menudo en los grupos como eventos que han ayudado, si no a eliminar de plano conductas de riesgo, al menos a intentar ejecutar otras estrategias de auto-cuidado, como esperar a que pase la borrachera, o a no carretear mientras se conduce. El elemento común de este tipo de experiencias es que, en gran parte de los casos, el accidente le ocurrió a un cercano, familiar o amigo, a quien se tiene o tenía un gran cariño. Saber de una persona “desconocida” que ha perdido la vida en uno u otro accidente no parece asentarse en la mente de los usuarios viales, menos aún en sus conductas. Y al parecer, menos aún si los protagonistas de la comunicación son adultos o jóvenes influidos por sus propias motivaciones. En este sentido, la accidentabilidad de un menor y el sufrimiento de la familia / padres que lo pierden parece ser altamente más involucrador. A modo de ejemplo, cerramos este estudio con uno de los relatos que, tanto para los participantes como para los investigadores, tuvo una mayor potencia emocional en las conversaciones.

Moderador: Ahora les voy a pedir que usen la imaginación. Quiero que se imaginen la situación, escena, momento más temido o terrible que puedan imaginarse en temas de

seguridad vial. ¿Qué me dirían? ¿Cuál es la escena a la que más le temen? ¿Qué es lo más terrible que les podría pasar?

(Silencio general)

Participante 1: Yo ni siquiera me la tengo que imaginar, porque le pasó a un compañero de la pega [conductor de Transantiago]. Atropelló a una niñita chica.

(Rostros de expectación general en la sala)

Participante 1 (reanuda): Te imaginarás lo que pasó. El compadre no se pudo recuperar más. Es que imagínate... la familia. Este compadre no la vio y le pasó encima no más. La niñita murió al tiro. El compadre quedó como muerto en vida. Ha pasado un tiempo y todavía no se recupera. Quedó mal, no se ha vuelto a subir a una micro nunca más, no puede, está con tratamiento. Y no quiere tampoco. Una cosa es chocar uno, que le pase algo a uno que es terrible porque puedes quedar desde sin pega hasta morirte o quedar echo bolsa. Pero si la culpa es tuya y más encima es una niñita chica, no te recuperas. Yo no sé si podría vivir con esa culpa.

Fase Cuantitativa: Metodología

1. Técnica

Se realizó un estudio cuantitativo a través de encuestas aplicadas telefónicamente, con sistema CATI (Computer Aided Telephone Interview).

Se entrevistó a Hombres y mujeres de entre 16 y 65 años que viven en zonas urbanas dentro del país; conductores actuales (cualquier tipo de vehículo, incluido bicicletas) y potenciales (a partir de los 16 años).

El equipo de encuestadores (así como todas las unidades operativas involucradas) son internos, de la empresa.

ICCOM cuenta con un call-center propio, de 80 puestos, todos con CATI.

2. Muestra

Para la muestra, se considera una clasificación por tipo de conductor, y se controlaron variables demográficas para su posterior ponderación.

Como se mencionó anteriormente, la muestra obtenida por cada rol vial fue la siguiente:

Tipo Conductor	Muestra
Conductor Actual	661
Conductor Potencial	283
Ciclista	44
Peatón/Pasajero	615
TOTAL	1.603

Por su parte, la muestra por variables sociodemográficas fue la siguiente:

	TOTAL	HOMBRE				MUJER			
Frecuencias		C1	C2	C3	D	C1	C2	C3	D
TOTAL	1603	80	215	228	138	145	289	271	236
Base Antofagasta	376	20	51	49	30	39	71	57	59
39 o menos	166	15	21	24	13	12	32	28	21
40 o más	210	5	30	25	17	27	39	29	38
Base Valpo / Viña	388	18	59	53	31	36	74	67	50
39 o menos	172	9	30	22	14	16	39	26	16
40 o más	216	9	29	31	17	20	35	41	34
Base Concepción / Talcahuano	393	26	44	68	29	34	62	72	58
39 o menos	171	19	20	33	12	12	24	33	18
40 o más	222	7	24	35	17	22	38	39	40
Base Santiago	446	16	61	58	48	36	82	75	69
39 o menos	193	10	31	38	13	12	33	35	21
40 o más	252	6	30	20	35	24	49	40	48

Los resultados son ponderados de acuerdo a la siguiente distribución poblacional:

REGION	EDAD	HOMBRES				MUJERES			
		C1	C2	C3	D	C1	C2	C3	D
II	18-39	7.745	20.072	25.193	34.245	6.897	17.875	22.435	30.496
	40-74	5.794	15.016	18.846	25.618	5.599	14.511	18.213	24.757
V	18-39	15.753	41.251	60.894	93.448	15.943	41.749	61.628	94.575
	40-74	14.017	36.706	54.185	83.153	16.330	42.761	63.123	96.869
VIII	18-39	12.695	34.247	54.897	108.772	13.459	36.309	58.202	115.319
	40-74	10.401	28.059	44.977	89.116	11.829	31.909	51.150	101.346
RM	18-39	106.048	186.589	239.135	340.436	110.075	193.674	248.216	353.364
	40-74	85.654	150.707	193.148	274.968	100.482	176.796	226.584	322.569

H. Fase Cuantitativa: Resultados

A continuación, se detallan los resultados de la fase cuantitativa, a través del análisis de las estadísticas obtenidas del estudio telefónico.

Para una mejor comprensión y lectura del informe, se ha estructurado de la siguiente forma:

Modulo 1 - Cultura y Opinión Pública Vial en Chile

- Actividades realizadas por las personas.
- Seguridad vial como temática en el país:
 - a. Importancia de la seguridad vial como temática en el país.
 - b. Percepción de riesgo vial
 - c. Percepción sobre principales causantes de accidentes del tránsito
 - d. Percepción de actividades riesgosas.
 - e. Respeto de las normas del tránsito y comportamiento vial.
- Experiencias viales anteriores.

Modulo 2 - Opinión sobre efectividad de medidas para disminuir los accidentes del tránsito en el país.

Módulo 3 - Conclusiones Generales del Estudio y búsqueda de Insights Comunicacionales.

Como se planteó en el plan de análisis del Pre-Informe Final, las [aperturas de información](#), es decir, los análisis comparativos se realizarán de acuerdo a las siguientes variables de clasificación:

- Género:
 - o Hombre
 - o Mujer
- Edad:
 - o Menos de 39 años
 - o 40 o más años
- Ciudad
 - o Santiago
 - o Concepción
 - o Valparaíso
 - o Viña
- GSE
 - o C1
 - o C2
 - o C3
 - o D
- Tipo Conductor:
 - o Conductor Actual
 - o Conductor Potencial
 - o Ciclista
 - o Peatón/Pasajero
- Tenencia de Accidentes anteriormente
 - o Ha tenido accidentes con anterioridad
 - o No ha tenido accidentes con anterioridad.

Y los formatos de visualización de resultados, en términos generales, serán los siguientes:

GRÁFICOS

- A nivel total.
- Por Tipo de Conductor.

TABLAS ESTADÍSTICAS

- Género
- Edad
- Ciudad
- GSE
- Tenencia de Accidentes

1. De la Cultura Vial

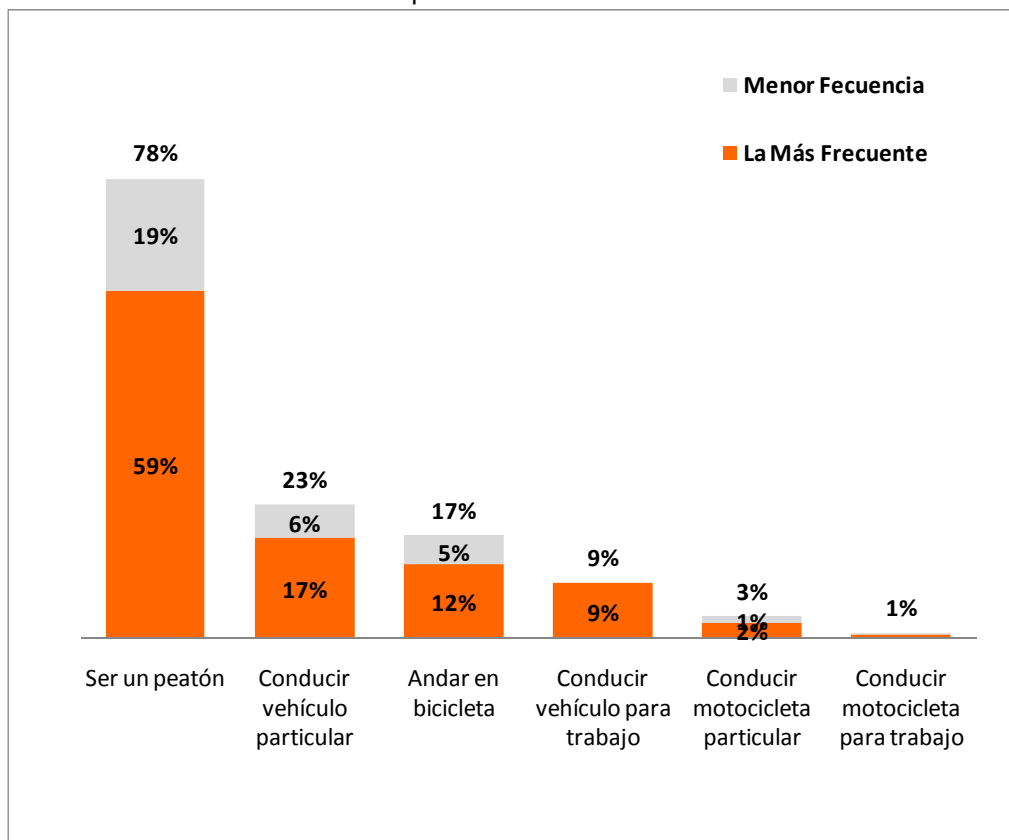
a. Actividades Viales realizadas por las Personas

Con las siguientes preguntas:

1. ¿Cuál o cuáles de las siguientes actividades realiza usted al menos una vez por semana? (Respuesta Múltiple)

2. ¿Y cuál de las actividades que me mencionó es la que realiza con mayor frecuencia? (Respuesta Única)

Gráfico 1: Actividades Viales Realizadas por las Personas



Se logró identificar la “tipología” o “Rol” principal de la persona entrevistada en cuanto a su participación en el mundo vial.

Por ejemplo, un 78% de los entrevistado declara que “es un peatón” al menos una vez por semana, y un 59% indica que es la actividad que realiza con mayor frecuencia.

Cabe mencionar que el estudio consideró el logro de cuotas específicas por rol vial, por ende estos resultados no necesariamente reflejan las proporciones reales a nivel nacional, sino que más bien son una referencia al respecto, que ayudó a segmentar la base de entrevistados, de modo que se pueda comprender las diferencias entre diferentes actores, en cuanto al comportamiento vial, y su visión respecto de las medidas a tomar.

Tabla 1: Actividades viales según variables sexo, edad, ciudad y GSE

	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof.	Valpo.	Conce. Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
% Rol más frecuente													
Ser un peatón	59%	55%	66%	62%	55%	60%	59%	53%	61%	55%	60%	59%	60%
Conducir vehículo particular	17%	14%	22%	17%	16%	16%	15%	22%	16%	31%	25%	17%	5%
Andar en Bicicleta	12%	14%	9%	13%	11%	9%	10%	11%	14%	5%	3%	13%	21%
Conducir vehículo para trabajar	9%	13%	3%	5%	17%	13%	16%	12%	6%	9%	12%	10%	7%
Conducir motocicleta particular	2%	4%	0%	4%	0%	1%	0%	1%	4%	1%	0%	0%	7%
Conducir motocicleta para trabajo	0%	1%	0%	0%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%

b. Importancia de la seguridad vial como temática en el país.

Este tema fue abordado en el cuestionario de múltiples maneras, de modo de contar con una visión lo más aproximada a la realidad en cuanto a la relevancia que el tema de la Seguridad Vial representa para las personas y sus diferentes roles viales.

El primer y principal resultado es que la temática de Seguridad Vial tiene una baja relevancia, si se le compara con otras temáticas de importancia para la opinión pública.

Lo anterior se obtiene del resultado ante las siguientes preguntas:

3. En una escala de 1 a 5, donde 1 es No le Preocupa Nada y 5 Le Preocupa Mucho ¿Cuánto le preocupan las siguientes temáticas sociales? LEER FRASES

4. ¿Cuál es la que más le preocupa? ¿Y la segunda que más le preocupa?)

Escala: 1= No Le Preocupa Nada

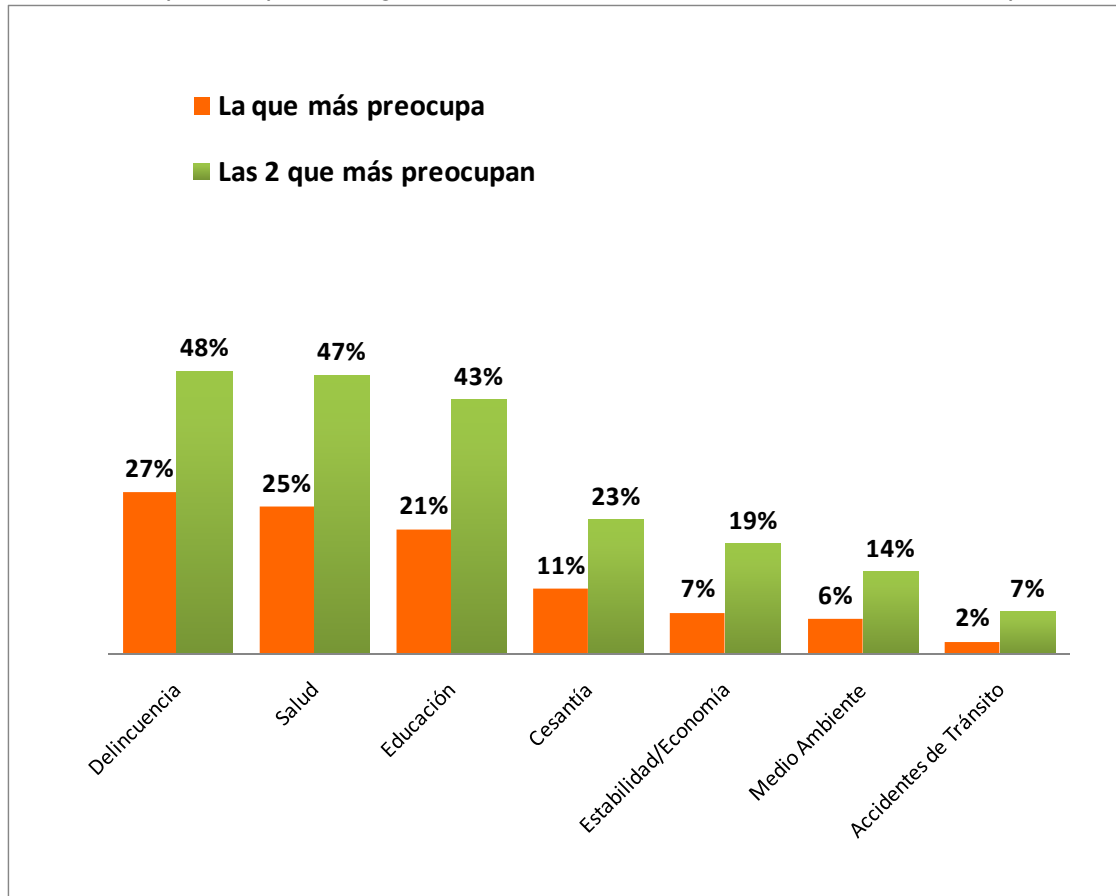
5 = Le Preocupa Mucho

En la pregunta 3, se consideran las respuestas clasificadas como “alta preocupación”, es decir, sólo las respuestas “4” y “5” de la escala. No se incluyen las respuestas “1”, “2” y “3”.

Alta Preocupación: % de Personas que responde con evaluaciones 4 o 5.

Como se puede observar en la gráfica a continuación, sólo un 2% de los encuestados considera los accidentes de tránsito como el tema más relevante entre los planteados, y sólo un 7% si se consideran los 2 temas que más le preocupan, lo que deja a este tópico como el menos relevante de la lista.

Gráfico 2: Preocupación por la Seguridad Vial en el contexto de las temáticas del país



Al segmentar por variables sociodemográficas, se revela que no existen grandes diferencias en la preocupación por los accidentes del tránsito. Hombres como mujeres, de todas las ciudades y estratos asignan la misma preocupación al tema.

Tabla 2: Preocupación por la Seguridad Vial en el contexto de las temáticas del país, según sexo, edad, ciudad y GSE

	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antofagasta	Valparaíso	Concepción Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
% TOTAL													
Delincuencia	48%	43%	52%	41%	56%	52%	47%	49%	47%	37%	41%	51%	52%
Salud	47%	45%	49%	45%	50%	51%	45%	49%	47%	56%	48%	45%	45%
Educación	43%	42%	43%	50%	35%	38%	45%	41%	43%	50%	47%	44%	39%
Cesantía	23%	26%	19%	23%	22%	18%	23%	26%	22%	21%	21%	22%	24%
Estabilidad de la Economía	19%	21%	17%	18%	19%	22%	18%	15%	19%	17%	19%	19%	18%
Medio ambiente	14%	17%	12%	16%	11%	12%	13%	13%	15%	11%	16%	13%	14%
Accidentes de Tránsito	7%	6%	8%	7%	7%	8%	8%	8%	7%	8%	8%	6%	7%

c. Percepción de riesgo vial y actividades riesgosas.

Probabilidad de Sufrir Accidentes y Actividades que los Producen

Frente a la pregunta...

5. ¿En su opinión, cuán probable es que Ud. sufra un accidente de tránsito en los próximos 6 meses? LEA ALTERNATIVAS. RESPUESTA ÚNICA

... se observa una mayoría de 44% de personas que lo consideran poco probable, frente a un 39% que opinan que es probable. Estamos, por tanto, frente a grupos diferenciados y reconocibles.

Sin embargo, es claramente observable también que, si bien “la mayoría” (44%) considera que sufrir un accidente es poco probable, el 39% de personas que perciben lo contrario no es menor.

Estos datos nos muestran, por tanto, que **no hay una clara tendencia en el target respecto a este tema**: no es posible decir que el target se sienta “seguro” o “vulnerable” en términos generales.

Esto se puede explicar desde lo cualitativo: al parecer, **la sensación de vulnerabilidad frente a los accidentes de tránsito depende de cuánto control siente el individuo que tiene sobre ellos**. Hay quienes sienten que tomando medidas responsables pueden disminuir este riesgo, y hay quienes sienten que, independiente de lo que hagan, pueden ser igualmente víctimas de un accidente.

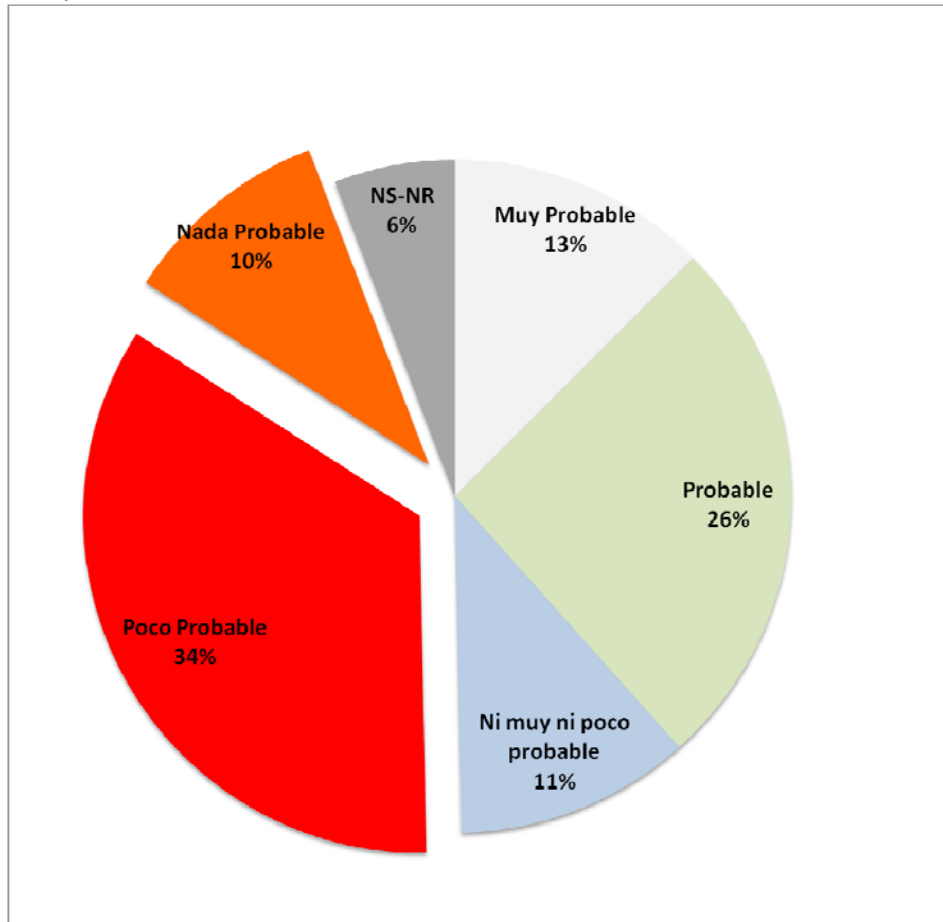
Esta “lógica” con que opera el target es la base de la forma en que el target se relaciona con todos los temas de seguridad vial. Las distintas percepciones y sensaciones que cada individuo tiene en su relación con el mundo vial está cruzado por esta lógica y las conductas que realizan son también una consecuencia de ello: **si siente que no “controla” lo que le puede pasar en la vía, poca importancia se sentirá en asumir buenas prácticas de seguridad vial; si siente que tener buenas prácticas viales puede hacer una diferencia en el riesgo, es más probable que las ejecute.** Estar en uno u otro polo dependerá de aspectos de personalidad, actitud y carácter.

Hay una frase extraída de los grupos realizados en la fase cualitativa que ilustra muy bien esta sensación: *“Da lo mismo si me cuido, si me pongo el cinturón, o si voy atento conduciendo, porque puede venir un tipo curado, a toda velocidad, y me choca. La culpa no siempre es de uno.”*

Podemos ver que, en el tema de seguridad vial, hay un elemento potente de incertidumbre: **las personas sienten que la probabilidad de tener un accidente no depende sólo de sus propias prácticas, sino también de las de los demás**, lo que en algunos genera un halo de desesperanza frente a lo que puedan hacer para cuidarse.

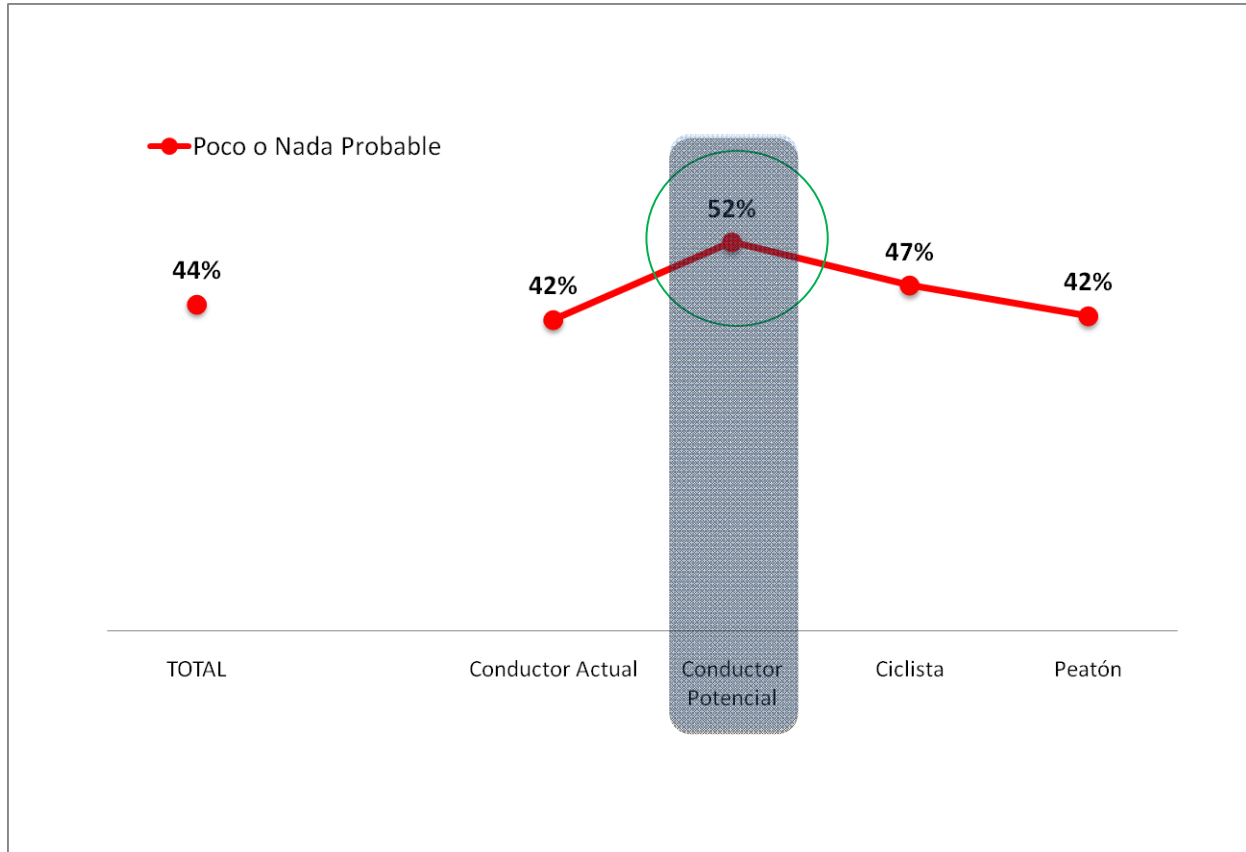
Esto es muy relevante si pensamos en las estrategias comunicacionales posibles de generar para combatir las malas prácticas en seguridad vial a nivel país, porque desafía a las autoridades a “traspasar y cambiar” esta mentalidad que muchas de las personas tienen, resituando la responsabilidad e influencia positiva del “granito de arena” que aporta cada uno en esta materia, para que todos estemos más seguros mientras transitamos por las vías de nuestro país. En otras palabras: **es necesario devolver la responsabilidad a las personas, para que dejen de pensar que “no importa lo que haga, puedo accidentarme igual”**, porque ese parece ser el principal y más básico problema a la hora de instalar la relevancia de tener buenas prácticas en seguridad vial.

Gráfico 3: Percepción de Probabilidad a Sufrir un Accidente de Tránsito



Retomemos los datos cuantitativos: si observamos los distintos roles viales, vemos que **los conductores potenciales se sienten menos expuestos / menos vulnerables en general que los demás grupos. El 52% de los sujetos de este grupo considera que es poco o nada probable sufrir algún tipo de accidente de tránsito, en comparación con los demás conductores y peatones.**

Gráfico 4: Percepción de Probabilidad a Sufrir un Accidente de Tránsito, según actividad vial

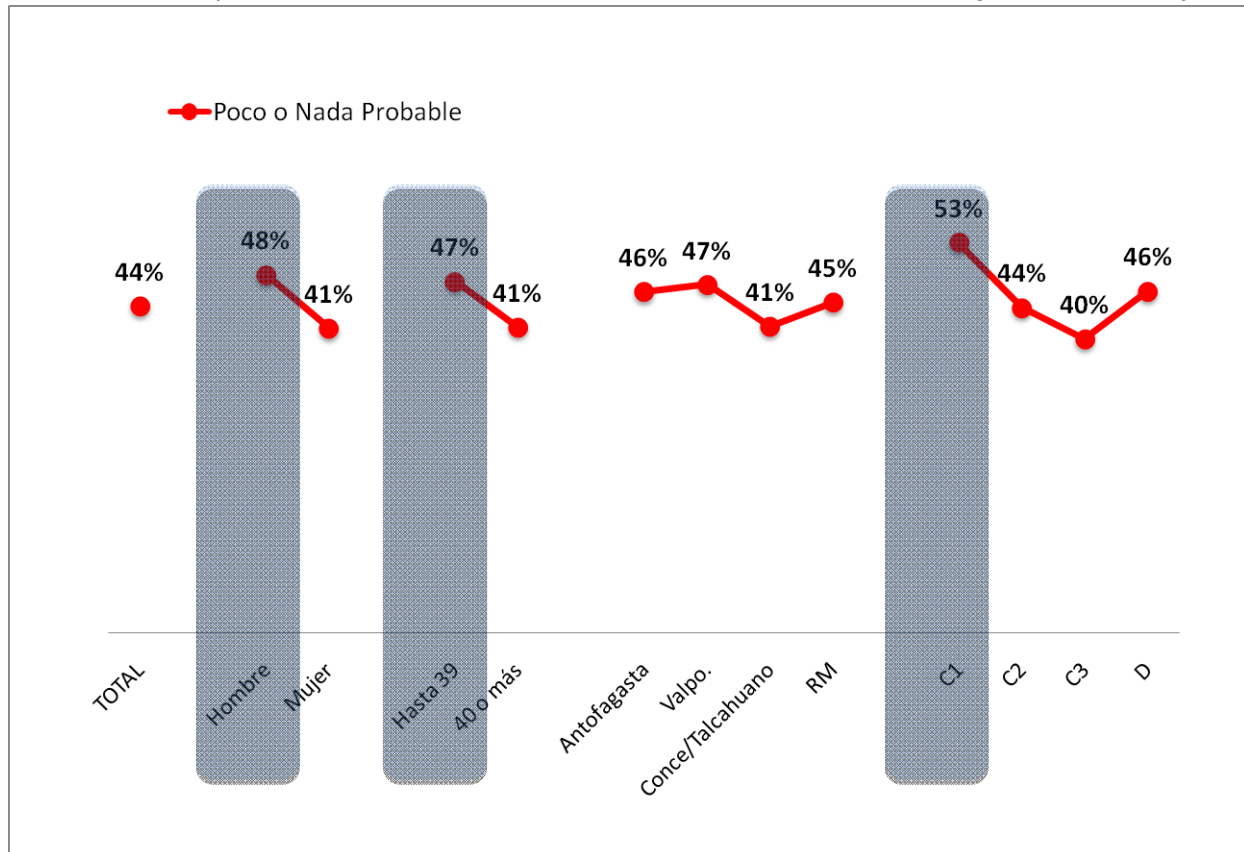


La explicación está en las prácticas que llevan a cabo. Este segmento –a diferencia de sus pares- suele caminar o utilizar medios de transporte públicos para desplazarse, dejando muchas veces “en manos de otros” la conducción. Es un target que –por definición- suele caminar más y transitar gran parte de su tiempo por las veredas, lo que puede estar ayudando a que generen cierta sensación de seguridad que no se obtiene en la vorágine del tránsito por la calzada.

Según variables sociodemográficas se revelan también algunas diferencias. Los hombres, jóvenes (hasta 39 años) y de GSE medio-alto (C1) sienten una menor probabilidad de sufrir accidentes de tránsito que el resto de la población.

Este grupo parece comenzar a esbozar un sub-segmento definido y con características propias / particulares. Como veremos en la pregunta siguiente (percepción de cantidad de muertes anuales por accidentes de tránsito), este mismo sub-segmento se erige como un grupo que se destaca / diferencia estadísticamente frente a los demás, pre-configurando una “forma de ser” singular frente al resto de la población. En principio, es posible decir que este perfil “hombre joven C1” se muestra “más temerario” que los demás, se siente más seguro y menos vulnerable a los accidentes de tránsito que el resto de la población.

Gráfico 5: Percepción de Probabilidad a Sufrir un Accidente de Tránsito, según sexo, edad y GSE



Por otra parte, la sensación de inseguridad en la vía parece acrecentarse entre quienes han tenido –directa o indirectamente- alguna relación con accidentes de tránsito y a la inversa: quienes no han tenido relación con accidentes tienden a percibirse más seguros, menos vulnerables.

Tabla 3: Percepción de Probabilidad a Sufrir un Accidente de Tránsito, según experiencias viales

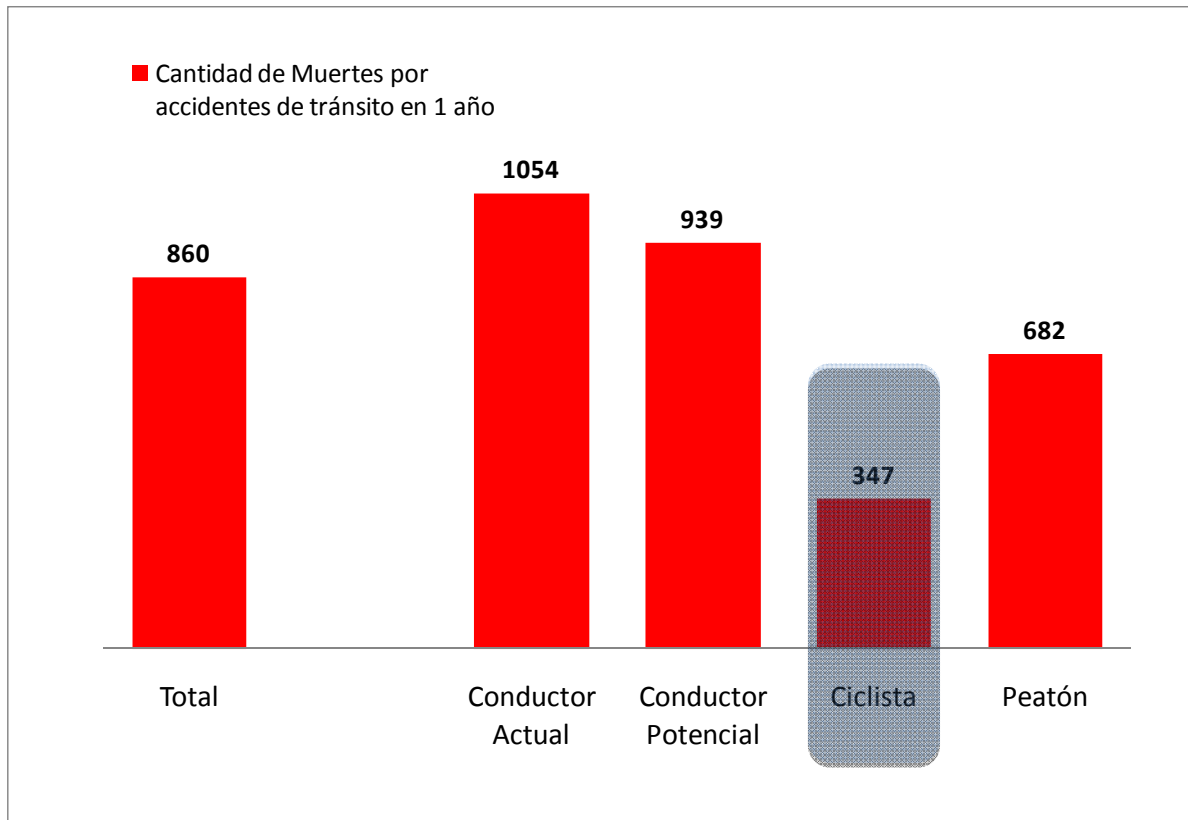
% Probabilidad de tener accidente	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
Muy poca probabilidad (1,2)	44%	42%	45%	44%	44%	44%	44%	44%	45%
Muy alta probabilidad (4,5)	38%	42%	38%	41%	35%	41%	35%	40%	32%

La baja prioridad entregada por el target al tema de la accidentabilidad vial se debe también a la alta desinformación del target sobre el tema. Frente a la pregunta ...

8. De acuerdo a lo que usted sabe o se imagina, ¿Cuántas personas al año mueren por accidentes de tránsito?

... vemos que incluso los Conductores Actuales, que son quienes más se acercan al número real, están muy lejos de la verdadera situación país en accidentabilidad vial. La siguiente gráfica indica el valor promedio obtenido a nivel total y por rol vial:

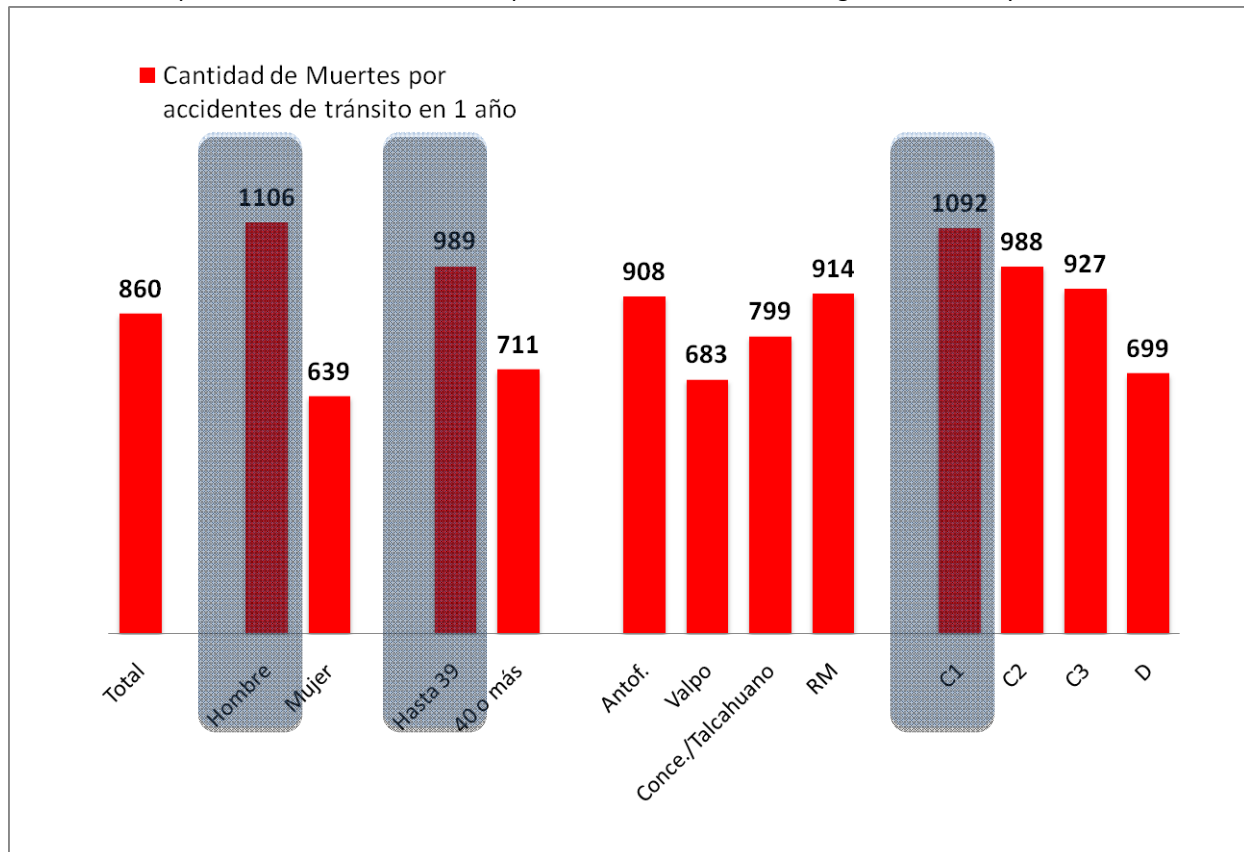
Gráfico 6: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito



Como se puede apreciar, a nivel total, las personas estiman que mueren 860 personas, valor cercano al 50% de la estadística oficial. Los Ciclistas son quienes están más alejados del valor actual, contrario a lo que podría esperarse para un target que se percibe a sí mismo tan “vulnerable” y propenso a los accidentes. Como comentamos en el punto anterior, si se revisan los datos por variables sociodemográficas, se puede apreciar que los hombres jóvenes de GSE medio-

alto (C1) suelen imaginar un número de muertes por accidentes del tránsito en un año superior a la de sus grupos análogos. Estos mismos jóvenes que en el análisis anterior se erigían como un grupo actitudinalmente más “temerario”. Ambos datos en relación nos perfilan a estos jóvenes como un grupo asume que hay más muertes / está más consciente de la gravedad de la situación que sus pares, pero que no por eso se siente más vulnerable. Este grupo nos enseña que la mera información, el dato sin contexto, no es suficiente para generar un cambio real en las prácticas. Estos jóvenes C1 pueden estar más cercanos al número real de muertos por año, pero eso no parece intimidarlos. No los hace sentir más vulnerables.

Gráfico 7: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito, según sexo, edad y GSE



Si observamos las diferencias entre quienes han tenido alguna relación con accidentes de tránsito, ya sea por haberlo sufrido o alguien cercano, y quienes no han tenido este tipo de experiencia, vemos que los resultados son los que intuitivamente podrían esperarse.

De acuerdo a lo que podemos observar en la Tabla 4, quienes han tenido accidentes del tránsito creen que el número de accidentes es mayor (883) que los que no han tenido uno (811), lo mismo ocurre para quienes han tenido experiencias que los han hecho cambiar de actitud, quienes son más conscientes de los riesgos del tránsito.

Tabla 4: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito, según experiencias viales

	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
%									
Media	860	883	811	896	746	896	746	864	844

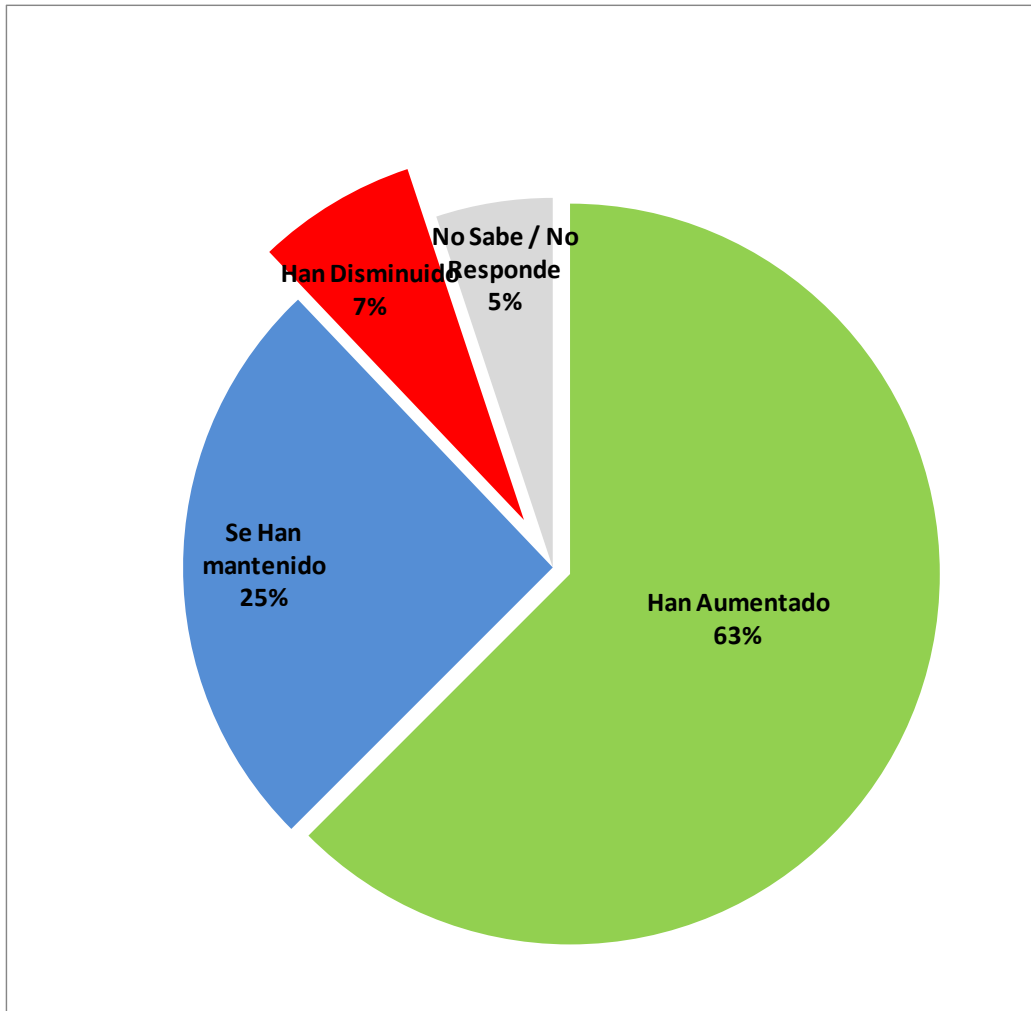
Si analizamos estos datos, podemos observar que la cercanía a una experiencia de accidentabilidad, más allá de la sola información, parece tener un mayor efecto emocional en el target. Quienes han estado en contacto con situaciones de accidentabilidad tienden a “magnificar” el número de muertes por año si los comparamos con sus pares análogos.

Ahora bien, si se consulta al target si cree que los accidentes han aumentado, se han mantenido o han disminuido en el último año, una mayoría del **63% considera que los accidentes de tránsito han aumentado**, como muestra la siguiente gráfica:

Cabe mencionar que esta estadística es la resultante de las respuestas a esta pregunta:

7. Pensando en los accidentes ocurridos este año, ¿Ud. cree que ...LEER FRASES

Gráfico 8: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito

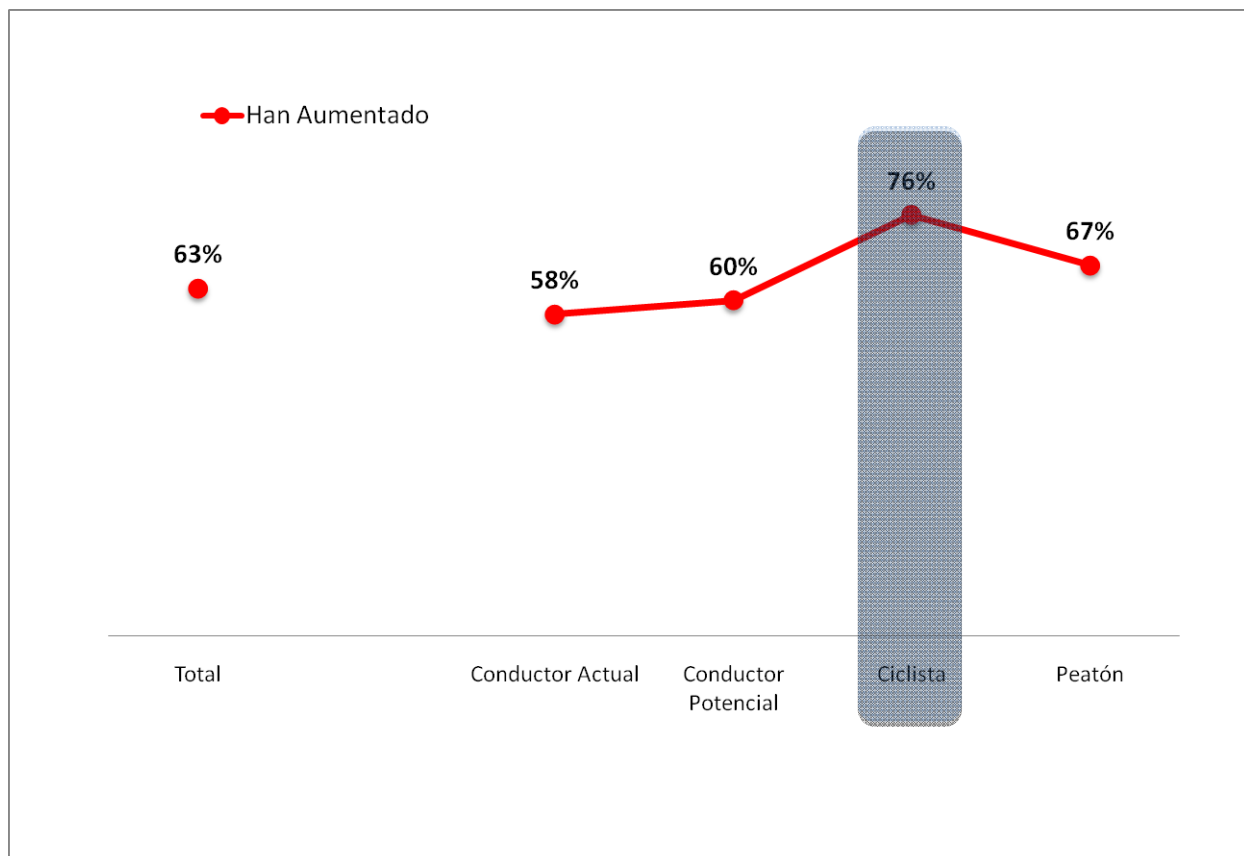


El escenario con el que nos encontramos, por tanto, es el siguiente: el target imagina que hay muchos menos muertos por accidentes viales por año de los que realmente hay, aún cuando en general consideran que los accidentes han ido aumentando. En otras palabras, aún cuando consideran que hoy hay más accidentes que años atrás, ni siquiera de esta manera el target se acerca a la cifra real de muertos de la estadística oficial.

Estamos frente a un target desinformado, indiferente y que muchas veces siente que independiente de sus esfuerzos por tener buenas conductas viales, en cualquier momento puede ser amenazado por un conductor de mal comportamiento vial: este es el primer esbozo de un perfil general que con el análisis de estas primeras preguntas de la encuesta se ha podido ir pre-dibujando.

Ahora, si atendemos a las diferencias por rol vial, vemos que los ciclistas son quienes más suelen pensar que los accidentes del tránsito han aumentado, si los comparamos con los demás roles viales encuestados.

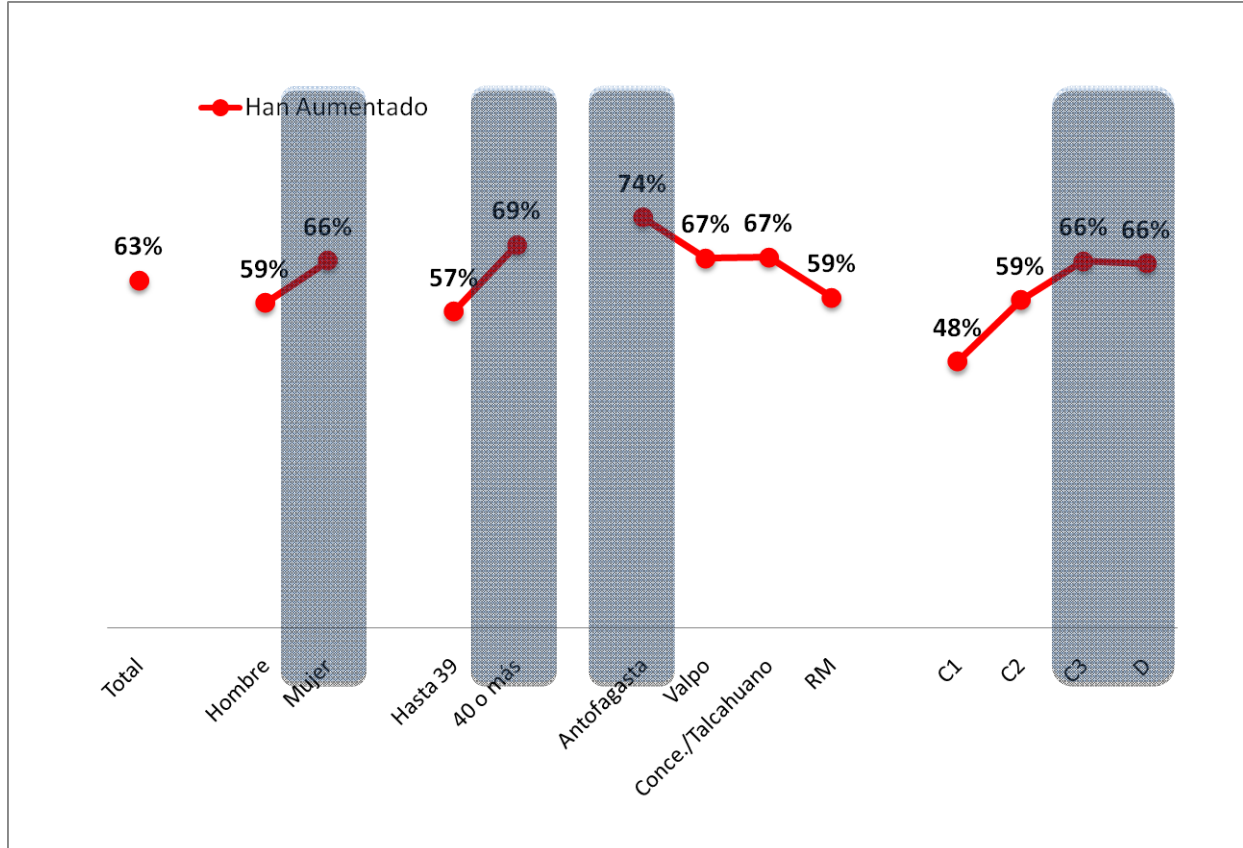
Gráfico 9: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito, según rol vial



Si recordamos lo visto en el apartado anterior, los ciclistas se erigían como el grupo más alejado del número real de muertos por año. Esto es: suelen ser los que imaginan más pequeña la cifra de muertos por año, aún cuando son quienes más piensan que los accidentes han aumentado en el último tiempo.

Al mismo tiempo, al segmentar por variables sociodemográficas, mujeres, mayores de 40 años, provenientes del norte, y de estratos medio-bajo y bajo son quienes más frecuentemente creen que los accidentes del tránsito han aumentado en los últimos meses, en relación a sus pares análogos, como vemos en el siguiente gráfico.

Gráfico 10: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito, según sexo, edad y GSE

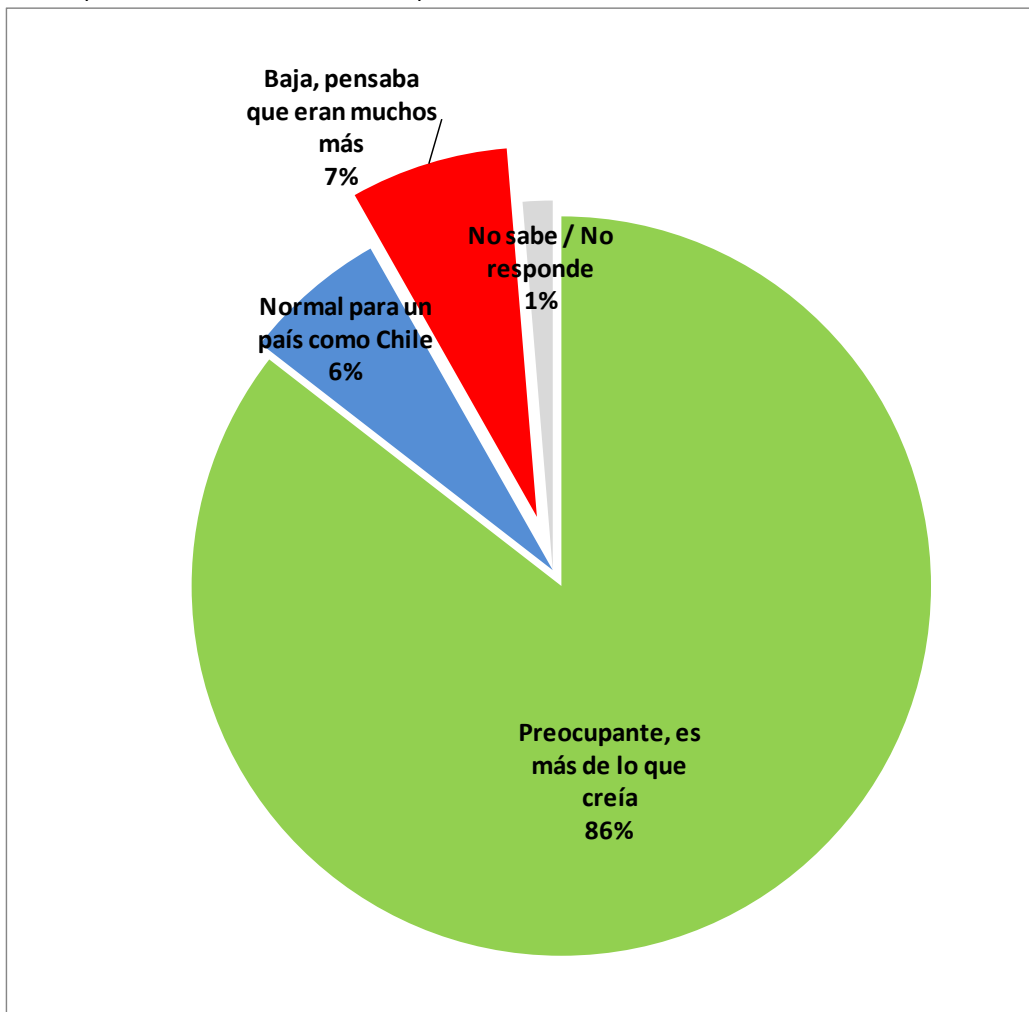


Por ende, la respuesta a la siguiente pregunta realizada resulta evidente, como se muestra en el siguiente gráfico:

9. Al año mueren aproximadamente 2.000 personas en accidentes de tránsito, ud. diría que esa cifra es... LEER FRASES...

Al guiar a las personas con el número real de accidentes del tránsito que ocurren en el país, las personas reaccionan con preocupación, ya que piensan que es considerablemente más de lo que creían.

Gráfico 11: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito



Un 86% considera esta cifra como preocupante, validándola como un gancho comunicacional a utilizar para la generación de impacto social sobre el tema.

Al comparar los resultados por grupos socioeconómicos, existe consenso al decir que el problema es preocupante.

Cabe señalar, al mismo tiempo, que presentar comunicacionalmente una cifra de 2000 personas genera un gran consenso entre la población, y es una buena estrategia para plantear en la opinión pública la gravedad del tema y la prioridad que hay que asignarle.

Tabla 5: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito, Según sexo, edad y GSE

	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof	Valpo	Conce/Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
%													
Preocupante	86%	80%	91%	83%	89%	87%	85%	86%	85%	84%	82%	85%	88%
Normal	6%	9%	4%	8%	4%	5%	7%	5%	6%	7%	8%	7%	5%
Baja	7%	9%	5%	8%	6%	6%	6%	9%	7%	7%	8%	7%	7%

De la misma forma, no hay diferencias entre quienes han tenido un accidente, o alguna experiencia que los haya hecho cambiar de actitud. El consenso se mantiene.

Tabla 6: Percepción de Cantidad de Muertes por Accidentes de Tránsito, Según experiencia vial

	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
%									
Preocupante	86%	88%	86%	87%	86%	87%	86%	86%	84%
Normal	6%	6%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Baja	7%	5%	8%	7%	7%	7%	7%	7%	5%

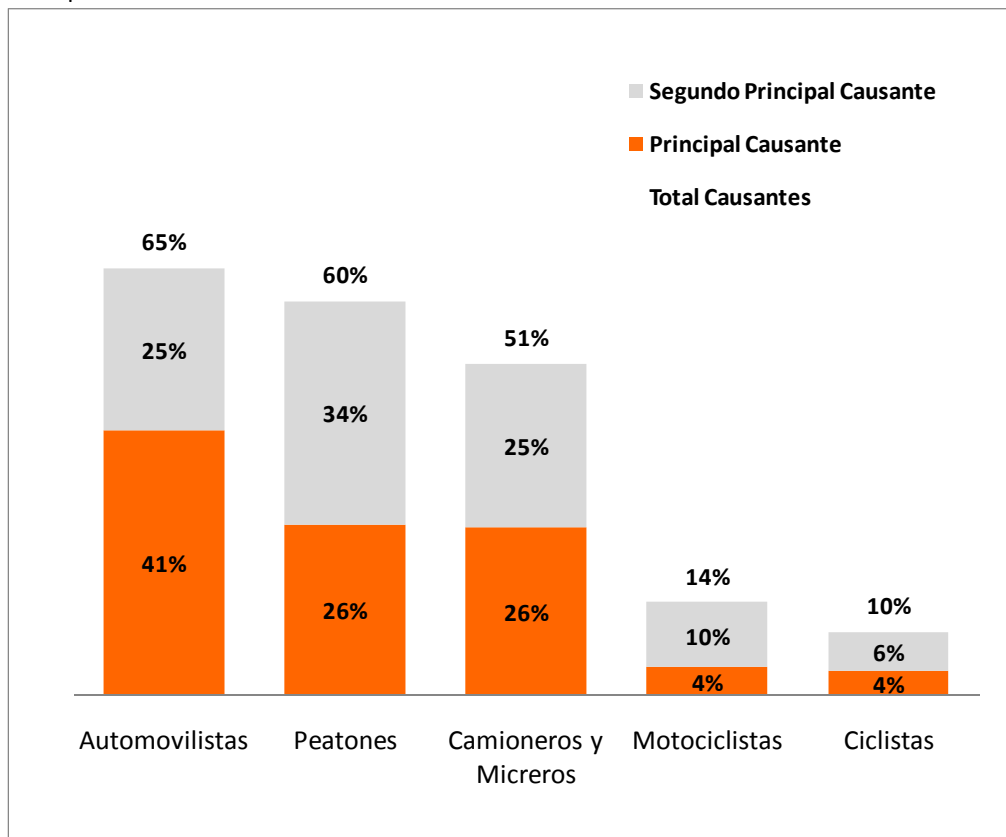
Percepción sobre principales causantes de accidentes del tránsito

Con la siguiente pregunta se buscó conocer a quiénes tiene la opinión pública como principales causantes de accidentes:

Un accidente puede ser producido principalmente por conductores de vehículos o peatones. Del siguiente listado que le voy a nombrar, quiero que me diga ¿Quién cree Ud. que es el principal grupo causante de accidentes de tránsito en Chile? ¿Y el segundo? LEER ALTERNATIVAS, RESPUESTA ÚNICA

Los resultados de la siguiente gráfica indican que buena parte de las opiniones se concentran en 3 principales causantes: Automovilistas, Peatones y Camioneros/Micreros.

Gráfico 12: Percepción sobre Causantes de Accidentes de Tránsito



Si se considera sólo el “Principal Causante” de accidentes, destaca el 41% de automovilistas, muy por sobre el 26% de Peatones y Camioneros/Micreros.

Desde lo cualitativo, esto puede comprenderse de la siguiente manera:

Automovilistas: se les otorga una alta responsabilidad en los accidentes viales porque son considerados la mayor parte del parque automotriz. En cantidad, los automóviles se perciben muy por sobre todos los demás roles viales. Se les asigna una mayor probabilidad de accidente por ser los principales protagonistas en las calles.

Peatones: se les otorga responsabilidad fundamentalmente por dos razones. Primero, al igual que los automovilistas, por ser gran cantidad e “inundar” calles y veredas. Y segundo, por ser designados como “altamente irresponsables en la vía”. Ambas condiciones los sitúan dentro de los principales responsables de accidentes.

Caminos / micros: la responsabilidad de este rol vial parece venir del tamaño de las máquinas. El gran tamaño comparativo de estos vehículos les confieren un carácter amenazante que los “incrimina” a priori como responsables de accidentes.

Al mirar los resultados por tipo de conductor, los conductores potenciales piensan con más frecuencia (74%) que los causantes de accidentes del tránsito son principalmente los automovilistas.

Tabla 7: Percepción sobre causantes de Accidentes de Tránsito, según tipo de conductor, según tipo de conductor

	TOTAL	Tipo de conductor			
		Conductor Actual	Conductor Potencial	Ciclista	Peatón
% TOTAL Causantes					
Automovilistas	65%	61%	74%	65%	65%
Peatones	60%	59%	67%	66%	57%
Camioneros y Micreros	51%	52%	41%	46%	55%
Motociclistas	14%	16%	11%	21%	13%
Ciclistas	10%	11%	6%	3%	10%

Al mirar los datos por variables sociodemográficas, no existen diferencias evidentes entre los grupos sobre quién es el primer responsable de accidentes del tránsito.

Tabla 8: Percepción sobre Ciclistas como causantes de Accidentes de Tránsito, según tipo de conductor, según sexo, edad, ciudad y GSE

	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof	Valpo	Conce/Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
% TOTAL													
Automovilistas	65%	66%	65%	67%	63%	75%	69%	66%	64%	69%	64%	67%	65%
Peatones	60%	63%	58%	66%	54%	54%	58%	59%	62%	65%	60%	58%	61%
Camioneros y micreros	51%	44%	57%	46%	57%	57%	56%	58%	47%	50%	52%	49%	51%
Motociclistas	14%	16%	12%	13%	16%	6%	9%	11%	17%	11%	13%	15%	15%
Ciclistas	10%	11%	9%	9%	11%	8%	8%	7%	11%	6%	11%	12%	8%

Como se muestra en la siguiente tabla, quienes han tenido alguna experiencia anterior, creen con mayor frecuencia que los automovilistas son causantes de accidentes de tránsito, en comparación con aquellos que no han tenido esas experiencias.

Tabla 9: Percepción sobre Ciclistas como causantes de Accidentes de Tránsito, según experiencia vial

	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
% TOTAL									
Automovilistas	65%	63%	68%	67%	66%	67%	66%	67%	60%
Peatones	60%	60%	61%	62%	57%	62%	57%	62%	55%
Camioneros y micreros	51%	58%	48%	50%	54%	50%	54%	51%	51%
Motociclistas	14%	12%	14%	14%	12%	14%	12%	14%	16%
Ciclistas	10%	7%	9%	8%	11%	8%	11%	8%	18%

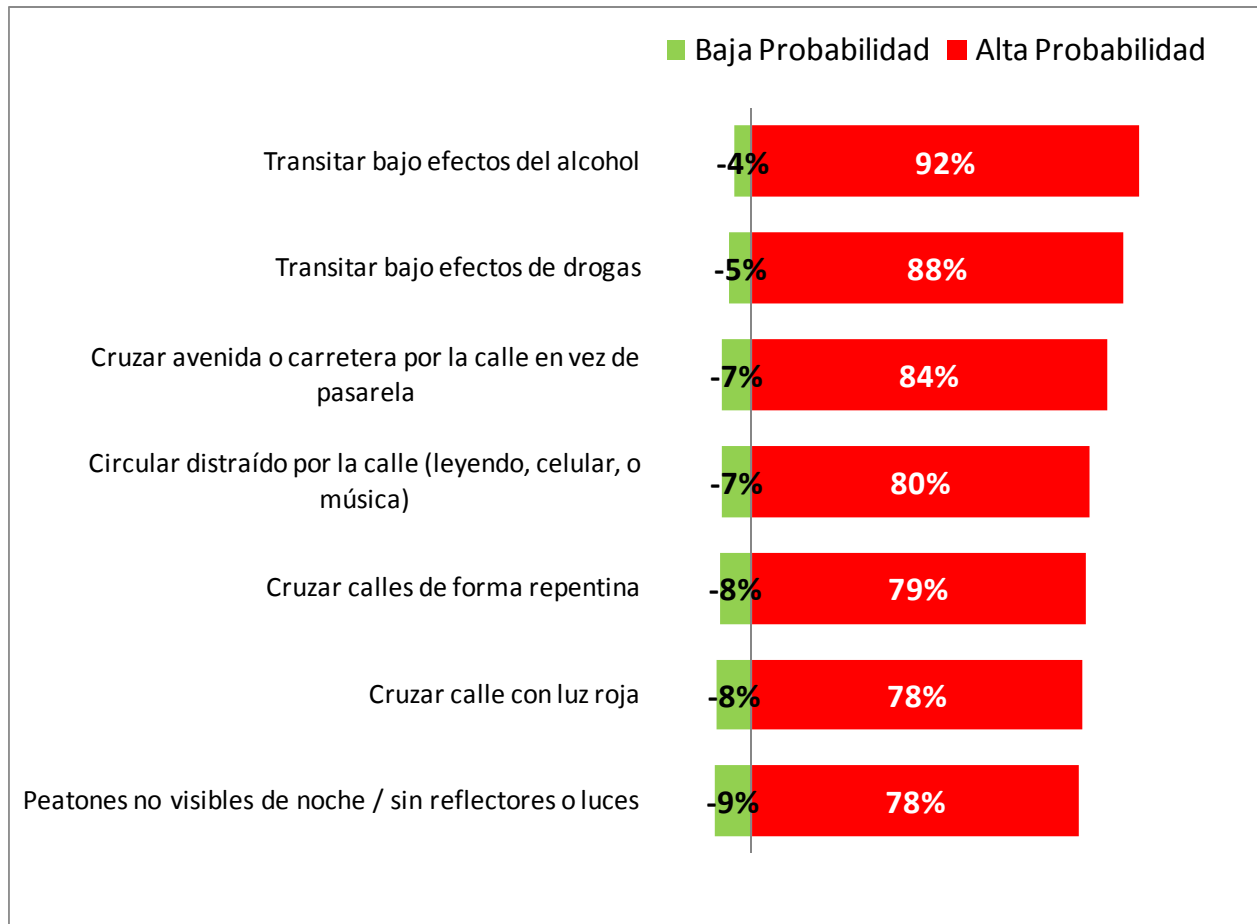
Percepción de actividades riesgosas

La percepción de actividades peligrosas, se midió a través de un set de preguntas como estas:

11-15. De estas acciones realizadas por LEER ACTOR, que le voy a leer, en una escala de 1 a 7, donde 1 es “Difícilmente podría causar un accidente” y 7 es “Muy probable que cause un accidente” ¿Cuán probable es que cause un accidente...LEER FRASES UNA A UNA

Se preguntó primero para acciones realizadas por peatones, y los resultados son los siguientes:

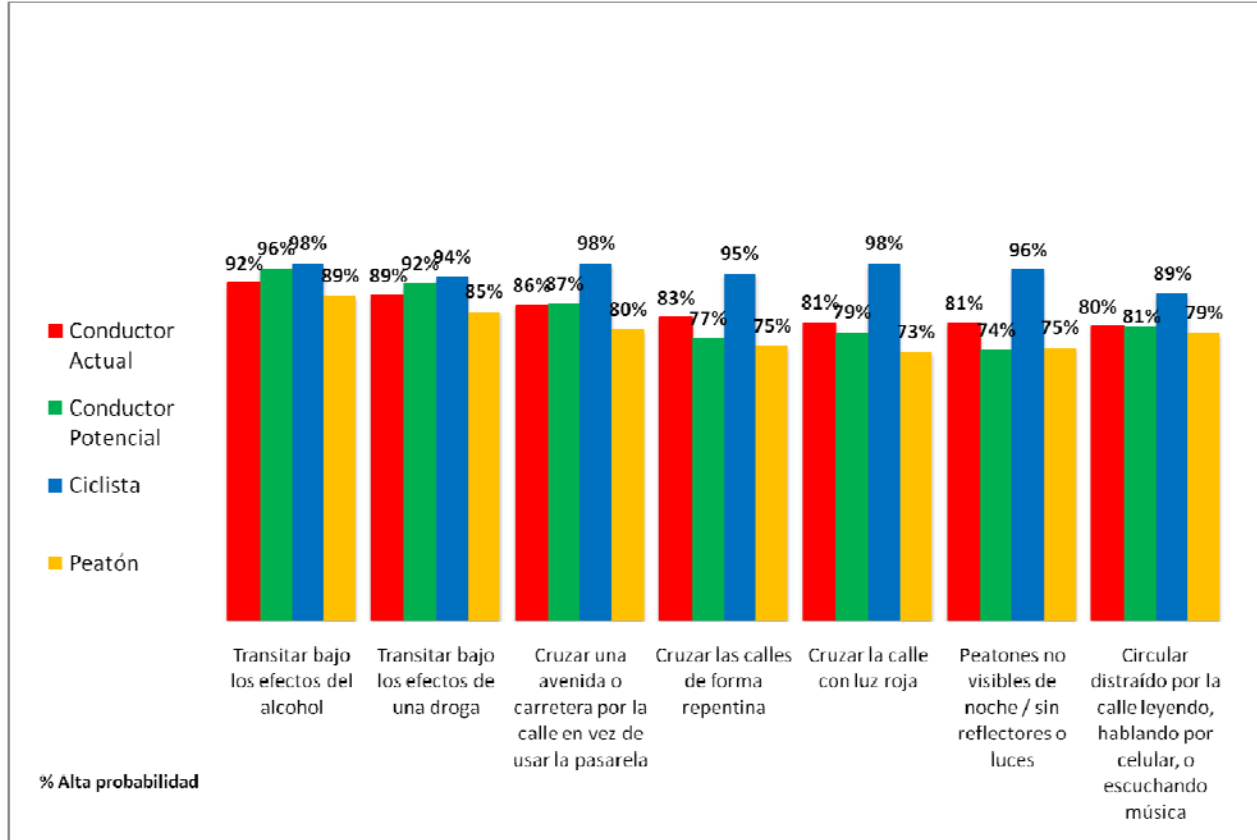
Gráfico 13: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Peatones



Destaca el tránsito bajo la influencia de drogas o alcohol como las actividades de mayor probabilidad de causar accidentes.

Al mirar los resultados, cruzando por tipo de conductor, se muestra que en general, los ciclistas sienten que las acciones de peatones los ponen más en riesgo que los demás grupos. Por ejemplo, en comparación con los conductores, los ciclistas consideran más frecuentemente que es altamente probable que los peatones no visibles de noche (o sin reflectores o luces) causen un accidente del tránsito.

Gráfico 14: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Peatones, según tipo de conductor



Al mirar los datos por variables sociodemográficas, no se revelan grandes diferencias con respecto a la probabilidad de causar accidentes de distintas acciones de peatones.

Tabla 10: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Peadones, según sexo, edad y GSE

% 6 y 7 (Muy probable)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof	Valpo	Conce/Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Transitar bajo los efectos del alcohol	92%	89%	94%	92%	92%	87%	89%	93%	93%	94%	89%	93%	92%
Transitar bajo los efectos de una droga	88%	86%	90%	88%	89%	86%	85%	91%	88%	91%	87%	88%	88%
Peatones no visibles de noche / sin reflectores o luces	78%	73%	82%	78%	77%	76%	75%	80%	78%	81%	80%	79%	75%
Circular distraído por la calle leyendo, hablando por celular, o escuchando música	14%	14%	13%	16%	11%	12%	13%	12%	14%	16%	18%	14%	10%
Cruzar una avenida o carretera por la calle en vez de usar la pasarela	9%	9%	9%	10%	8%	12%	8%	14%	8%	9%	12%	10%	8%
Cruzar las calles de forma repentina	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
Cruzar la calle con luz roja	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Sin embargo, al observar los datos, cruzando por experiencia vial de los encuestados, queda claro que quienes han tenido alguna experiencia anterior, consideran con mayor frecuencia la peligrosidad de ciertas prácticas de los peatones.

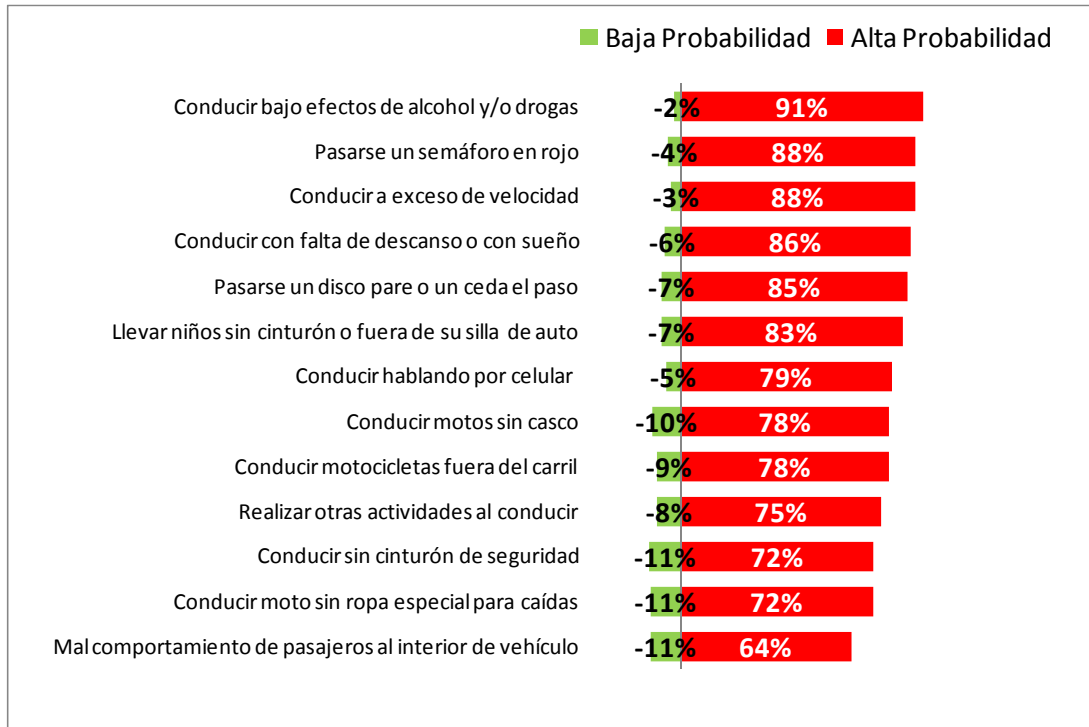
Tabla 11: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Peadones, según experiencia vial

	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
% 6 y 7 (Muy probable)									
Transitar bajo los efectos del alcohol	92%	96%	94%	96%	90%	96%	90%	95%	78%
Transitar bajo los efectos de una droga	88%	91%	90%	92%	87%	92%	87%	91%	74%
Cruzar una avenida o carretera por la calle en vez de usar la pasarela	84%	88%	86%	87%	84%	87%	84%	87%	71%
Circular distraído por la calle leyendo, hablando por celular, o escuchando música	80%	79%	84%	84%	79%	84%	79%	82%	71%
Cruzar las calles de forma repentina	79%	84%	80%	82%	79%	82%	79%	82%	67%
Cruzar la calle con luz roja	78%	81%	80%	81%	78%	81%	78%	81%	69%
Peatones no visibles de noche / sin reflectores o luces	78%	78%	81%	81%	77%	81%	77%	80%	68%

Las tres actividades con mayor percepción de riesgo en el caso de Conductores de Vehículos Motorizados, son: Conducción Bajo Efectos de Droga/Alcohol, Pasar un Semáforo en Rojo y Conducir a Exceso de Velocidad.

Esto parece ser ya hoy parte del repertorio del target. La frase “obvia” luego de una pregunta como “¿Supiste del gallo que se mató a 170 en la carretera ayer?” es “Debe haber ido muerto de curado...”, lo que refleja la actual naturalización de la relación entre accidentes de tránsito, consumo de alcohol o drogas y exceso de velocidad, lo que se incrementa aún más con malas prácticas tan graves como no respetar una luz en rojo, no estar suficientemente atento o pasarse un disco pare / ceda el paso.

Gráfico 15: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Conductores



A su vez, al cruzar por tipo de conductor, queda claro que los ciclistas (98%) se sienten más expuestos que los grupos análogos con respecto a los conductores que manejan bajo la influencia de las drogas o el alcohol.

Tabla 12: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Conductores, según tipo de conductor

% Alta probabilidad (6 y 7)	TOTAL	Tipo de conductor			
		Conductor Actual	Conductor Potencial	Ciclista	Peatón
Conducir bajo efectos de alcohol o drogas	91%	91%	95%	98%	88%
Pasar semáforo en rojo	88%	91%	89%	91%	84%
Conducir a exceso de velocidad	88%	87%	88%	98%	87%
Conducir con falta de descanso	86%	88%	86%	93%	83%
Pasarse disco pare o ceda el paso	85%	89%	86%	88%	81%
Llevar niños sin cinturón o fuera de su silla	83%	82%	84%	90%	83%
Conducir hablando por celular	79%	81%	74%	81%	80%
Conducir motos sin casco	78%	79%	76%	87%	78%
Conducir motos fuera del carril	78%	80%	77%	92%	75%
Realizar otras actividades al conducir	75%	77%	76%	91%	72%
Conducir sin cinturón de seg.	72%	73%	67%	87%	74%
Conducir moto sin ropa esp.	72%	71%	68%	94%	73%
Mal comportamiento de pasajeros en el vehículo	64%	61%	64%	80%	65%

Al mismo tiempo, **las mujeres son en general más temerosas que los hombres con respecto a la peligrosidad de las prácticas de los automovilistas**. No se muestran claras diferencias ni por región, sexo o GSE.

Tabla 13: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Conductores, según sexo, edad y GSE

% 6 y 7 (Muy probable)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof	Valpo	Conce/Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas	91%	87%	94%	90%	92%	92%	88%	95%	91%	94%	90%	92%	91%
Pasarse un semáforo en rojo	88%	85%	90%	88%	88%	89%	83%	87%	90%	88%	89%	87%	88%
Conducir a exceso de velocidad	88%	83%	92%	87%	89%	86%	84%	91%	88%	86%	83%	86%	92%
Conducir con falta de descanso	86%	83%	89%	84%	88%	88%	84%	87%	86%	86%	89%	88%	84%
Pasarse un disco pare o un ceda el paso	85%	84%	86%	85%	85%	86%	82%	83%	86%	82%	86%	86%	85%
Llevar niños sin cinturón o fuera de su silla	83%	77%	88%	81%	85%	83%	76%	81%	85%	82%	77%	85%	85%
Conducir hablando por celular	79%	77%	81%	76%	83%	81%	80%	80%	78%	66%	78%	81%	82%
Conducir motos sin casco	78%	74%	82%	77%	79%	81%	75%	80%	78%	75%	72%	81%	80%
Conducir motocicletas fuera del carril que le corresponde	78%	74%	82%	78%	78%	77%	73%	81%	79%	69%	77%	81%	79%
Realizar otras actividades al conducir	75%	72%	79%	75%	76%	73%	74%	75%	76%	70%	76%	79%	74%
Conducir vehículos sin cinturón de seguridad	72%	65%	79%	71%	74%	77%	71%	71%	73%	63%	68%	80%	72%
Conducir moto sin ropa especial	72%	66%	77%	69%	76%	73%	72%	75%	71%	67%	64%	72%	77%
Mal comportamiento de los pasajeros al interior de un vehículo	64%	59%	69%	63%	64%	67%	59%	67%	64%	53%	60%	67%	66%

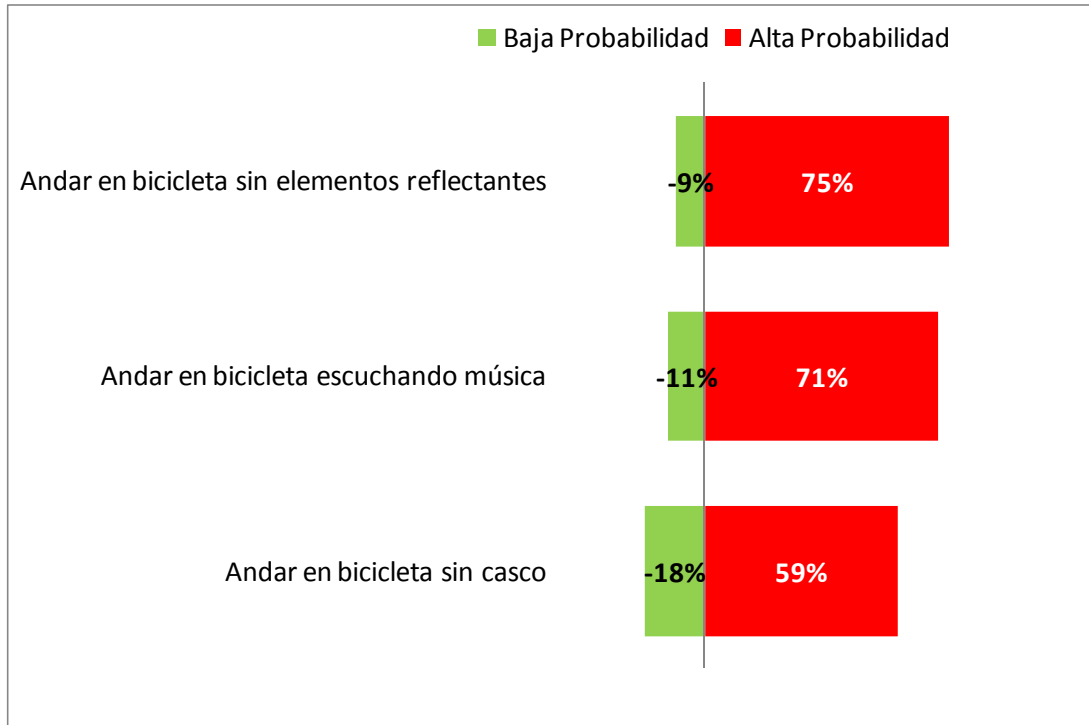
Tener una experiencia anterior hace que aumente la percepción de peligrosidad de los conductores, como lo muestran los resultados de siguiente tabla.

Tabla 14: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Conductores, según experiencia vial

	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
% 6 y 7 (Muy probable)									
Conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas al conducir	91%	94%	93%	95%	89%	95%	89%	95%	76%
Pasarse un semáforo en rojo	88%	92%	90%	92%	86%	92%	86%	91%	74%
Conducir a exceso de velocidad	88%	89%	90%	92%	85%	92%	85%	91%	74%
Conducir con falta de descanso o con mucho sueño	86%	87%	89%	89%	85%	89%	85%	89%	72%
Pasarse un disco pare o un ceda el paso	85%	89%	86%	88%	83%	88%	83%	88%	73%
Llevar niños sin cinturón o fuera de su silla de auto	83%	88%	84%	87%	79%	87%	79%	86%	70%
Conducir hablando por celular	79%	79%	81%	81%	79%	81%	79%	82%	69%
Conducir motos sin casco	78%	79%	81%	82%	76%	82%	76%	81%	68%
Conducir motocicletas fuera del carril que le corresponde	78%	77%	82%	81%	77%	81%	77%	80%	69%
Realizar otras actividades al conducir, como comer o maquillarse.	75%	77%	78%	79%	72%	79%	72%	78%	63%
Conducir vehículos sin cinturón de seguridad	72%	75%	74%	77%	67%	77%	67%	75%	63%
Conducir moto sin ropa especial para caídas (guantes, zapatos, etc.)	72%	74%	74%	75%	71%	75%	71%	74%	64%
El mal comportamiento de los pasajeros al interior de un vehículo	64%	64%	66%	66%	63%	66%	63%	65%	58%

Ahora bien, si analizamos ahora las prácticas de los ciclistas en la generación de accidentes de tránsito, se pueden observar los siguientes resultados:

Gráfico 16: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Ciclistas



Destaca que las actividades de ciclistas presentan una menor probabilidad de generación de accidentes en comparación con otros roles viales, lo que puede deberse a la menor penetración de este segmento en el total de actores / roles viales.

Los propios ciclistas, son aquellos más conscientes de la probabilidad de causar accidentes que tienen las siguientes actividades de riesgo, en especial “Andar en Bicicleta escuchando música”.

Tabla 15: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Ciclistas, según tipo de conductor (principal)

% Alta probabilidad (6 y 7)	TOTAL	Tipo de conductor			
		Conductor Actual	Conductor Potencial	Ciclista	Peatón
Andar en bicicleta sin elementos reflectantes	75%	80%	62%	88%	75%
Andar en bicicleta escuchando música	71%	73%	63%	91%	71%
Andar en bicicleta sin casco	59%	57%	49%	60%	66%

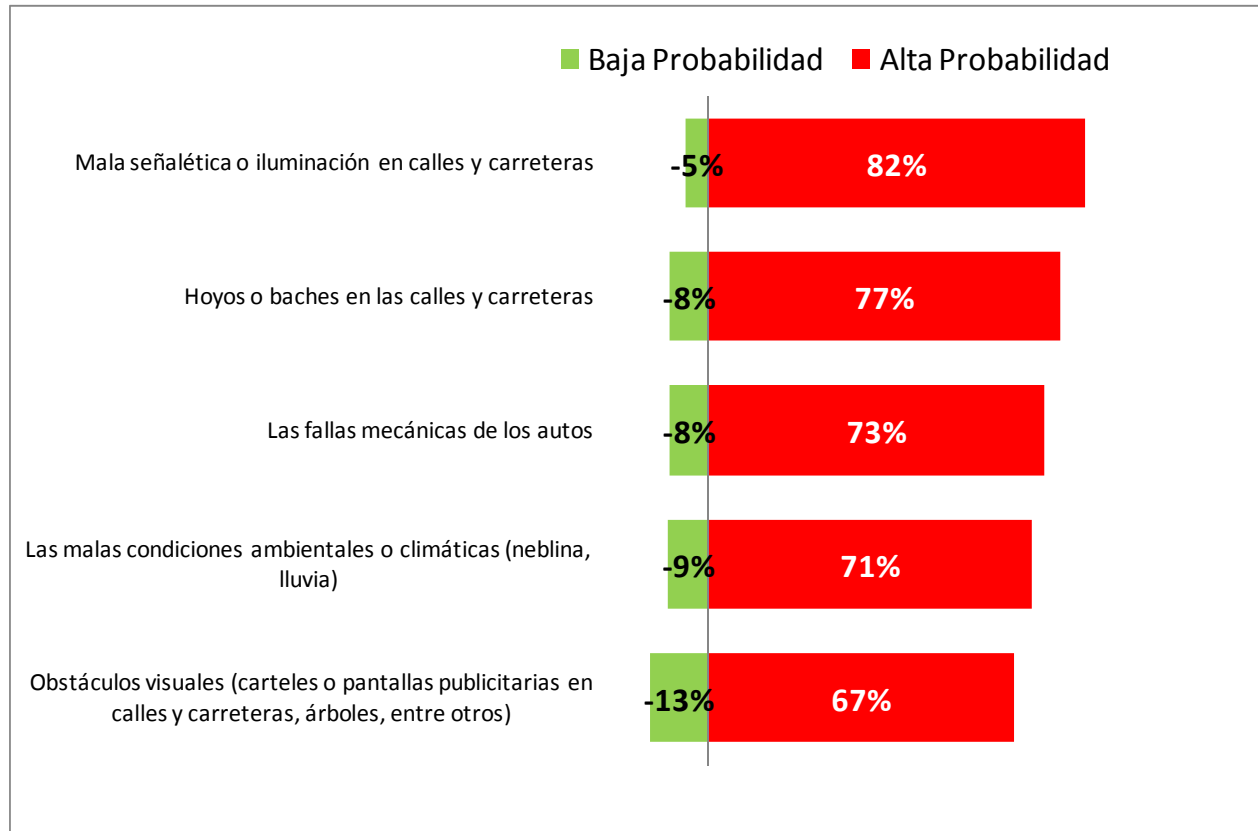
Al mismo tiempo, las mujeres, mayores de 40 y segmentos más bajos consideran que ciertas actividades de ciclistas son más riesgosas que sus grupos análogos.

Tabla 16: Probabilidad de Causar Accidentes: acciones de Ciclistas, según sexo, edad y GSE

% 6 y 7 (Muy probable)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof	Valpo	Conce/Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Andar en bicicleta sin elementos reflectantes	75%	70%	79%	68%	82%	76%	74%	78%	74%	64%	73%	76%	77%
Andar en bicicleta escuchando música	71%	65%	77%	66%	77%	74%	73%	74%	70%	64%	70%	76%	70%
Andar en bicicleta sin casco	59%	50%	67%	53%	65%	61%	60%	65%	57%	42%	55%	62%	62%

Si nos adentramos en la responsabilidad que el target asigna a las condiciones de calles y vehículos en la generación de accidentes, vemos que:

Gráfico 17: Probabilidad de Causar Accidentes: aspectos relacionados con calles y vehículos



Destaca la “Mala Señalética o Iluminación en Calles y Carreteras” como un problema que puede producir accidentes con mayor probabilidad que las demás condiciones viales. Desde lo cualitativo, este es un aspecto que también cobra mucha fuerza en los grupos, porque consideran que la visibilidad (luz) es fundamental para un manejo seguro, y que –especialmente en las carreteras- la señalética exige un nivel de atención que no siempre es el adecuado para no distraer la conducción.

Al segmentar por tipo de conductor, los ciclistas sienten que la mala señalética o iluminación es más peligrosa que sus grupos análogos (95%). Lo mismo ocurre para los hoyos o baches en la calle y carretera (89%), malas condiciones ambientales y climáticas (79%) y los obstáculos visuales (80%).

Tabla 17: Probabilidad de Causar Accidentes: aspectos relacionados con calles y vehículos, según tipo de conductor

% Alta probabilidad (6 y 7)	TOTAL	Tipo de conductor			
		Conductor Actual	Conductor Potencial	Ciclista	Peatón
Mala señalética o iluminación en calles y carreteras	82%	83%	83%	95%	80%
Hoyos o baches en las calles y carreteras	77%	78%	73%	89%	76%
Las fallas mecánicas de los autos	73%	72%	78%	72%	72%
Las malas condiciones ambientales o climáticas (neblina, lluvia)	71%	70%	65%	79%	74%
Obstáculos visuales	67%	67%	61%	80%	69%

Al segmentar por variables sociodemográficas, las mujeres sienten que los aspectos relacionados con las calles y vehículos las ponen en mayor riesgo que los hombres. Esta sensación extra de vulnerabilidad de las mujeres del target, sin embargo, parece verse en la mayoría de las respuestas, no sólo en esta pregunta en particular.

Tabla 18: Probabilidad de Causar Accidentes: aspectos relacionados con calles y vehículos, según sexo, edad, ciudad y GSE

% 6 y 7 (Muy probable)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof	Valpo	Conce/Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Mala señalética o iluminación en calles y carreteras	82%	77%	87%	82%	83%	84%	78%	85%	82%	79%	80%	84%	83%
Hoyos o baches en las calles y carreteras	77%	71%	82%	73%	82%	77%	74%	77%	77%	64%	78%	77%	79%
Las fallas mecánicas de los autos	73%	66%	80%	72%	75%	77%	72%	75%	73%	70%	73%	73%	75%
Las malas condiciones ambientales o climáticas (neblina, lluvia)	71%	65%	76%	66%	76%	73%	69%	69%	72%	63%	71%	74%	71%
Obstáculos visuales	67%	60%	73%	62%	72%	64%	61%	66%	69%	59%	66%	69%	68%

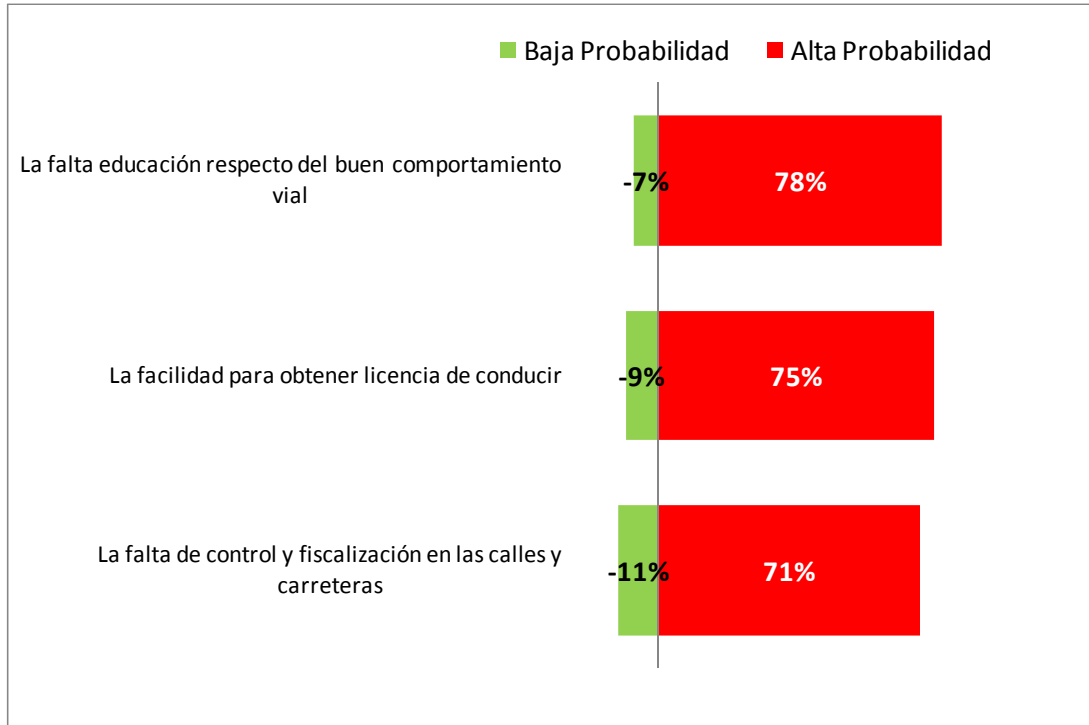
Los resultados son consistentes a los demás resultados, si se cruzan por experiencias viales anteriores.

Tabla 19: Probabilidad de Causar Accidentes: aspectos relacionados con calles y vehículos, según experiencia vial

	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
% 6 y 7 (Muy probable)									
Mala señalética o iluminación en calles y carreteras	82%	87%	83%	85%	81%	85%	81%	85%	69%
Hoyos o baches en las calles y carreteras	77%	81%	78%	81%	75%	81%	75%	79%	68%
Las fallas mecánicas de los autos	73%	72%	77%	75%	75%	75%	75%	75%	67%
Las malas condiciones ambientales o climáticas (neblina, lluvia)	71%	67%	74%	73%	70%	73%	70%	73%	64%
Obstáculos visuales	67%	65%	69%	69%	66%	69%	66%	68%	64%

Por su parte, se evaluó también la probabilidad de generación de accidentes, de otros aspectos relacionados con diferentes temas, como educación, control y entrega de licencias.

Gráfico 18: Probabilidad de Causar Accidentes: otros aspectos.



Los resultados muestran que de estos 3 aspectos, la “Falta de Educación” se erige como un elemento más relevante en la generación de accidentes, algo que también fue validado desde lo cualitativo y analizado en la evaluación de las medidas propuestas.

Al preguntar por condiciones estructurales causantes de accidentes, los conductores piensan con mayor frecuencia que la falta de educación respecto del buen comportamiento vial es una causa más probable de accidentes. A su vez, los ciclistas piensan que la mayor probabilidad de tener un accidente está ligado más frecuentemente a la facilidad para obtener una licencia de conducir (82%), y la falta de control y fiscalización en calles y carreteras (78%).

Tabla 20: Probabilidad de Causar Accidentes: otros aspectos, según tipo de conductor

% Alta probabilidad (6 y 7)	TOTAL	Tipo de conductor			
		Conductor Actual	Conductor Potencial	Ciclista	Peatón
La falta educación respecto del buen comportamiento vial	78%	83%	77%	79%	73%
La facilidad para obtener licencia de conducir	75%	75%	71%	82%	77%
La falta de control y fiscalización en las calles y carreteras	71%	68%	74%	78%	73%

Al segmentar los datos por variables sociodemográficas, no existen claras diferencias respecto a los aspectos estructurales causantes de accidentes.

Tabla 21: Probabilidad de Causar Accidentes: otros aspectos, según sexo, edad y GSE

% 6 y 7 (Muy probable)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof	Valpo	Conce/Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
La falta educación respecto del buen comportamiento vial	78%	76%	79%	76%	80%	77%	78%	80%	77%	84%	79%	76%	76%
La facilidad para obtener licencia de conducir	75%	71%	79%	74%	77%	78%	75%	74%	75%	69%	74%	76%	77%
La falta de control y fiscalización en las calles y carreteras	71%	68%	75%	69%	75%	72%	72%	75%	70%	67%	64%	74%	74%

Al segmentar los datos por experiencias viales, se acusan las mismas clases de diferencias descritas anteriormente. Tener una experiencia anterior es sinónimo de sentirse más en riesgo, y asignar una mayor peligrosidad a los factores estructurales causantes de accidentes.

Tabla 22: Probabilidad de Causar Accidentes: otros aspectos, según experiencia vial

% 6 y 7 (Muy probable)	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
La falta educación respecto del buen comportamiento vial	78%	81%	79%	81%	75%	81%	75%	80%	66%
La facilidad para obtener licencia de conducir	75%	73%	78%	76%	77%	76%	77%	76%	72%
La falta de control y fiscalización en las calles y carreteras	71%	68%	74%	74%	68%	74%	68%	73%	65%

Respeto de las normas del tránsito y comportamiento vial.

A continuación, se realizó un set de preguntas que sólo contestaron aquellas personas que declararon realizar la actividad (Caminar, Conducir Vehículos Motorizados, Andar en Bicicleta).

El set de preguntas busca conocer las actividades que las personas declaran realizar, de modo de identificar aquellas actividades potencialmente riesgosas, que sean de actividad regular y que pueden ser utilizadas en campañas comunicacionales.

A saber, las preguntas son las siguientes:

17-21. Le voy a leer una serie de conductas que ud. puede realizar o no, para cada una de ellas por favor vaya diciéndome si la realiza, siempre, muchas veces, a veces o nunca:...LEER UNA A UNA

Esta pregunta se responde en escala de 4 alternativas:

- Siempre
- Muchas Veces
- A Veces
- Nunca

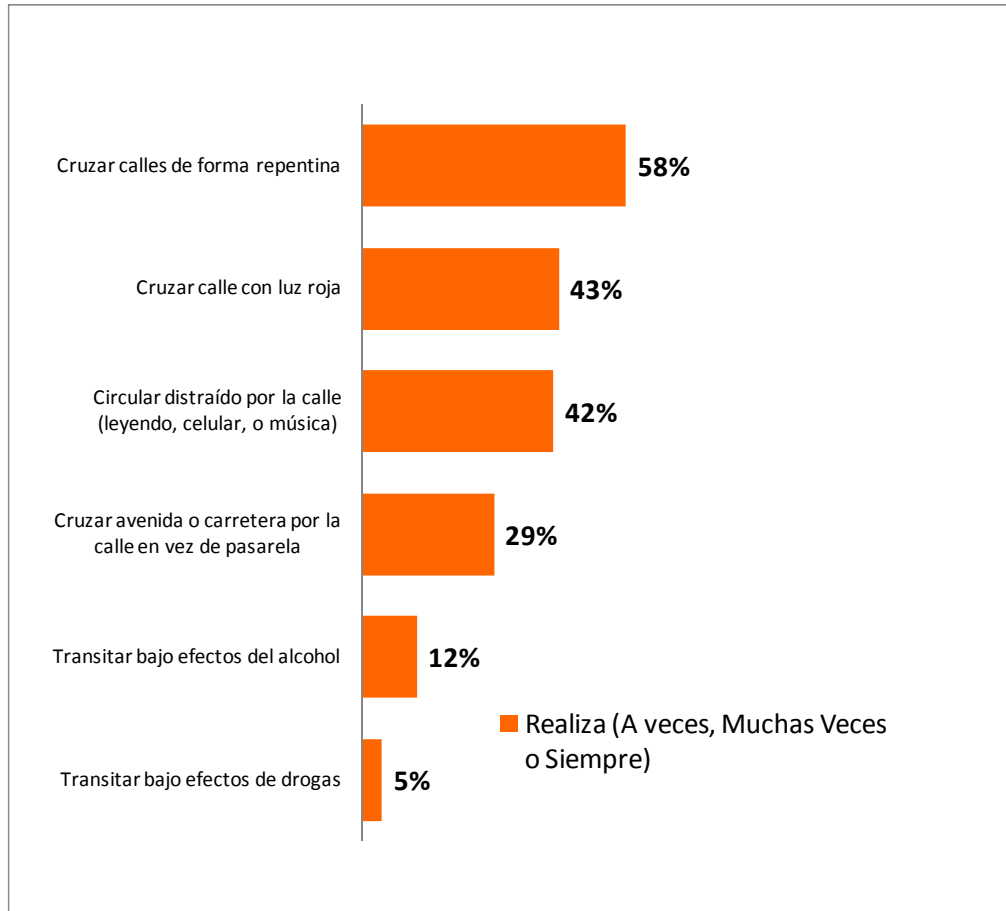
Considerando que para este tipo de preguntas existe un sesgo de deseabilidad, en el sentido de que las personas no se sienten completamente libres de declarar que realizan actividades que puedan aparecer como peligrosas, en especial ante un entrevistador que lo llama telefónicamente, se ha definido utilizar el siguiente indicador de realización de actividades:

Realiza Actividad: Si responde alternativas Siempre, Muchas Veces o A Veces.

De modo que todas las estadísticas presentadas en este informe para estas preguntas, se representarán usando esta definición.

Los resultados de las actividades realizadas por peatones son los siguientes:

Gráfico 19: Actividades Realizadas por Peatones



Destaca con un 58% la proporción de personas que declara cruzar la calles de forma repentina. Esto puede deberse a que, por lo general, esta conducta es poco castigada socialmente (“todos lo hacen”). Si bien se puede asociar a una conducta de riesgo, parece demandar sólo un poco de atención y habilidad, algo que el target siente que puede manejar. De ahí que sea una práctica tan realizada (y abiertamente declarada).

En el polo opuesto, transitar bajo los efectos del alcohol o las drogas se levanta como una práctica muy poco habitual. Sin embargo, y como es esperable, son los jóvenes quienes declaran más frecuentemente realizar esta actividad, y dentro de ellos, los hombres.

En la fase cualitativa es posible comprender por qué los jóvenes –y en especial los hombres- declaran más frecuentemente esta práctica que las otras partes de la población. En el carrete juvenil nocturno los jóvenes no siempre tienen cómo volver a casa. El limitado presupuesto no les permite tampoco tomar un taxi siempre que lo necesitan. Así, los regresos a casa del carrete pueden implicar, a esta edad, largas distancias, caminando en estado de ebriedad o bajo el efecto de alguna droga consumida esa noche. Las otras partes del target parecen tener mejor cómo arreglárselas para volver a casa, para no tener que arriesgar sus vidas transitando en estados de conciencia alterados luego de carretear, aunque en ocasiones la alternativa a caminar ebrio o drogado es conducir en ese estado o subirse al auto de alguien que ha bebido o se ha drogado, lo que no es la opción más feliz para resolver el problema de desplazamiento.

Al segmentar por variables socio-demográficas se puede observar que las tres actividades de mayor realización en la población, vale decir: “ Cruzar calles de forma repentina”, “Cruzar las calles con Luz Roja” y Circular distraído por la calle”, son realizadas en mayor medida por hombres y personas jóvenes.

Destacan los grupos socioeconómicos de escasos ingresos, donde cruzar las calles de forma repentina ocurre en una mayor frecuencia que los otros grupos.

Tabla 23: Actividades Realizadas por Peatones según sexo, edad y GSE

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antof	Valpo	Conce/Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Cruzar las calles de forma repentina	58%	61%	56%	62%	54%	50%	57%	61%	59%	52%	55%	56%	62%
Cruzar la calle con luz roja	43%	48%	40%	51%	35%	41%	47%	41%	44%	47%	45%	41%	44%
Circular distraído por la calle leyendo, hablando por celular, o escuchando música	42%	47%	39%	57%	25%	38%	39%	43%	44%	43%	46%	42%	41%
No usar la pasarela para cruzar una autopista o carretera	29%	30%	28%	28%	31%	25%	28%	42%	26%	27%	29%	24%	33%
Cruzar una avenida o carretera por la calle en vez de usar la pasarela	24%	24%	23%	23%	25%	30%	27%	38%	18%	12%	25%	23%	26%
Transitar bajo los efectos del alcohol	12%	22%	4%	17%	6%	10%	16%	10%	12%	16%	14%	10%	12%
Transitar bajo los efectos de una droga	5%	7%	2%	7%	2%	5%	5%	2%	5%	4%	7%	5%	3%

Haber tenido una experiencia anterior, no modifica en mayor medida la declaración de comportamiento de las personas, sólo en el caso de “**Cruzar las calles de forma repentina**”, las personas que han tenido alguna experiencia previa, declaran realizar con menor frecuencia la actividad que aquellos que no han tenido una experiencia previa.

Tabla 24: Actividades Realizadas por Peatones según experiencia vial

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
Cruzar las calles de forma repentina	58%	53%	61%	62%	52%	62%	52%	61%	48%
Cruzar la calle con luz roja	43%	42%	44%	46%	39%	46%	39%	46%	33%
Circular distraído por la calle leyendo, hablando por celular, o escuchando música	42%	45%	42%	47%	34%	47%	34%	47%	22%
No usar la pasarela para cruzar una autopista o carretera	29%	32%	28%	30%	27%	30%	27%	30%	24%
Cruzar una avenida o carretera por la calle en vez de usar la pasarela	24%	23%	24%	24%	22%	24%	22%	23%	25%
Transitar bajo los efectos del alcohol	12%	14%	11%	14%	8%	14%	8%	13%	6%
Transitar bajo los efectos de una droga	5%	7%	3%	6%	3%	6%	3%	5%	2%

Gráfico 20: Actividades Realizadas por Conductores



La realización de otras actividades al conducir también aparece como una actividad común.

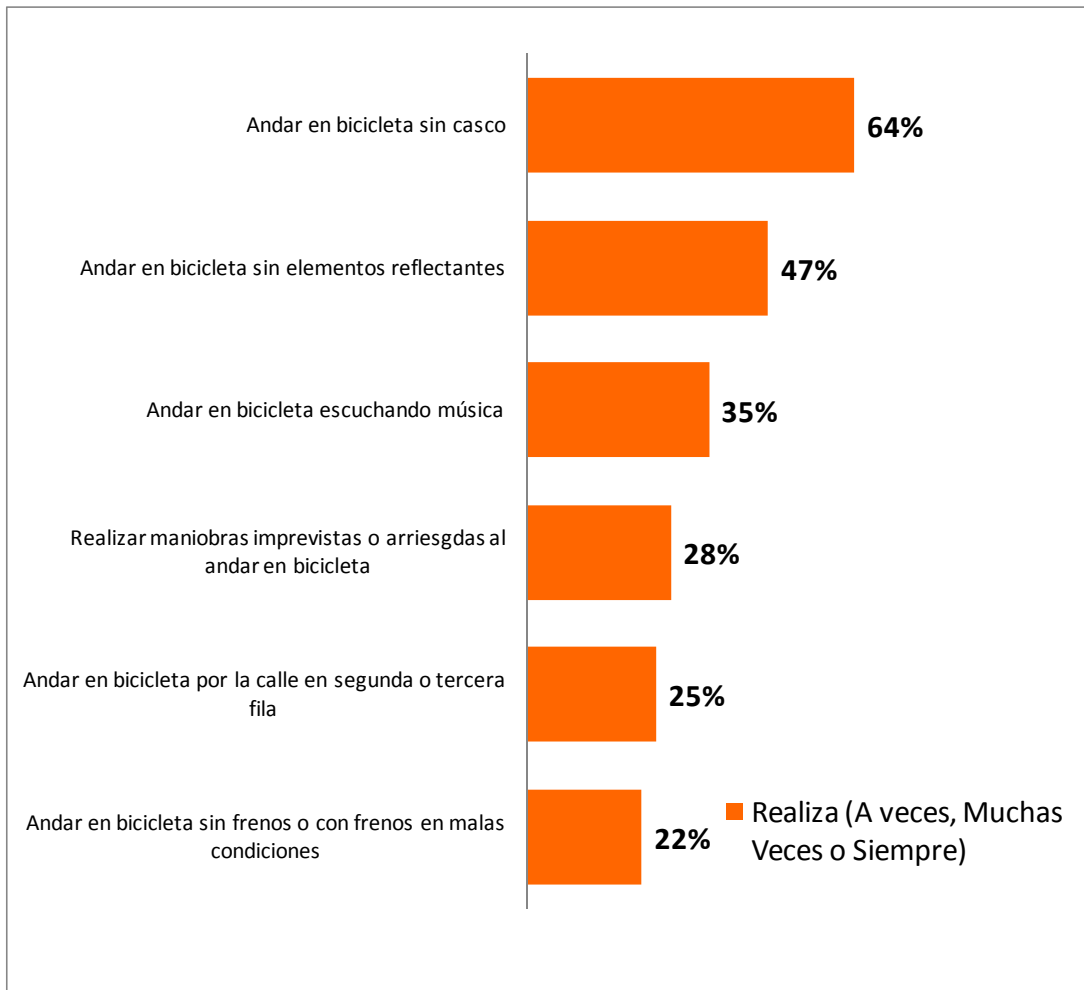
Conducir a más velocidad de lo permitido es más frecuentemente declarado en hombres que en mujeres, lo que concuerda con lo que profundizamos en los grupos. Por sí misma, la búsqueda de adrenalina a través de la velocidad parece ser un territorio de placer más masculino (aunque no exclusivo) que femenino.

Tabla 25: Actividades Realizadas por Conductores, según sexo, edad y GSE

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antofagasta	Valparaíso	Concepción Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Conducir a más velocidad de lo permitido	48%	54%	36%	52%	42%	43%	56%	43%	47%	52%	50%	33%	56%
Realizar otras actividades al conducir	40%	38%	44%	45%	35%	38%	36%	47%	40%	53%	44%	32%	35%
Conducir con sueño o cansado	34%	38%	27%	33%	36%	26%	30%	18%	40%	44%	39%	25%	31%
No llevar puesto el cinturón de seguridad	29%	36%	15%	27%	32%	25%	29%	40%	27%	24%	20%	28%	44%
Conducir después de haber tomado bebidas alcohólicas	23%	26%	17%	21%	26%	19%	13%	29%	25%	32%	29%	19%	14%
Pasarse un disco pare o ceda el paso	22%	24%	17%	22%	21%	13%	19%	22%	23%	24%	22%	13%	29%
Llevar niños sin cinturón o fuera de su silla de auto	21%	22%	18%	17%	25%	16%	21%	30%	19%	24%	16%	17%	28%
Andar sin la licencia de conducir	18%	20%	13%	17%	20%	15%	22%	20%	17%	17%	15%	18%	21%
Llevar niños en el asiento delantero	15%	14%	16%	13%	17%	14%	12%	24%	14%	11%	13%	16%	18%
Pasarse un semáforo en rojo	15%	15%	13%	13%	17%	12%	14%	14%	15%	13%	20%	14%	10%
Conducir bajo los efectos de medicamentos	11%	12%	10%	11%	11%	8%	12%	10%	12%	16%	11%	9%	10%
Conducir después de haber usado una droga	5%	7%	2%	6%	5%	5%	4%	5%	6%	4%	6%	5%	6%

De las actividades realizadas por ciclistas, destaca con un 64% el No Uso de Casco, como una actividad recurrente.

Gráfico 21: Actividades Realizadas por Ciclistas



Como vimos en la fase cualitativa, en muchos casos los ciclistas no tienen siquiera casco. En el bajo uso de este artículo parecen estar operando factores estéticos (el casco da un aspecto extraño / a veces se siente ridículo) y de relevancia (no se considera necesario por las bajas velocidades en que se conduce la bicicleta generalmente).

También destaca el no uso de elementos reflectantes, en que opera una lógica similar a la descrita para el casco.

Llama la atención que, si bien la conducción de la bicicleta sin frenos o con los frenos malos aparece en el último lugar, un 22% no es una cifra despreciable si consideramos que los frenos son parte esencial de cualquier tipo de conducción, incluso de una bicicleta. Poder frenar debiese ser un “básico” en cualquier medio de transporte, pero ciertamente no lo es, al menos entre los ciclistas del contexto local actual. Una lógica similar es posible de observar en general en la mantención que los ciclistas hacen de sus bicicletas. El mantenimiento parece limitarse a tener las ruedas infladas o a mandar a cambiar una piola de freno cuando se corta con el uso, pero no parecen haber buenas prácticas de mantención ligadas a un uso responsable de la bicicleta, como sucede con los automóviles o las motos.

En general, los ciclistas hombres son más arriesgados que las mujeres, al mismo tiempo que los más jóvenes y más acomodados. Vuelve a aparecer aquí el segmento “hombre joven C1” que venimos levantando en el transcurso de este informe como un perfil particularmente “temerario” y entregado al riesgo.

Tabla 26: Actividades Realizadas por Ciclistas, según sexo, edad y GSE

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antofagasta	Valparaíso	Concepción Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Andar en bicicleta sin casco	64%	64%	63%	68%	57%	59%	52%	75%	64%	82%	63%	68%	57%
Andar en bicicleta sin elementos reflectantes	47%	49%	44%	49%	45%	41%	41%	53%	48%	54%	47%	48%	46%
Andar en bicicleta escuchando música	35%	46%	20%	46%	18%	31%	41%	32%	35%	47%	33%	32%	37%
Realizar maniobras imprevistas o arriesgadas al andar en bicicleta	28%	32%	23%	30%	25%	31%	20%	32%	28%	51%	26%	34%	20%
Andar en bicicleta por la calle en segunda o tercera fila	25%	31%	17%	28%	20%	20%	25%	34%	24%	26%	19%	25%	28%
Andar en bicicleta sin frenos o con frenos en malas condiciones	22%	25%	19%	25%	19%	16%	25%	17%	24%	26%	20%	25%	21%

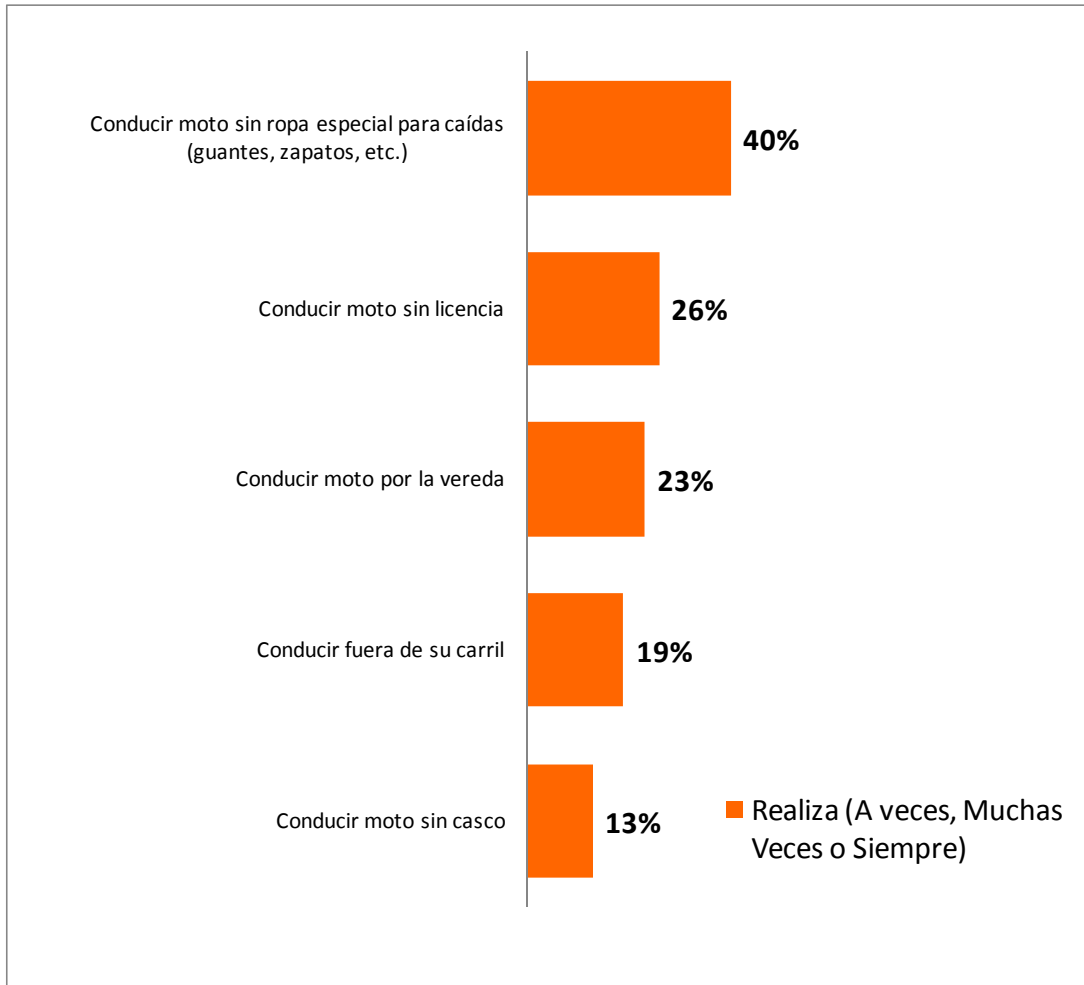
En consistencia con la tendencia, tener una experiencia anterior no cambia las prácticas de los ciclistas.

Tabla 27: Actividades Realizadas por Ciclistas, según experiencia vial

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
Andar en bicicleta sin casco	64%	66%	70%	70%	64%	70%	64%	68%	43%
Andar en bicicleta sin elementos reflectantes	47%	48%	52%	51%	49%	51%	49%	52%	24%
Andar en bicicleta escuchando música	35%	36%	39%	38%	39%	38%	39%	38%	22%
Realizar maniobras imprevistas o arriesgadas al andar en bicicleta	28%	27%	32%	30%	31%	30%	31%	29%	21%
Andar en bicicleta por la calle en segunda o tercera fila	25%	28%	27%	31%	16%	31%	16%	28%	11%
Andar en bicicleta sin frenos o con frenos en malas condiciones	22%	30%	22%	26%	17%	26%	17%	24%	13%

La actividad con mayor presencia en motoristas, es la conducción sin ropa especial para caídas, con un 40%.

Gráfico 22: Actividades Realizadas por Motoristas



Al consultar en la fase cualitativa a los motoristas por este tema, las razones que arguyen suelen relacionarse con dos factores: comodidad y presupuesto. En general, consideran que la ropa de seguridad para motos es incómoda y no permite una conducción placentera en la moto, algo esencial para este segmento. Pero más allá de esa incomodidad, la razón fundamental para no usar este tipo de implemento es su alto costo.

Al cruzar por variables sociodemográficas, sorprende que conducir en moto sin licencia es más frecuente en el grupo ABC1 que en el D, muy probablemente porque en la muestra estén incluidos los motoristas deportivos.

En general, los grupos más acomodados realizan con menor frecuencia prácticas riesgosas que los grupos más bajos.

Tabla 28: Actividades Realizadas por Motoristas, según sexo, edad y GSE

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antofagasta	Valparaíso	Concepción Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Conducir moto sin ropa especial para caídas	40%	34%	56%	36%	52%	26%	5%	46%	45%	45%	43%	23%	46%
Conducir moto sin licencia	26%	31%	12%	28%	19%	8%	0%	56%	23%	43%	17%	23%	25%
Conducir moto por la vereda	23%	20%	30%	19%	35%	0%	0%	6%	34%	0%	24%	13%	35%
Conducir fuera de su carril	19%	22%	11%	10%	45%	0%	0%	19%	24%	0%	36%	16%	20%
Conducir moto sin casco	13%	13%	12%	11%	18%	19%	0%	25%	11%	2%	21%	3%	18%

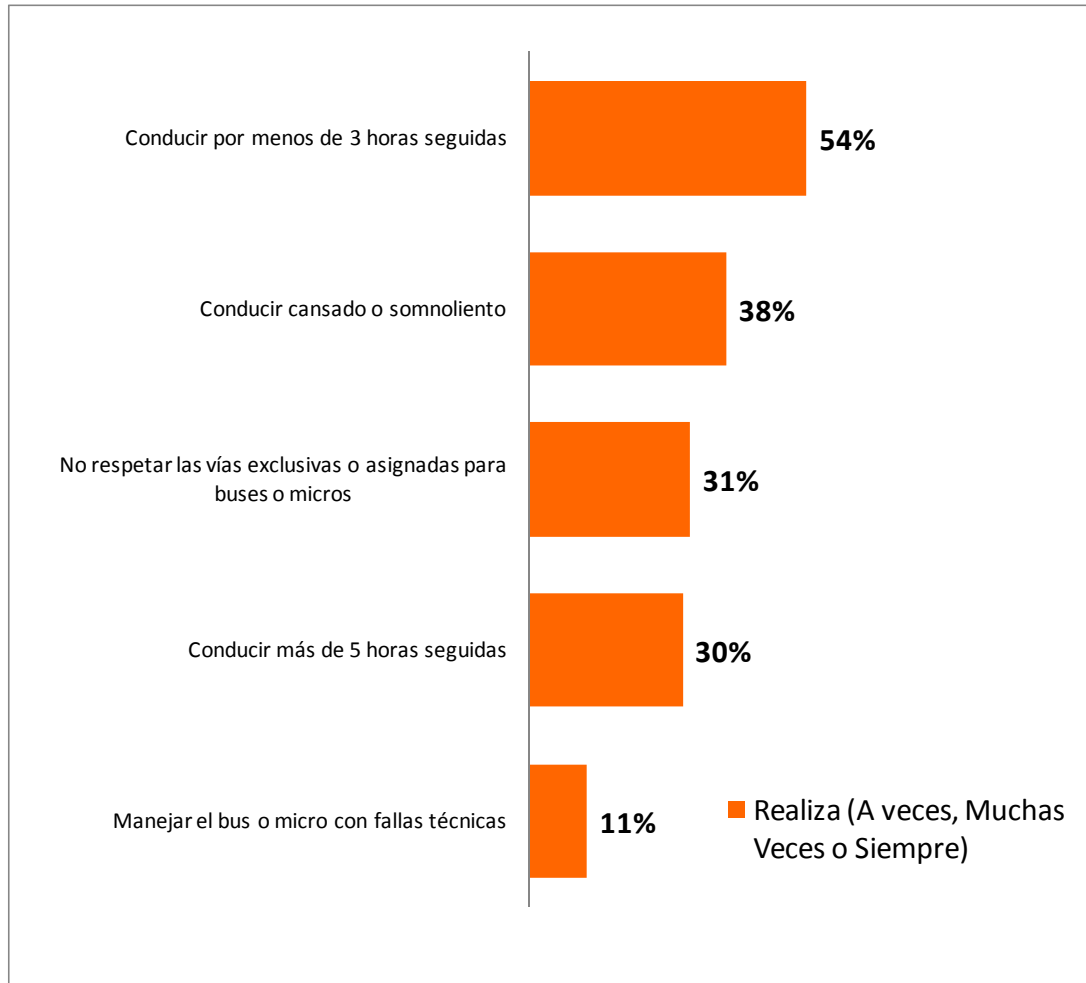
En consistencia con la tendencia, tener una experiencia anterior no cambia las prácticas de los motoristas.

Tabla 29: Actividades Realizadas por Motoristas, según experiencia vial

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
Conducir moto sin ropa especial para caídas	40%	59%	35%	46%	44%	46%	44%	42%	35%
Conducir moto sin licencia	26%	35%	26%	22%	47%	22%	47%	27%	22%
Conducir moto por la vereda	23%	35%	19%	26%	28%	26%	28%	23%	24%
Conducir fuera de su carril	19%	20%	25%	18%	31%	18%	31%	17%	24%
Conducir moto sin casco	13%	3%	28%	3%	44%	3%	44%	4%	35%

La muestra de entrevistados también recogió opiniones de conductores profesionales (163 casos). En este caso, se consideró una alternativa de “control”, preguntando por conducción de menos de 3 horas, encontrando un 54% que menciona conducir menos de 3 horas, por lo que se puede desprender que un 46% de los entrevistados conduce por más de dicho tiempo, asegurándonos de que la práctica de manejar más horas de lo permitido, es recurrente.

Gráfico 23: Actividades Realizadas por Conductores Profesionales



Por otra parte, conducir cansado también es una actividad relativamente habitual entre este tipo de conductores, con un 38%, lo que cobra mucho sentido cuando recurrimos a la fase cualitativa.

En los grupos, los conductores profesionales, especialmente quienes hacen turnos / trabajan dependientes, suelen quejarse de la amplia cantidad de horas que deben conducir en algunas ocasiones como parte del trabajo que les encargan sus empleadores. Esto los “obliga” a conducir en condiciones físicas que no siempre son las adecuadas, especialmente en épocas / momentos en que tienen una alta carga de trabajo.

En conductores profesionales, los resultados son heterogéneos según GSE. Sin embargo, los hombres, demuestran ser más arriesgados en algunas actividades (como conducir cansado o somnoliento)

Tabla 30: Actividades Realizadas por Conductores Profesionales, según sexo, edad y GSE

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antofagasta	Valparaíso	Concepción Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Conducir por menos de 3 horas seguidas	54%	55%	50%	56%	51%	51%	48%	69%	52%	54%	59%	52%	52%
Conducir cansado o somnoliento	38%	42%	25%	44%	30%	35%	39%	38%	39%	43%	39%	17%	51%
No respetar las vías exclusivas o asignadas para buses o micros	31%	30%	35%	31%	32%	18%	20%	28%	39%	63%	25%	9%	42%
Conducir más de 5 horas seguidas	30%	36%	9%	32%	27%	40%	27%	39%	27%	18%	30%	30%	33%
Manejar el bus o micro con fallas técnicas	11%	13%	7%	8%	17%	10%	19%	19%	6%	4%	2%	3%	25%

En consistencia con la tendencia, tener una experiencia anterior no cambia las prácticas de los motoristas.

Tabla 31: Actividades Realizadas por Conductores Profesionales, según experiencia vial

% Realiza (A veces, Muchas veces, Siempre)	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
Conducir por menos de 3 horas seguidas	54%	49%	60%	59%	42%	59%	42%	56%	42%
Conducir cansado o somnoliento	38%	42%	36%	41%	32%	41%	32%	41%	21%
No respetar las vías exclusivas o asignadas para buses o micros	31%	40%	24%	31%	33%	31%	33%	34%	16%
Conducir más de 5 horas seguidas	30%	22%	38%	34%	21%	34%	21%	30%	28%
Manejar el bus o micro con fallas técnicas	11%	16%	8%	11%	12%	11%	12%	12%	11%

Resumen Peligrosidad y Actividad Vial

Como síntesis, se realizó el cálculo de un Índice de Peligrosidad de las diferentes actividades que Peatones, Conductores y Ciclistas pueden realizar, compuesto de la siguiente forma:

$$IPi = \alpha \times APi$$

Donde:

IPi = Índice de Peligrosidad de la Actividad i.

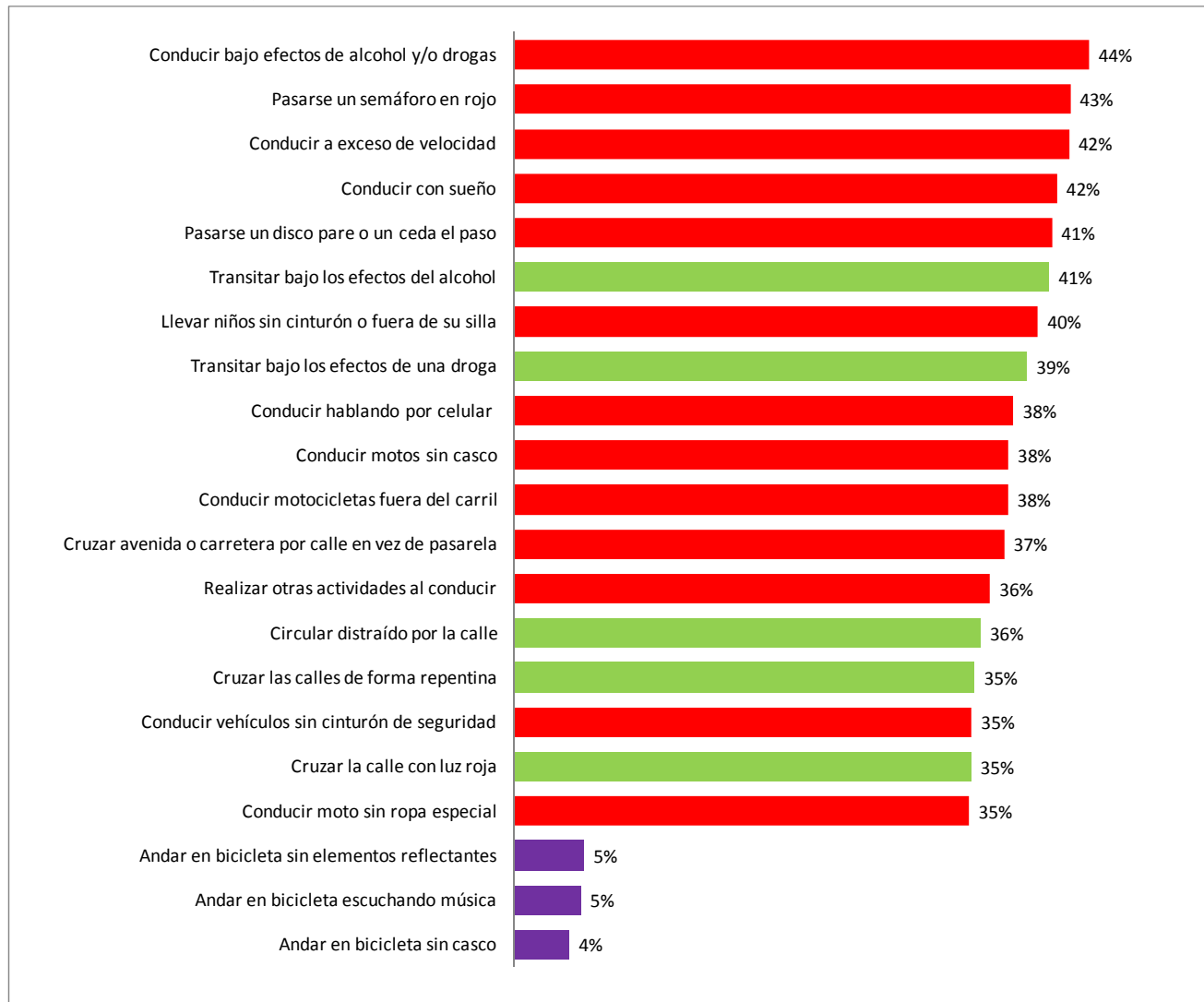
α = Ponderador según el tipo de Actividad (Peatón, Conductor, Ciclista). Este ponderador se obtiene de los porcentajes que Peatón, Conductor y Ciclista obtienen, como principales causantes de accidentes de tránsito.

APi = Es el porcentaje de personas que considera con Alta probabilidad de causar un accidente a la Actividad i.

De este modo, se construye un indicador único, que permite comparar las actividades en términos de su probabilidad de causar un accidente.

Los resultados del Índice de Peligrosidad de las actividades viales se presenta en el siguiente gráfico:

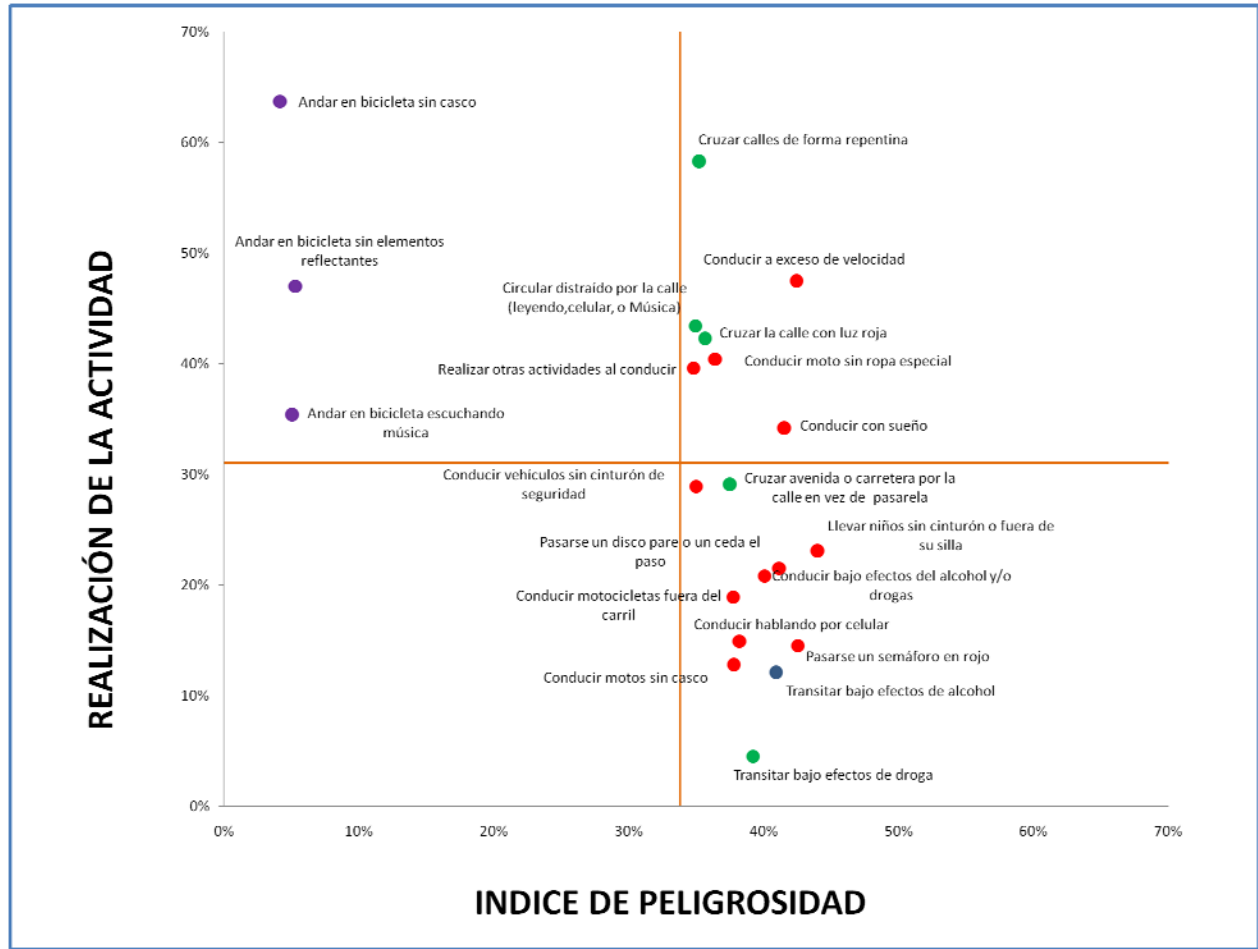
Gráfico 24:Índice de Peligrosidad de Actividades Viales



En rojo, las actividades de Conductores, en Verde las de Peatones, y en Morado las actividades de ciclistas.

Si el anterior Índice de Peligrosidad se relaciona con la tasa de Realización de cada Actividad, se puede observar lo siguiente:

Gráfico 25: Mapa de Actividades Realizadas vs Percepción de Peligrosidad



Destaca el recuadro del sector superior derecho del mapa, como la zona de actividades percibidas como de mayor peligrosidad, pero con mayor tasa de realización. Entre ellos destacan: “Cruzar la calle en forma repentina”, “Conducir a Exceso de Velocidad”, “Cruzar con luz roja”, “Conducir Moto sin Ropa especial”, “Circular distraído” y “realizar otras actividades al mismo tiempo que conducir”. Este tipo de acciones debiesen ser parte de la comunicación que se construirá para educar en seguridad vial, aunque no exclusivamente.

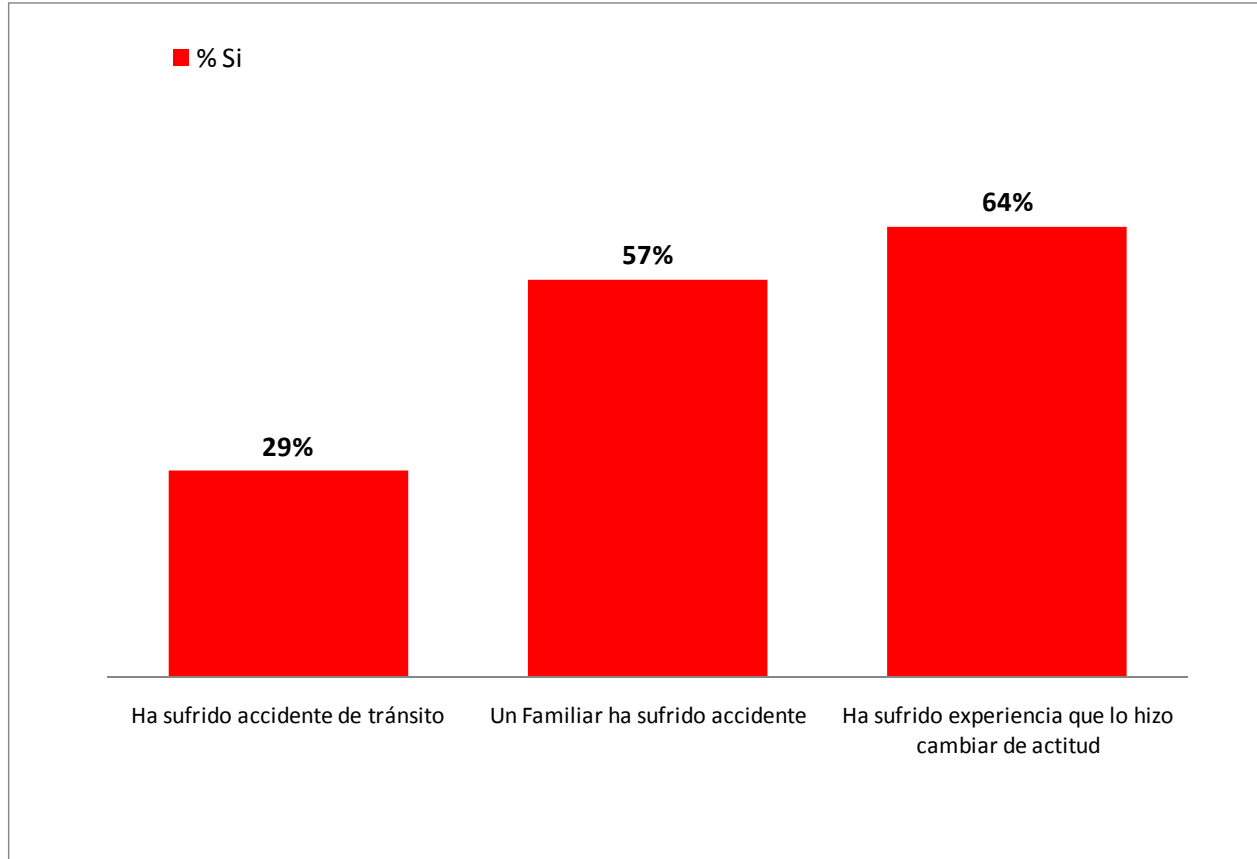
Aquellas actividades que se sitúan en el cuadrante superior izquierdo también parecen tener una alta relevancia a la hora de construir una estrategia comunicacional en seguridad vial. Parece haber tantas o más razones para considerarlas como importantes en la comunicación, incluso por sobre algunas del cuadrante derecho. Tomemos, por ejemplo, la práctica más declarada por los ciclistas, es decir, el no uso de casco. Es considerada una práctica de bajo riesgo, cuando no siempre es así. En una caída, el no uso del casco puede ser la diferencia entre un golpe simple y uno complicado o incluso la muerte. Este tipo de conductas “perdonadas” a priori por el target son, en principio, las más desafiantes en términos comunicacionales, porque implican un primer esfuerzo por darles su real relevancia para luego comenzar a instalarlas entre las prácticas habituales. No sucede lo mismo con las del cuadrante derecho. Conducir a exceso de velocidad, por ejemplo, es una práctica relativamente frecuente, pero parte del camino que hay que recorrer para intentar erradicarla ya está cimentado: el target sabe lo peligrosa que es, no es necesario enseñarla desde ahí. Hay que reforzarla, despotenciarla, pero no es necesario “desmitificarla” como las del cuadrante derecho.

Así, es importante considerar la relevancia “real” que tiene cada una de estas prácticas en la seguridad vial para poder darle su peso final en la comunicación estratégica. El índice de peligrosidad propuesto nos permite conocer la percepción de peligrosidad que el target tiene de una práctica, pero no su peligrosidad real. El gap entre la peligrosidad percibida y la real debiese permitir comprender dónde se debe dar mejor información al target, para erradicar “mitos” como –por ejemplo- que andar sin casco en bicicleta es una práctica de baja peligrosidad en seguridad vial.

Experiencias viales anteriores

Como se muestra en el gráfico siguiente, un 29% de los encuestados ha sufrido un accidente del tránsito. Un 57% posee un familiar que ha sufrido uno.

Gráfico 26: Experiencias viales y vitales de cambio



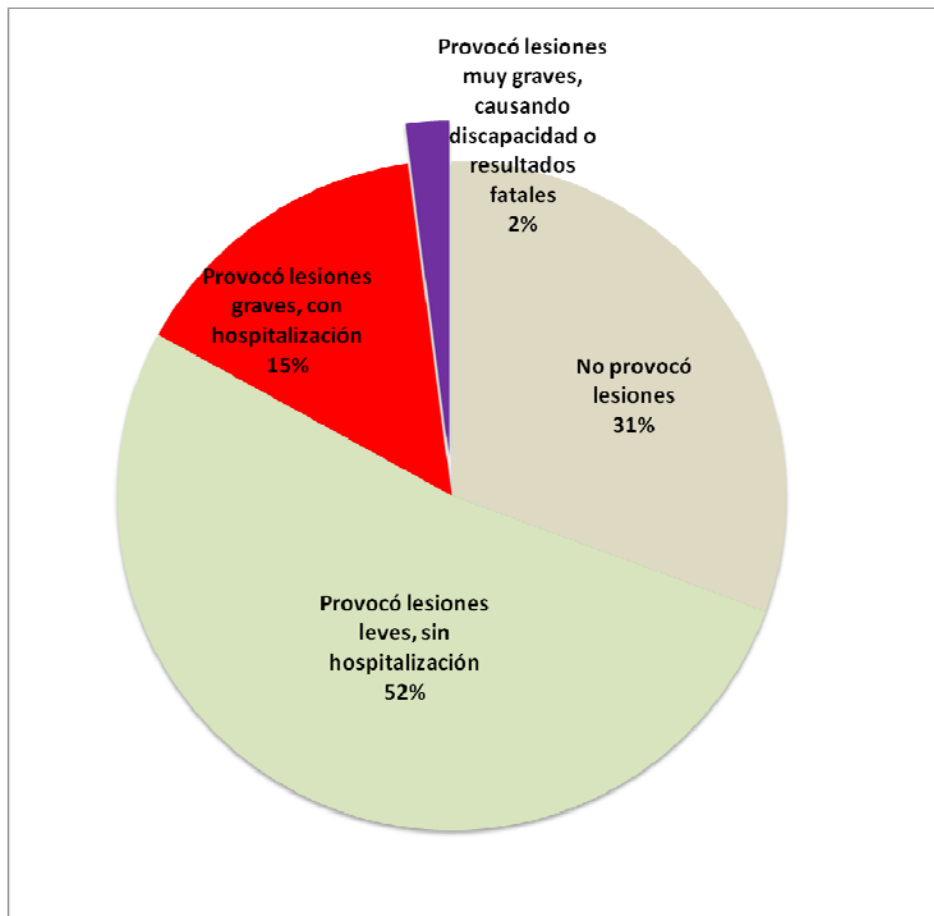
Los resultados por GSE, sexo, edad y ciudad se muestran a continuación. De los encuestados, los ABC declaran con mayor frecuencia haber sufrido un accidente del tránsito, en comparación con los grupos de menores recursos.

Tabla 32: Experiencias viales y vitales de cambio, según sexo, edad y GSE

% Sí	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antofagasta	Valparaíso	Concepción Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
Ha sufrido accidente de tránsito	29%	33%	25%	27%	31%	28%	26%	29%	30%	47%	34%	25%	26%
Un Familiar a sufrido accidente	57%	59%	55%	61%	51%	48%	52%	54%	59%	67%	62%	52%	55%
Ha sufrido experiencia que lo hizo cambiar de actitud	64%	62%	66%	67%	61%	59%	55%	62%	67%	68%	59%	59%	69%

La mayor frecuencia de accidentes provocó lesiones leves (52%), que no tuvieron hospitalización como consecuencia.

Gráfico 27: Resultado de accidentes, en accidentes de tránsito del encuestado



2. De la evaluación de las medidas propuestas

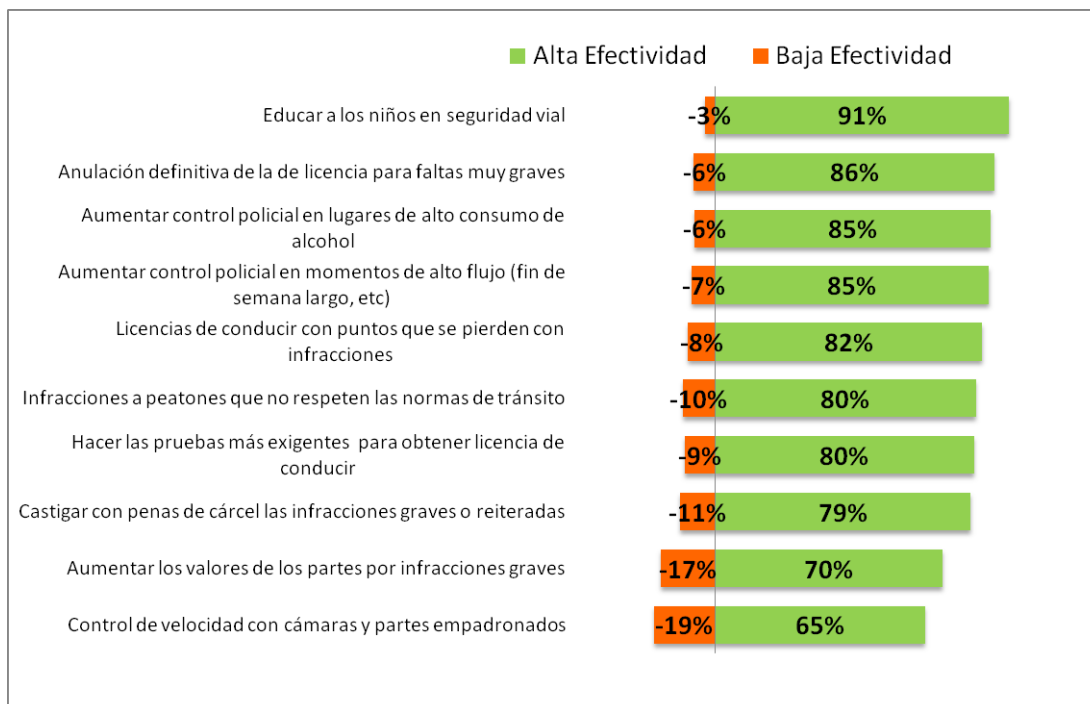
También se preguntó por la efectividad de las medidas propuestas para disminuir los accidentes del tránsito. Al respecto, se hizo la siguiente pregunta en el cuestionario.

Usando una escala de 1 a 7, donde 1 es nada efectivo y 7 muy efectivo, cuán efectivas cree que serían las siguientes medidas para disminuir los accidentes de tránsito en el país:...LEER UNA A UNA

De acuerdo a los resultados, la medida que mejor efectividad puede tener es educar a los niños en seguridad vial, lo que implicaría, en estricto rigor, aumentar los contenidos educacionales en escuelas referidos a estos temas.

Destaca también, la anulación definitiva de la licencia de conducir por faltas muy graves.

Gráfico 28: Opinión sobre efectividad de medidas para disminuir accidentes del tránsito



Al cruzar los datos por tipo de conductor, la siguiente tabla muestra los resultados. Destaca el hecho que los ciclistas están más de acuerdo en general que los otros grupos con respecto a las medidas a tomar.

Tabla 33: Efectividad de medidas, según tipo de conductor

	TOTAL	Tipo de conductor			
		Conductor Actual	Conductor Potencial	Ciclista	Peatón
% Alta efectividad (6 y 7)					
Educar a los niños en seguridad vial como actitud de vida	91%	92%	93%	98%	87%
Castigar con anulación definitiva de la de licencia las faltas sumamente graves	86%	86%	89%	99%	84%
Aumentar el control policial en lugares de alto consumo de alcohol	85%	83%	86%	99%	85%
Aumentar el control policial en momentos de alto flujo (fin de semana largo, etc)	85%	81%	86%	99%	86%
Que las licencias de conducir sean con puntos que se van perdiendo con cada infracción cometida	82%	80%	86%	97%	81%
Cursar infracciones reales a los peatones que no respeten las normas de tránsito	80%	80%	80%	86%	80%
Hacer las pruebas más exigentes para obtener licencia de conducir	80%	77%	82%	88%	81%
Castigar con penas de cárcel las infracciones graves o reiteradas	79%	74%	82%	90%	81%
Aumentar los valores de los partes por infracciones graves	70%	62%	74%	83%	75%
Que se controle la velocidad a través de cámaras y se cursen partes empadronados a los infractores	65%	54%	68%	86%	71%

En general, los mayores asignan una mayor efectividad a las medidas que los jóvenes.

Tabla 34: Efectividad de medidas, según sexo, edad y GSE

	TOTAL	SEXO		EDAD		Ciudad				GSE			
		Hombre	Mujer	18-39	40-74	Antofagasta	Valparaíso	Concepción Talcahuano	RM	ABC1	C2	C3	D
% Alta efectividad (6 y 7)													
Educar a los niños en seguridad vial como actitud de vida	91%	89%	93%	89%	93%	93%	85%	93%	91%	92%	87%	91%	92%
Castigar con anulación definitiva de la de licencia las faltas sumamente graves	86%	83%	89%	85%	88%	88%	88%	88%	85%	82%	89%	88%	85%
Aumentar el control policial en lugares de alto consumo de alcohol	85%	77%	92%	81%	89%	87%	85%	93%	83%	75%	82%	87%	87%
Aumentar el control policial en momentos de alto flujo (fin de semana largo, etc)	85%	78%	91%	80%	89%	86%	84%	90%	83%	79%	81%	86%	87%
Que las licencias de conducir sean con puntos que se van perdiendo con cada infracción cometida	82%	78%	86%	81%	85%	86%	82%	87%	81%	87%	78%	83%	83%
Cursar infracciones reales a los peatones que no respeten las normas de tránsito	80%	76%	84%	78%	83%	83%	83%	81%	79%	74%	79%	81%	82%
Hacer las pruebas más exigentes para obtener licencia de conducir	80%	76%	83%	79%	81%	85%	77%	81%	80%	71%	75%	79%	85%
Castigar con penas de cárcel las infracciones graves o reiteradas	79%	75%	82%	77%	81%	82%	80%	77%	79%	73%	76%	81%	80%
Aumentar los valores de los partes por infracciones graves	70%	63%	77%	67%	75%	76%	75%	74%	68%	61%	61%	79%	72%
Que se controle la velocidad a través de cámaras y se cursen partes empadronados a los infractores	65%	57%	72%	61%	69%	73%	72%	74%	60%	53%	54%	70%	69%

En consistencia con la tendencia, tener una experiencia anterior no cambia las prácticas de los ciclistas.

Tabla 35: Efectividad de medidas, según experiencia vial

	TOTAL	Tuvo accidente personal		Conoce a alguien que tuvo accidente		Experiencia que lo hizo cambiar de actitud		Indicador de experiencias anteriores	
		Sí	No	Sí	No	Sí	No	Sí	No
% Alta efectividad (6 y 7)									
Educar a los niños en seguridad vial como actitud de vida	91%	96%	92%	96%	87%	96%	87%	95%	76%
Castigar con anulación definitiva de la de licencia las faltas sumamente graves	86%	86%	89%	90%	84%	90%	84%	89%	75%
Aumentar el control policial en lugares de alto consumo de alcohol	85%	87%	87%	88%	85%	88%	85%	88%	73%
Aumentar el control policial en momentos de alto flujo (fin de semana largo, etc)	85%	85%	87%	88%	82%	88%	82%	87%	74%
Que las licencias de conducir sean con puntos que se van perdiendo con cada infracción cometida	82%	84%	85%	87%	79%	87%	79%	85%	72%
Cursar infracciones reales a los peatones que no respeten las normas de tránsito	80%	79%	83%	83%	78%	83%	78%	82%	73%
Hacer las pruebas más exigentes para obtener licencia de conducir	80%	80%	83%	84%	78%	84%	78%	82%	73%
Castigar con penas de cárcel las infracciones graves o reiteradas	79%	76%	82%	81%	79%	81%	79%	80%	73%
Aumentar los valores de los partes por infracciones graves	70%	66%	74%	73%	69%	73%	69%	72%	65%
Que se controle la velocidad a través de cámaras y se cursen partes empadronados a los infractores	65%	61%	69%	66%	65%	66%	65%	66%	60%

3. Conclusiones y Recomendaciones de la Fase Cuantitativa

d. De la Seguridad Vial como Temática País

- Existe una muy baja relevancia de los Accidentes de Tránsito como tema público. A pesar de la aparición de accidentes en los medios de comunicación, temas como la salud, y la delincuencia aparecen primero en el *top of mind* de las personas.
- Si bien la seguridad vial aparece como tema de importancia, visto desde el punto de vista absoluto, comparadamente, es un tema relegado al último lugar, entre los ítems presentados a los encuestados.
- Al ser la salud un tema relevante en la óptica de la gente, presentar comunicacionalmente las consecuencias de los accidentados del tránsito parece ser una estrategia interesante para abordar.
- En general, la percepción de riesgo de las personas es baja, y no motiva a tomar precauciones desde el punto de vista de la seguridad vial.
- Existe un bajo conocimiento del impacto de los accidentes del tránsito. Los datos muestran que la gente no dimensiona el real alcance del problema, lo que apoya la tesis que existe un bajo *awareness*.
- Desde el punto de vista comunicacional, la primera tarea debe ser posicionar la seguridad vial como tema público. El diagnóstico es que la opinión pública no tiene tematizada la seguridad vial en su vida diaria.

e. Actividades de Riesgo

- En general, existe la percepción general que las actividades y prácticas presentadas son riesgosas. Sin embargo, esto se presenta en los encuestados como actitud, y no se traduce en prácticas más seguras.
- El desafío comunicacional en este sentido es lograr que la gente accione la reflexión sobre el riesgo de prácticas viales anómalas.
- En general, los hombres son más arriesgados en sus prácticas viales que las mujeres.

f. Percepción de Medidas

- En general las medidas presentadas cuentan con alta aceptación de la opinión, por lo que cualquier iniciativa presentada va a ser considerada como un avance, aunque en la práctica pueda manifestarse algún rechazo.
- Los ciclistas son el grupo donde se da más consenso con respecto a las medidas. Esto es porque es el grupo que se auto observa como el más vulnerable.

I. Conclusiones y recomendaciones finales

A partir de lo levantado en ambas fases del estudio, podemos concluir que:

1. **La seguridad vial no se ha instalado hasta hoy como un tema relevante para la población.** Si bien consideran que es un tema por el que parece necesario preocuparse, otros temas como educación, salud o delincuencia están muy por encima como prioridades en el repertorio mental del target. Parece necesario generar las condiciones necesarias para que la población releve su rol, entendiendo / conociendo los datos / hechos, comprendiendo su importancia y dándose cuenta de la responsabilidad real que cada quien tiene en la seguridad vial. Se debe combatir la “inercia” del target frente al cambio, re-encantarlo para que vuelva a creer que su “grano de arena” importa.
2. **La educación parece ser un pilar fundamental en el camino hacia una población con mejores prácticas viales.** Debe proveer al target la información “dura” sobre el tema (las cifras oficiales son una manera que parece efectiva de hacer una primera sensibilización con la seguridad vial), como también –a largo plazo- promover un cambio de *mentalidad* en torno a la accidentabilidad vial. La información dura debe ser un primer paso hacia la traducción de “lo que se sabe” en conductas reales / buenas prácticas. Y en las aulas, el currículum escolar debiera incluir activamente y durante todos los años de escolaridad, la formación en cultura vial y buenas prácticas.
3. **Fiscalización y “mano dura”, es decir, la aplicación de normas estrictas / sensibles para el target parece ser una manera aceptada y valorada por el target para reducir la accidentabilidad.** Estas estrategias deben ir de la mano de la educación, funcionando en paralelo: la educación con foco en el mediano y largo plazo; las prohibiciones con énfasis en el inmediato y corto plazo. Transversalmente se acepta la idea de que las faltas deben ser castigadas según su relevancia, llegando hasta la anulación de por vida de la licencia de conducir en casos gravísimos, como producir un accidente por ir ebrio y a acceso de velocidad, por ejemplo. En algunos

casos, la población apoya la ejecución de duras penas de cárcel para quienes matan a alguien por irresponsabilidad al volante.

4. **Es necesario generar estrategias comunicacionales en torno a aquellas prácticas que son de alto riesgo para la seguridad vial y se han instalado en la cotidianeidad del target.** Cruzar las calles de forma repentina, por ejemplo, es una práctica que gran parte del target declara realizar, aunque la considera de alta peligrosidad. O por el contrario, el uso de casco al usar la bicicleta parece ser muy puntual, y es considerada una práctica poco peligrosa, cuando en realidad no siempre lo es. Situaciones como estas deben ser objeto de la comunicación para comenzar el proceso de desmitificación y educación respecto al tema de la seguridad vial.

J. Respetto de los Principales Insights Comunicacionales

Uno de los principales objetivos de este estudio ha sido conocer y comprender al target para levantar territorios / insights que sirvan como input para la construcción de comunicación cuyo objetivo central sea apoyar el retroceso de los accidentes viales en nuestro país, con miras a disminuirlos en al menos un 20% en los siguientes 3 años.

A continuación se detallan los principales hallazgos del estudio y su materialización concreta en 'ideas fuerza'.

a. El target: desesperanza y resignación

En el desarrollo de este estudio hemos levantado como explicación de muchos de los fenómenos que nos encontramos en seguridad vial la “actitud” de cada persona frente a la peligrosidad y el riesgo. Esto equivale a decir que cada persona responde a la seguridad vial según su propia personalidad: los más arriesgados asumirán conductas de riesgo, mientras los de carácter general más precavido tenderán a ser más aversos a las situaciones de peligro.

Pero eso no es todo lo que está en juego a la hora de asumir conductas en seguridad vial. No sólo se debe tomar en cuenta el tipo de personalidad o carácter de una persona para intentar comprender por qué toma o no conductas más o menos riesgosas en la vía. Además, es necesario considerar otros aspectos, como el momento de la vida que transita (si tiene hijos o no, por ejemplo) e incluso la situación particular en que se encuentra en un momento determinado (“no me pongo cinturón para ir a comprar acá cerca en el auto...”).

Todos estos elementos se entrecruzan generando en cada persona conductas diferentes, que no siempre responden a una evaluación racional y consciente de las distintas situaciones. Ese es el primer aprendizaje respecto a cómo generar una comunicación con el target en seguridad vial: **los perfiles de personalidad son variados y la irracionalidad es la norma.**

Si somos justos en caracterizar al target debemos tener en cuenta estos aspectos. Los perfiles son muy variados: es posible identificar una serie de perfiles diferentes que configuran “patrones” de relación con la seguridad vial también diferentes. La irracionalidad es la norma, porque –como vemos desde lo cualitativo- en muchas ocasiones no es el nivel de riesgo lo que lleva a realizar o no una conducta, sino una serie de “actos mentales” que pueden ser tan irracionales como pensar *“si no me va a pasar nada, si voy ahí no más”* (pensamiento adivinatorio) o *“si yo curao’ manejo mejor”* (negación de lo obvio). Estos dos casos son sólo un par de muchos que aparecen en las conversaciones con los distintos subsegmentos del target, donde el pensamiento adivinatorio o ese *“dios que me cuida al volante”* pueden ser argumentos válidos para realizar malas prácticas en seguridad vial, independiente del riesgo que conlleven.

Esto no excluye, sin embargo, que haya también conductas racionales (y no pocas) frente a ciertas situaciones o en ciertos momentos específicos en seguridad vial. Un padre de familia de perfil “precavido” puede generar todo un circuito de mantención en torno al auto antes de unas vacaciones, dando un peso real y consciente a los distintos elementos que revisa. Lo interesante de comprender aquí es lo rápido que un argumento irracional puede operar sobre uno racional y desplazarlo. A veces un *“filo, de ahí arreglo los frenos”* puede sabotear todo un proceso de decisiones racionales y generar una conducta de riesgo *no forzada* en seguridad vial.

Ahora bien, si nos preguntamos: ¿Por qué el target asume tan fácilmente esta actitud irracional frente a la seguridad vial? ¿Qué lleva a las personas a tener malas prácticas en seguridad vial incluso en ocasiones en que ni siquiera necesita tenerlas? La respuesta a esta pregunta está plasmada a lo largo de este estudio, y se resume en una idea central: **la irracionalidad surge como una respuesta a la incertidumbre.**

La manera “extraña” e irracional que muchas veces tienen las personas al operar en el mundo de la seguridad vial depende, como ya hemos venido dibujando, de muchos factores. Dónde están, qué conducen, con quién conducen, en qué momento de la vida están, etc. Pero hay algo que no escapa al análisis de ningún segmento, y que define el corazón de la seguridad vial: la incertidumbre. En seguridad vial, algo que está más allá del discurso explícito es la incertidumbre inherente a participar del espacio público. En la calle *“nunca sabes lo que te puede pasar”*.

Ser parte de un entramado de personas y vehículos en las calles genera una sensación de incertidumbre frente a lo que sucederá. *“Puedes ser el más cuidadoso, sales a la calle y viene un gallo loco y te mata”*. Esta frase, recurrente en el discurso del target, resume esta idea que estamos intentando dibujar. Las personas sienten que tienen un bajo control de lo que pasa en la calle, cuando están inmersos en la vorágine moderna. Y este bajo control / incertidumbre se convierte con el tiempo en desesperanza aprendida. Si bien se puede seguir sintiendo que tener buenas prácticas disminuye los riesgos, se hace bajo el “secreto a voces” de que *“al final, que a uno no le pase nada no depende de uno no más”*.

Esta “desesperanza aprendida” genera al menos dos posiciones en el target. En un primer polo, podemos situar a quienes se “entregan” a esta desesperanza y concluyen que *tomar ciertos riesgos no hace la diferencia: mi grano de arena es tan pequeño que da lo mismo preocuparse o no del tema*. Este mismo perfil también se puede encontrar frente a temas como el medio ambiente o la participación ciudadana en los cambios sociales, por ejemplo. Es el análogo de *“qué saco con reciclar yo solo”* o de *“qué saco con apoyar al Movimiento si al final todo sigue igual”*. Este es un primer polo en el continuo de la desesperanza, donde la resignación es la tónica fundamental.

La otra posición que el target puede tomar frente a la desesperanza es “asumirla y evitarla”. Quienes consideran que con sus conductas de cuidado pueden minimizar el riesgo de tener un accidente vial lo hacen “olvidándose” de que bien en el fondo no se puede tener un real control sobre la seguridad vial. Este perfil debe autoengañarse y borrar de sus mentes ese básico para poder operar “haciendo como que” esa incertidumbre no existiera.

Estas dos reacciones frente al bajo control real que cada cual puede tener en temas de seguridad vial son los polos de un continuo en el que cada persona puede situarse en diferentes momentos.

El valor de este análisis está en que saber esto establece una primera base para caracterizar al target que será objetivo de la comunicación. Para saber cómo comunicar es necesario conocer a nuestro interlocutor: de ahí la importancia de conocer la manera como se relaciona la población con la seguridad vial en términos globales. A partir de este análisis podemos inferir que, a la hora de generar una comunicación en seguridad vial, debemos tener en cuenta que el desafío no es sólo entregar información. No es sólo enseñar conductas, traspasar experiencias para instalar buenas prácticas.

Antes de todo eso se debe devolver la confianza al target. Las personas deben sentir que las buenas prácticas en seguridad vial sí pueden garantizar una

reducción del riesgo. Poco es lo que se puede avanzar en esta materia si el target no comprende que su rol es fundamental, y que efectivamente el *granito de arena* que cada quien puede aportar a la seguridad vial no es trivial. Hay que “matar la desesperanza”, devolver el control a las personas. Derribar la irracionalidad y magnificar la racionalidad responsable. El target debe comprender que el “*ya, filo, si que me va a pasar...*” es muchas veces el culpable de los accidentes, y que es un “mal hábito” combatible. **El re-empoderamiento de la gente en el tema de la seguridad vial es un primer desafío, y la comunicación es fundamental en este proceso de “reformación” del pensamiento irracional.**

b. La seguridad vial: elementos específicos para la construcción de la comunicación

A partir del análisis de la información se levantan 4 insights / territorios comunicacionales que pueden servir para anclar una comunicación eficiente en el tema de seguridad vial en el contexto local.

Estos 4 territorios de comunicación son:

1. La educación como pilar / eje central en la instalación de buenas prácticas en seguridad vial → “*Tu grano de arena vale*”

Este primer territorio comunicacional levantado se deriva fundamentalmente de un *learning* que hemos revisado a lo largo de este estudio, a saber, que el primer paso para la instalación de una comunicación eficiente en seguridad vial en el contexto local es redignificar su lugar dentro de los problemas país.

Como vimos en la medición cuantitativa, la mayoría de las personas está de acuerdo con que la accidentabilidad vial es un tema preocupante, relevante. Cuando invitamos al target a imaginar la magnitud del problema de accidentabilidad en Chile suele estar muy por debajo de las cifras oficiales, y al ser confrontado con los números reales, el target se muestra sorprendido y un poco alarmado.

Esta reacción, transversal en los distintos segmentos, nos muestra en una primera mirada la alta relevancia que tiene la entrega de información en el proceso de sensibilización frente al tema de la seguridad vial en la población. En otras palabras: difícilmente el target puede preocuparse del tema si no sabe dé que estamos hablando. Cuando se contextualizan las cifras, cuando se muestran las estadísticas y se les sitúa, por ejemplo, junto a las de otros temas relevantes a

nivel país, la “real relevancia” de la accidentabilidad vial comienza a hacerse visible. El target no maneja cifras hoy, no *conoce realmente el problema*.

La educación, en este sentido, es fundamental. Si la meta es situar a la seguridad vial como un tema relevante a nivel país, el problema debe ser puesto sobre la mesa a la misma “altura” que otros problemas relevantes, como salud, educación o delincuencia. Estos 3 problemas, a diferencia de la seguridad vial, gozan de estar en la agenda y en el discurso de los medios de comunicación y de las autoridades en general. Por esto, la seguridad vial no puede “quedarse atrás”. Si se espera conseguir una disminución sustancial de la accidentabilidad en el corto o mediano plazo, es necesario concentrar las energías en generar un pool de estrategias educativas que permitan una real resignificación del tema en el discurso del target, para relevarlo / levantarlo.

¿Cuál debiese ser el rol de la educación en este proceso de instalación de buenas prácticas en seguridad vial?

El rol de la educación en este proceso se define por ser **transversal, integral y holístico**.

Transversal, porque debe ser potenciado en los distintos segmentos del target, desde la primera infancia en adelante, con un potente énfasis en la etapa escolar primaria y secundaria. Se sugiere la inclusión del tema de seguridad vial en el currículo escolar formal, como parte de los objetivos transversales a entregar por la comunidad educativa, y como contenido específico en las asignaturas relacionadas con “sociedad”. La seguridad vial debe ser erigida como un tema relevante, y para ello, debe ser validada públicamente como un tema importante y urgente. Su inclusión en el currículo escolar formal parece ser una estrategia necesaria en el estado actual del tema, y asegura también una mejor transversalidad y alcance de la información en la población.

Integral, porque no sólo comprende la entrega de información dura, de datos y “hechos” sobre la seguridad vial. Implica también la inclusión del factor emotivo en la relación del target con el tema, la “sensibilización”. La educación debe ser *instrucción*, pero por sobre todo debe ser *incorporación* de nuevas prácticas al repertorio mental inmediato. Las buenas prácticas deben incorporarse racional y emocionalmente para lograr estar disponibles cuando se les necesite llevar a cabo en la automaticidad de la vida cotidiana.

Holístico, porque debe “inundar” las representaciones sociales, estar en todas partes, en el discurso de la población, en los medios, los 365 días del año. Debe “respirarse” en la cotidianeidad del target, estar presente, visible y vigente. Cambiar, mutar, sorprender constantemente.

¿Cuál es el objetivo final de esto? ¿Qué se persigue instalando la enseñanza de la seguridad vial en el target de manera *transversal, integral y holística*?

Lo que se busca con esto, en último término, es el cambio conductual, pero por sobre todo, el cambio de *mentalidad*. El profesor Fabio Santibañez Merino, © Magíster en Docencia e Investigación Universitaria, en sus cátedras de Epistemología en la UDP generaba la siguiente reflexión que permite comprender el rol que debiese tener la educación en el tema de la seguridad vial según venimos comentando:

Según Santibañez, es posible distinguir al menos 3 niveles básicos de relación de una persona con un conocimiento sobre el mundo (en este caso, la seguridad vial).

El primer y más básico nivel es “entender” algo. *Entender* implica un conocimiento meramente cognitivo. Entiendo algo si lo puedo explicar, aún si lo que estoy diciendo no tiene sentido para mí. Entender la seguridad vial es conocer los datos, tener la información. Estar al tanto del tema.

En un segundo lugar está el “comprender”. *Comprender* algo es entenderlo, pero con un sentido, en un contexto, con una relevancia (o irrelevancia) emocional para mí. Cuando entiendo los datos sobre seguridad vial y además tengo el contexto para entender su relevancia, las implicancias reales que tiene, la importancia y urgencia de los problemas en el contexto país, sólo ahí estoy *comprendiendo* la seguridad vial.

En un tercer y último nivel está el “darse cuenta”. *Darse cuenta* de algo no es sólo entenderlo y comprenderlo, es además, darse cuenta (valga la redundancia) de que ese algo está *realmente conectado* con todos los demás contextos, con el sistema global. Es *darse cuenta* de que, aun cuando no se note claramente la relevancia del “grano de arena” que cada uno aporta a la seguridad vial, el estado actual del tema es *completa responsabilidad de cada uno de nosotros* y no de algo de lo que no somos partes o en lo que no podemos influir. Es, como dicen los budistas, “despertar” frente a un tema, frente a las consecuencias que tiene el que construyamos nuestra sociedad como la construimos día a día, darse cuenta de que cada acción que realizamos tiene un efecto *real* sobre los demás. En seguridad vial, darse cuenta es el nivel en que la población no sólo entiende el problema y comprende su relevancia, sino aquel lugar en que se ha incorporado de tal manera el tema a la cotidianeidad que cada quien comienza a sentir que realmente es parte de la solución. Los temas medio ambientales suelen ser muy bien comunicados en este nivel, porque en ellos es muy gráfico cómo cada acción influye en el todo. Nociones como efecto invernadero, por ejemplo, van en la línea del “darse

cuenta”, porque permiten a la población imaginar su influencia en el sistema completo, en el mundo, en el ecosistema, y permite generar una sensibilidad particular ante el tema.

El desafío, por tanto, es que la población *entienda* (conozca los datos / hechos concretos), *comprenda* (empatice, se remueva emocionalmente, ponga la información en contexto) y se *dé cuenta* de la importancia de la seguridad vial, y deje atrás la no poco frecuente actitud desenfadada y resignada frente al tema de la accidentabilidad.

2. Mostrar la sinergia → una manera de llegar al corazón del target

Uno de los momentos más emotivos en las sesiones de grupo realizadas con el target se vivió en una conversación con conductores profesionales en la que uno de los participantes, conductor del Transantiago, describió de manera muy emotiva la experiencia que estaba atravesando un compañero de trabajo que había atropellado a una pequeña niña con el bus que conducía. En su relato, describe muy vívidamente tres escenas que al resto del grupo parecen conmover intensamente. Primero, la imagen de la niña fallecida. “Estaba ahí tiradita...”, “Por suerte murió al tiro y no sufrió”. Luego, la imagen de la familia afectada. “Era la niñita de alguien”, “Yo me imagino que me pasa eso como papá y mato al h****”, “¡Imagínate cómo estaba esa mamá... desesperada!”. Finalmente, describió a su colega. “Nunca más se pudo subir a una micro”, “Andaba como *zombie*”, “Está con tratamiento... no puede más con la culpa”.

Más allá de lo conmovedora que de por sí puede ser esta historia, su potencia no viene sólo de “lo que pasó”. Como vimos en las conclusiones de la Fase Cualitativa de este estudio, hay varios elementos que influyen en la “potencia” de una historia de seguridad vial que son reconocibles en esta historia contada en los grupos.

En primer lugar, que sea protagonizada por una niña que es inocente frente a un atropello *casi por definición*, genera un primer efecto de involucramiento. Las personas no simpatizan lo mismo con una niña pequeña que con, por ejemplo, un adulto hombre ebrio.

En segundo lugar, el efecto de dolor producido en la familia que pierde a una hija, a la madre / padre que pierde a su “niña”, es un elemento que genera aún mayor involucramiento en el target, porque lo enfrenta con las consecuencias palpables y terribles que traen consigo los accidentes fatales. Revela / deja ver que la muerte de la niña mata también a una familia, a un entorno, a un contexto completo que queda en sufrimiento.

Finalmente, la historia muestra las consecuencias del responsable y lo relaciona con la culpabilidad. Expresiones como “no sé si podría vivir con eso” revelan la potencia de la conciencia sobre la vida de quien mata a alguien en un accidente de tránsito. Esto termina por generar el involucramiento necesario para enganchar emocionalmente con la historia.

Hemos recorrido la estructura de esta situación de accidentabilidad vial con el objeto de explicar este segundo *insight* / territorio de posicionamiento que titulamos “Mostrar la sinergia”. Mostrar la sinergia en seguridad vial es mostrar cómo un accidente de tránsito o incluso una mala práctica puntual realizada puede generar consecuencias inesperadas y fatales, matando no sólo a los involucrados directos en el choque, sino también a quienes los rodean. Es necesario, en la comunicación, mostrar las consecuencias, mostrar quién es quién, sus historias, los lazos que se rompen, las ilusiones que mueren junto con las víctimas del accidente. Todo lo que está detrás de cada protagonista de un accidente es fundamental para generar involucramiento. Permite generar una mayor empatía y conectar emocionalmente con la historia relatada.

En una escuela, los directivos se enfrentaban a un problema serio con sus estudiantes. Todos los días los encargados del aseo se encontraban con restos de excremento de los chicos esparcidos por todos lados, por pisos, paredes y techos. Día a día, los aseadores se tenían que enfrentar con este asqueroso panorama. Los inspectores del colegio no sabían qué hacer para solucionar el tema. Dictaron charlas sobre buena conducta, hablaron “de hombre a hombre” con los chicos, se hicieron los “buena onda” con ellos, pero nada. El excremento seguía apareciendo por todas partes en el baño. Un profesor de la escuela, que solía entender, comprender y darse cuenta de las situaciones con las que se encontraba en la vida, hizo lo siguiente: le pidió a la Sra. María, encargada de limpiar el excremento, que acudiera al establecimiento al día siguiente con sus 4 hijos pequeños y que se presentara y contara quién era ella frente a cada una de las clases, y así lo hicieron. El profesor acompañó a la Sra. María y la presentó en cada sala y ella contó que criaba a sus cuatro pequeños hijos con el trabajo de aseadora en la escuela y tres otros trabajos más iguales a ese. Les contó que los había criado sola porque había tenido que escapar de un marido alcohólico que la golpeaba todos los días. Contó, con naturalidad, que le gustaba trabajar en el colegio, que ella no había podido terminarlo, y que en su tiempo en el de ella no había baños, pero que en las letrinas no volaba una mosca. Santo remedio. Nunca más apareció excremento fuera de las tazas del baño. Hasta antes de la presentación de la Sra. María la mayoría de los chicos no sabía siquiera cómo se llamaba, pese a que la veían día tras día a cargo de la limpieza del colegio. Al día siguiente, si dejaban excremento esparcido por el baño no sería “la encargada del aseo” la que limpiaría, sino la Sra. María que tiene tres trabajos y 4 hijos pequeños esperando en casa.

3. Ridiculizar al “temerario” → desprestigiando estereotipos que amenazan la seguridad vial

Otra idea clave / guía para generar una comunicación estratégica en seguridad vial es *ridiculizar al temerario*.

Si bien este estudio no pretende ser un ejercicio de perfilamiento del target en función de la seguridad vial, hay una serie de “tipos de personalidad” que se dejan ver por sí mismos en los resultados levantados.

El primero y más evidente es el perfil que podemos llamar “temerario”. Según los resultados cuantitativos, este perfil se deja ver especialmente entre los jóvenes hombres de GSE C1. Son sujetos afines al riesgo, arriesgados, que no parecen preocuparse por las posibles consecuencias de sus malas prácticas en seguridad vial.

Desde lo cualitativo también es posible identificar este perfil y nutrirlo de características que lo definen / dibujan como un segmento particular. Este perfil es el del joven despreocupado, “taquilla”, “cool”, que conduce su auto a altas velocidades, que se auto-convence de que “curado maneja mejor”, que anda “medio inconsciente” de las posibles consecuencias de sus actos porque “*qué me va a pasar*”. Es el espíritu adolescente rebelde por antonomasia.

Si bien la descripción anterior es una especie de caricatura del perfil que intentamos describir, su relevancia está en que permite identificar los rasgos principales de este tipo de personalidad que aparecen –a veces ya matizados– en la realidad.

Sugerimos “atacar” este perfil, este estereotipo marcado y “dañino” para la seguridad vial. Una de las maneras en que esto se puede hacer es ridiculizándolo. El tipo “cool”, que se siente dueño del mundo, que participa en carreras en Kennedy en su deportivo, debe dejar de ser aspiracional. Debe ser desprestigiado, perder su poder. Una de las maneras es “destapar la estupidez en sus conductas”. Las conductas arriesgadas que hace deben dejar de ser “admiradas” y pasar a ser “rechazadas”. Hacer carreras de velocidad, llegar a Viña desde Santiago en 45 minutos, el video subido a Youtube marcando 170 en el velocímetro de un conductor amateur, deben generar desprecio social, no un “¡wow!” de asombro positivo. En sectores de clase media, hace un par de décadas atrás tirar un papel al suelo parecía ser algo común. No algo bueno, pero no era algo “terrible”. Hoy parece ser una práctica bastante castigada socialmente. En algunos contextos es ser “flaite”, no tener educación, tener poca decencia. Lo mismo debe suceder con el estereotipo “temerario”. Debe

transitar de ser un ejemplo de valentía a ser percibido como un tipo tarado que al que “no le da la cabeza”. Un ejemplo de un esfuerzo de este tipo se puede ver en una comunicación que da vueltas en los últimos días por las redes sociales, que utiliza el siguiente recurso creativo: “Si vas a tomar, toma. Toma hartito, conduce, choca y mátate. Así tenemos un imbécil menos”.

4. Bendecir al “sensato”→ reforzando las buenas conductas

Este último territorio de comunicación es una especie de inverso del anterior. Así como proponemos “ridiculizar” al temerario, matar el estereotipo, tiene sentido también hacer el ejercicio inverso: reforzar positivamente a los perfiles que tienen hoy buenas conductas en seguridad vial. El padre que se preocupa de tener su auto en óptimas condiciones para las vacaciones *no debe ser el papá ñoño*. Puede ser el papá que se preocupa por su familia, el papá “que sabe”, el papá “pro”. La mamá que asegura a su hijo en la silla como corresponde así vaya a conducir 100 metros o 2 horas, no puede ser la madre “obsesiva” / exagerada. Debe ser la madre que sabe, que ama a sus hijos *de verdad*, la mamá moderna, que conoce de riesgos y resuelve con estrategias, la mamá “chora”, confiable para las demás mamás.

Reforzar a través de la comunicación las buenas conductas de los perfiles sensatos, devolverles su relevancia para un cambio “global” en términos de seguridad vial, mostrar que es por ellos que los accidentes no son el doble de lo que son hoy, es fundamental para ir generando, poco a poco, un estereotipo aspiracional en torno al perfil sensato, para ir logrando poco a poco la generación de buenas conductas socialmente imitadas en seguridad vial.

K. Anexo I: Pauta de FocusGroup

1. PRESENTACIÓN Y PREPARACION DEL GRUPO

- o Presentación ICCOM.
- o Motivación a participar.

2. CONOCIMIENTO DEL TARGET. *El objetivo de esta parte es levantar los temas más relevantes (en general) en la vida del target, para ver si la seguridad vial surge espontáneamente como un tema importante hoy.*

- o *Me gustaría comenzar la reunión haciéndoles una pregunta súper amplia, y quiero que me la respondan lo más sinceramente posible y desde el lugar que ustedes quieran. Si yo les pregunto...*
- ¿Cómo están hoy, en este momento particular de sus vidas? ¿Qué me responderían?
- ¿En qué piensan para responder esta pregunta que les acabo de hacer? ¿Qué temas ponen en la balanza en esta etapa particular de la vida para decir si están bien o están mal? *Sondear si hay un lugar para la seguridad en ese balance que cada uno hace cuando responde cómo está hoy. (H1 = padres con hijos a cargo sienten miedo de lo que les pueda pasar cuando salen de ellos no estar para sus niños; H2 = adultos con padres ancianos o enfermos temen que mueran)*
- ¿A qué le temen hoy? ¿Cuáles son los principales miedos / temores en esta etapa particular de la vida? *Estar atento a la aparición de cualquier elemento relacionado con la seguridad vial.*
- ¿Cómo resuelven estos temores? ¿Qué hacen para hacer desaparecer o disminuir el miedo frente a estos temas? ¿Recurren a alguien / algo? *Levantar los “minimizadores del miedo”. Estar atento a personas, acciones, organizaciones que juegan un rol en la minimización del miedo frente a los temas relevantes para el target.*

3. EL MUNDO DE LA SEGURIDAD (EN GENERAL) Y LA SEGURIDAD VIAL (EN PARTICULAR). *El objetivo de esta parte es comprender en profundidad la percepción, vínculo emocional, hábitos, costumbres, códigos, mitos y todo lo que tenga relación con la “cultura” en torno a la seguridad vial. Comenzaremos con la seguridad en genérico y luego nos adentramos en la seguridad vial en particular.*

- o *Ahora quiero que nos centremos en un tema en particular, pero antes de comenzar a hablar quiero que hagamos un pequeño juego. Yo les voy a decir una palabra y quiero que me digan todo lo que se les venga a la mente con la palabra que les voy a decir. Dar ejemplo SOL y LLUVIA.*
- ¿Qué se les viene a la mente cuando les digo “SEGURIDAD”? *Levantar y profundizar asociaciones.*
- ¿Con qué temas se asocia más fácilmente la seguridad? Cuando piensan en seguridad, ¿la piensan relacionada con qué tema?
- ¿Qué significa la seguridad para ustedes? ¿Tiene alguna relevancia la seguridad en este momento particular de la vida en que están? ¿En qué tema es más importante sentirse seguros para ustedes hoy?
- o *Ahora quiero que hagamos el mismo juego que antes, pero con otra palabra. Ya sé qué significa para ustedes la seguridad en general. Ahora le voy a poner un “apellido” a la seguridad, y quiero que me digan lo primero que se les venga a la mente con este tipo de seguridad que les voy a decir.*
- Si les digo... “SEGURIDAD VIAL”: ¿Qué se les viene a la mente? ¿Qué me dirían distinto o agregarían a lo que ya me dijeron para “SEGURIDAD” ahora que les digo seguridad “VIAL”? ¿Se entiende a qué me refiero? ¿Cómo le dicen ustedes a esto que yo llamé “SEGURIDAD VIAL”?
- ¿Qué cosas son SEGURIDAD VIAL? ¿En qué piensan? ¿Con qué la relacionan? ¿Cómo la definirían?
 - Realizar ejercicio grupal de definición: ahora quiero que me ayuden a definir lo que es la seguridad vial para que todos estemos hablando de lo mismo.

- Pensando en lo que definimos como SEGURIDAD VIAL, ¿Qué tan relevante es para ustedes hoy, en esta etapa de la vida en particular? ¿Es un tema que se haga más o menos importante que antes en esta etapa de la vida, o siempre ha tenido la misma relevancia a lo largo de sus vidas? ¿Por qué hoy es más / menos relevante que antes?

4. EXPERIENCIAS DE (IN)SEGURIDAD VIAL: anécdotas, historias, mitos. *El objetivo de esta parte es recoger las diferentes experiencias que cada grupo ha tenido con el tema de la seguridad vial. La idea es detectar y profundizar los temas más relevantes en torno a esta temática, para comprender cómo se van configurando las percepciones / discurso compartido en torno a estas historias en el grupo.*

- *Ahora quiero que me cuenten historias. A medida que avanzamos en la reunión me han ido contando algunas anécdotas respecto a las experiencias que han tenido en la vida con la seguridad vial, y ahora quiero que retomemos esas historias y me vayan contando.*
 - Dejar espontáneo y recoger temas y significaciones de estos temas.
- *Ahora quiero que hagamos un ejercicio. Les voy a pedir que imaginen la situación de mayor inseguridad vial que puedan.*
 - ¿Cuál es la escena más temida? ¿Cómo es? ¿Qué se imaginan? ¿Por qué es tan amenazante esa escena versus las demás que podrían haber imaginado? ¿Qué es lo peor que les podría pasar en este sentido? Describámela para que lo comentemos entre todos.
- *Ahora quiero que hagamos lo mismo que antes, pero con la escena de mayor seguridad vial que puedan imaginar.*
 - ¿Qué debiese tener una escena para que digan “esta es una situación vial 100% segura”? ¿Cómo sería? ¿Qué se imaginan? ¿Por qué es tan segura esta escena versus las demás que podrían haber imaginado? Describámela para que lo comentemos entre todos.

5. CONOCIMIENTO DE ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL Y ESPACIOS DE COMUNICACIÓN. *El objetivo de esta parte es levantar las estrategias que conocen y realizan y profundizar en ellas. Hacia el inicio de la reunión se levantaron algunas estrategias. La idea es profundizar en las que les parecen más adecuadas / relevantes o que sienten que tienen un efecto real sobre la experiencia de seguridad en la vía. Adicionalmente, se levantarán estrategias de seguridad vial de otros países / lugares que conocen para ver cuáles de ellas muestran potencial de aplicación local y qué debieran asegurar para ser atractivas.*

- *Ya hemos hablado al comienzo de las estrategias de seguridad vial que realizan o conocen...*
 - ¿Hay alguna otra que no me hayan nombrado? ¿Cuáles?
 - ¿Cuál de ellas sienten que es una mejor estrategia? ¿Por qué? ¿Qué tiene esta estrategia que les parece adecuada para la seguridad vial?
 - ¿Han escuchado estrategias de seguridad vial que se hayan aplicado en otros países / otras partes? ¿Cuáles?
 - Para cada una, preguntar:
 - ¿De qué se trata?
 - ¿Para qué es?
 - ¿Qué es lo bueno / lo malo de ella?
 - ¿Qué dicen de ella los que la apoyan?
 - ¿Qué dicen de ella los detractores?
 - ¿Qué les parecería que se implementara acá?

6. **SUGERENCIAS DE ESTRATEGIAS O ÁREAS DE ACCIÓN PARA LOGRAR UNA MAYOR SEGURIDAD VIAL.** *El objetivo de esta parte es levantar, en espontáneo, las posibles soluciones que el target considera relevantes y plausibles para potenciar la sensación de seguridad en las vías. Levantaremos las estrategias concretas / áreas de acción y exploraremos los elementos que cada una debiese incluir para que generen una sensación real de mayor seguridad en las vías. Adicionalmente, levantaremos los actores percibidos como emisarios / responsables y creíbles de este tipo de estrategias para el target.*

- ¿Qué se debiese hacer para aumentar la seguridad vial? ¿Qué tendría que pasar para que ustedes dijeran “con esta medida me siento más seguro/a al transitar por las vías” (motivar a pensar en todo tipo de acciones, no sólo contra accidentes: fiscalización, educación, etc.)
- ¿Cómo debiese ser esa estrategia / qué debiera asegurar para que la medida realmente los hiciese sentir más seguros al andar por las calles de la ciudad?
- ¿Quién debiese ser el organismo / institución tras estrategias como estas? ¿A quién le competen? ¿Cuál sería el rol de cada actor en la implementación de cada una de estas medidas?

7. **EXPLORACIÓN ESTRATEGIAS INTENCIONADAS.** *El objetivo de esta parte es explorar las reacciones del target frente a las 3 áreas de medidas de seguridad vial intencionadas por CONASET. Comenzamos “evaluando” las áreas (MAYOR FISCALIZACIÓN, MAYOR DIFICULTAD EN LA CONSECUISIÓN DE LICENCIAS y EDUCACIÓN)*

- Ahora quiero que hablemos sobre unas estrategias que el CONASET (explicar brevemente si corresponde) tiene en mente como medidas de seguridad vial para generar una disminución de los incidentes viales.
- Presentar primera idea (luego continuar con las 2 restantes). Preguntar:
 - ¿Qué les parece que esta medida?
 - ¿Tiene algo bueno / malo? ¿Qué cosas?
 - ¿Qué debiera asegurar esta estrategia para funcione?
 - ¿Creen que ayudaría a generar una mayor sensación de seguridad en las vías? ¿Por qué?
 - ¿Qué le falta para ser óptima? ¿Qué le pondrían / sacarían para hacerla mejor?
 - ¿Cómo habría que comunicarla para que les ayudara a tener más en cuenta este aspecto en la seguridad vial?
 - ¿En qué medios / lugares se debiera comunicar para que fuera oportuna y contingente? Despejar publicidad TV y motivar otros medios (BTL, OOH, etc.)

8. **SUGERENCIAS PARA LA COMUNICACIÓN DE LAS MEDIDAS.** *El objetivo de esta parte es levantar con el target ejemplos de comunicación para cada medida.*

- ¿Cómo esperarían que fuese una publicidad para estas medidas? ¿Dónde? ¿Quién debiese estar detrás de esta publicidad?
- Otras sugerencias finales.

AGRADECIMIENTOS Y CIERRE

L.Anexo II: Cuestionario

CUESTIONARIO SEGURIDAD VIAL

MI NOMBRE ES (MENCIONAR NOMBRE ENCUESTADOR).LO ESTAMOS LLAMANDO DE ICCOM, UNA EMPRESA DE ESTUDIOS DE MERCADO. ESTAMOS HACIENDO UN ESTUDIO PARA CONOCER SU OPINIÓN SOBRE DISTINTOS TEMAS DE ACTUALIDAD. ¿PODRÍA RESPONDERNOS UNA ENCUESTA DE NO MÁS DE 10 MINUTOS?

Sí → CONTINUAR

No → AGRADECER Y CERRAR

ESTE ES UN ESTUDIO DE OPINIÓN, DONDE LAS RESPUESTAS SON Estrictamente CONFIDENCIALES Y NO HAY ALTERNATIVAS BUENA NI MALAS, SÓLO QUEREMOS CONOCER SU OPINIÓN SINCERA.

- Nivel de educación del principal sostenedor del hogar (Textual y codifica).
- Actividad del principal sostenedor del hogar (Textual y codifica).
- Si es necesario: Preguntar Parrilla de 10 bienes.
- Clasifica GSE
- Edad entrevistado/a
- Sexo entrevistado
- Comuna de residencia
- N° de hijos
- Posee Licencia de Conducir (SI/NO)
- Intención de sacar licencia de conducir
- Conduce bicicletas normalmente

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES VIALES

1. ¿Cuál o cuáles de las siguientes actividades realiza usted al menos una vez por semana? LEER ALTERNATIVAS
2. ¿Y cuál de las actividades que me mencionó es la que realiza con mayor frecuencia? LEER ALTERNATIVAS

ROTAR	P1	P2
Caminar por las calles, ser un peatón	1	
Andar en bicicleta por las calles	2	
Conducir un auto, camioneta u otro vehículo motorizado particular	3	
Conducir un auto, camioneta u otro vehículo motorizado para trabajar (taxi, transp. escolar, transp. en general, otros)	4	
Conducir una motocicleta de uso particular	5	
Conducir una motocicleta para trabajar	6	

SEGURIDAD VIAL COMO TEMÁTICA PAÍS Y OPINIONES

3. En una escala de 1 a 5, donde 1 es No le Preocupa Nada y 5 Le Preocupa Mucho ¿Cuánto le preocupan las siguientes temáticas sociales? LEER FRASES

4. ¿Cuál es la que más le preocupa? ¿Y la segunda que más le preocupa?

ROTAR	P3 (1 a 5)	No Sabe (NO LEER)	No Responde (NO LEER)	P4.1 (primera)	P4.2 (segunda)
Educación				[]	[]
Delincuencia				[]	[]
Accidentes de Tránsito				[]	[]
Salud				[]	[]
Estabilidad de la Economía				[]	[]
Cesantía				[]	[]
Medio ambiente				[]	[]

5. ¿En su opinión, cuán probable es que Ud. sufra un accidente de tránsito en los próximos 6 meses? LEA ALTERNATIVAS. RESPUESTA ÚNICA

- Muy Probable
- Probable
- Ni muy ni poco probable
- Poco Probable
- Nada Probable
- No sabe (no leer);
- No responde (no leer)

6. De 1 a 7, donde 1 es nunca y 7 es siempre, ¿Cuánto diría Ud. que respeta las normas de tránsito cuando...? LEA FRASES UNA A UNA

ROTAR	Nota	No Sabe (NO LEER)	No Responde (NO LEER)	No lo hace (NO LEER)
Camina por las calles, como peatón				
Anda en bicicleta por las calles				
Conduce un auto, camioneta u otro vehículo motorizado				
Conduce un vehículo de gran tamaño, como un camión, micro, bus, etc.				
Conduce una motocicleta				

7. Pensando en los accidentes ocurridos este año, ¿Ud. cree que ...LEER FRASES

- Han aumentado
- Se han mantenido
- Han disminuido
- No sabe (no leer);
- No responde (no leer)

8. De acuerdo a lo que usted sabe o se imagina, ¿Cuántas personas al año mueren por accidentes de tránsito?

Anotar Valor: _____
No sabe (no leer);
No responde (no leer)

9. Al año mueren aproximadamente 2.000 personas en accidentes de tránsito, ¿dónde, diría que esa cifra es...

LEER FRASES...

Preocupante, es más de lo que creía

Normal para un país como Chile

Baja, pensaba que eran muchos más

No sabe (no leer);

No responde (no leer)

10. Un accidente puede ser producido principalmente por conductores de vehículos o peatones. Del siguiente listado que le voy a nombrar, quiero que me diga **¿Quién cree Ud. que es el principal grupo causante de accidentes de tránsito en Chile? ¿Y el segundo?** LEER ALTERNATIVAS, RESPUESTA ÚNICA

ROTAR	P.10.1 (primera)	P.10.2 (segunda)
PEATONES		
AUTOMOVILISTAS		
CAMIONEROS Y MICREROS		
MOTOCICLISTAS		
CICLISTAS		

11. De estas acciones realizadas por PEATONES, que le voy a leer, en una escala de 1 a 7, donde 1 es "Difícilmente podría causar un accidente" y 7 es "Muy probable que cause un accidente" **¿Cuán probable es que cause un accidente...** LEER FRASES UNA A UNA



ROTAR	P.11	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Transitar bajo los efectos del alcohol			
Transitar bajo los efectos de una droga			
Cruzar las calles de forma repentina			
Cruzar la calle con luz roja			
Cruzar una avenida o carretera por la calle en vez de usar la pasarela			
Circular distraído por la calle leyendo, hablando por celular, o escuchando música			
Peatones no visibles de noche / sin reflectores o luces			

12. De estas acciones realizadas por CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS, que le voy a leer, en una escala de 1 a 7, donde 1 es "Difícilmente podría causar un accidente" y 7 es "Muy probable que cause un accidente" **¿Cuán probable es que cause un accidente...** LEER FRASES UNA A UNA

ROTAR	P.12	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Conducir a exceso de velocidad			
Conducir bajo los efectos del alcohol y/o drogas al conducir			
El mal comportamiento de los pasajeros al interior de un vehículo			
Realizar otras actividades al conducir, como comer o maquillarse.			
Conducir con falta de descanso o con mucho sueño			
Conducir motocicletas fuera del carril que le corresponde			
Conducir moto sin ropa especial para caídas (guantes, zapatos, etc.)			
Conducir motos sin casco			
Conducir vehículos sin cinturón de seguridad			
Llevar niños sin cinturón o fuera de su silla de auto			
Pasarse un semáforo en rojo			
Pasarse un disco pare o un ceda el paso			
Conducir hablando por celular			

13. De estas acciones realizadas por CICLISTAS, que le voy a leer, en una escala de 1 a 7, donde 1 es "Difícilmente podría causar un accidente" y 7 es "Muy probable que cause un accidente" ¿Cuán probable es que cause un accidente...LEER FRASES UNA A UNA

ROTAR	P.13	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Andar en bicicleta sin casco			
Andar en bicicleta escuchando música			
Andar en bicicleta sin elementos reflectantes			

14. Y de estas acciones relacionadas con las CALLES Y VEHÍCULOS que le voy a leer, en una escala de 1 a 7, donde 1 es "Difícilmente podría causar un accidente" y 7 es "Muy probable que cause un accidente" ¿Cuán probable es que cause un accidente...LEER FRASES UNA A UNA

ROTAR	P.14	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Las fallas mecánicas de los autos			
Las malas condiciones ambientales o climáticas (neblina, lluvia)			
Obstáculos visuales (carteles o pantallas publicitarias en calles y carreteras, árboles, entre otros)			
Hoyos o baches en las calles y carreteras			
Mala señalética o iluminación en calles y carreteras			

15. Y de estos ASPECTOS que le voy a leer, en una escala de 1 a 7, donde 1 es "Difícilmente podría causar un accidente" y 7 es "Muy probable que cause un accidente" ¿Cuán probable es que cause un accidente...LEER FRASES UNA A UNA

ROTAR	P.15	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
La facilidad para obtener licencia de conducir			
La falta de control y fiscalización en las calles y carreteras			
La falta educación respecto del buen comportamiento vial			

COMPORTAMIENTO VIAL Y EVALUACIÓN DE MEDIDAS

17. SÓLO SI P1=1 (PEATÓN) Le voy a leer una serie de conductas que ud. puede realizar o no, para cada una de ellas por favor vaya diciéndome si la realiza, siempre, muchas veces, a veces o nunca: ...LEER UNA A UNA

ROTAR	P.17	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Transitar bajo los efectos del alcohol			
Transitar bajo los efectos de una droga			
Cruzar las calles de forma repentina			
Cruzar una avenida o carretera por la calle en vez de usar la pasarela			
Cruzar la calle con luz roja			
No usar la pasarela para cruzar una autopista o carretera			
Circular distraído por la calle leyendo, hablando por celular, o escuchando música			

18. SÓLO SI P1=3 o 4 (CONDUCTOR) Le voy a leer una serie de conductas que ud. puede realizar o no, para cada una de ellas por favor vaya diciéndome si la realiza, siempre, muchas veces, a veces o nunca: ...LEER UNA A UNA

ROTAR	P.18	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Llevar niños sin cinturón o fuera de su silla de auto			
Realizar otras actividades al conducir, como comer, usar el celular o maquillarse			
Conducir a más velocidad de lo permitido			
Conducir con sueño o cansado			
No llevar puesto el cinturón de seguridad			
Llevar niños en el asiento delantero			
Pasar un disco pare o ceda el paso			
Pasar un semáforo en rojo			
Conducir después de haber tomado bebidas alcohólicas			
Conducir después de haber usado una droga			
Conducir bajo los efectos de un medicamento que produce somnolencia			
Andar sin la licencia de conducir			

19. SÓLO SI P1=2 (CICLISTA) Le voy a leer una serie de conductas que ud. Puede realizar o no, para cada una de ellas por favor vaya diciéndome si la realiza, siempre, muchas veces, a veces o nunca: ...LEER UNA A UNA

ROTAR	P.19	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Andar en bicicleta sin casco			
Andar en bicicleta escuchando música			
Andar en bicicleta sin elementos reflectantes			
Andar en bicicleta por la calle en segunda o tercera fila			
Andar en bicicleta sin frenos o con frenos en malas condiciones			
Realizar maniobras imprevistas o arriesgadas al andar en bicicleta			

20. SÓLO SI P1=5 O 6 (MOTORISTA) Le voy a leer una serie de conductas que ud. Puede realizar o no, para cada una de ellas por favor vaya diciéndome si la realiza, siempre, muchas veces, a veces o nunca: ...LEER UNA A UNA

ROTAR	P.20	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Conducir moto sin ropa especial para caídas (guantes, zapatos, etc.)			
Conducir fuera de su carril			
Conducir moto sin casco			
Conducir moto por la vereda			
Conducir moto sin licencia			

21. SÓLO SI P1=4 Le voy a leer una serie de conductas que ud. Puede realizar o no, para cada una de ellas por favor vaya diciéndome si la realiza, siempre, muchas veces, a veces o nunca: ...LEER UNA A UNA

ROTAR	P.21	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Conducir más de 5 horas seguidas			
Conducir cansado o somnoliento			
Manejar el bus o micro con fallas técnicas			
No respetar las vías exclusivas o asignadas para buses o micros			
Conducir por menos de 3 horas seguidas			

22. Usando una escala de 1 a 7, donde 1 es nada efectivo y 7 muy efectivo, cuán efectivas cree que serían las siguientes medidas para disminuir los accidentes de tránsito en el país:...LEER UNA A UNA

ROTAR	P.22	No Sabe (no leer)	No responde (No Leer)
Que las licencias de conducir sean con puntos que se van perdiendo con cada infracción cometida			
Hacer las pruebas más exigentes para obtener licencia de conducir			
Educar a los niños en seguridad vial como actitud de vida			
Aumentar los valores de los partes por infracciones graves			
Castigar con penas de cárcel las infracciones graves o reiteradas			
Castigar con anulación definitiva de la de licencia las faltas sumamente graves			
Cursar infracciones reales a los peatones que no respeten las normas de tránsito			
Que se controle la velocidad a través de cámaras y se cursen partes empadronados a los infractores			
Aumentar el control policial en lugares de alto consumo de alcohol			
Aumentar el control policial en momentos de alto flujo (fin de semana largo, etc)			

EXPERIENCIAS VIALES ANTERIORES

Para finalizar le haré algunas preguntas de su experiencia como conductor o peatón.

23. ¿Ha sufrido algún accidente de tránsito en su vida?

- Sí
- No
- No sabe (no leer);
- No responde (no leer)

24. SÓLO SI EN P23 – SI NO, PASE A P26 ¿El accidente...LEER ALTERNATIVAS

- No provocó lesiones
- Provocó lesiones leves, sin hospitalización
- Provocó lesiones graves, con hospitalización
- Provocó lesiones muy graves, causando discapacidad o resultados fatales
- No sabe (no leer);
- No responde (no leer)

25. SOLO SI DIFERENTE DE "NO PROVOCÓ LESIONES" ¿Las lesiones fueron causadas...?

- A usted
- A un tercero
- Ambos

26. ¿Alguien de su familia o amigos cercanos ha sufrido algún accidente de tránsito en su vida?
- Sí
No
No sabe (no leer);
No responde (no leer)
27. ¿Ha tenido alguna experiencia en su vida, propia o cercana, que le haya hecho ser más cuidadoso como conductor o peatón?
- Sí
No
No sabe (no leer);
No responde (no leer)
28. SÓLO SI EN P27. Por favor, me podría decir brevemente ¿qué le pasó o en qué consistió la experiencia que lo hizo ser más cuidadoso como conductor o peatón? ANOTE TEXTUAL
29. SÓLO CONDUCTORES, SEGÚN P1. ¿De qué clase es su licencia de conducir? SONDEAR Y CLASIFICAR; RESPUESTA MÚLTIPLE
- Clase A - Licencias para profesionales (taxistas, ambulancias, vehículos de transporte público y privado, transporte de carga, etc.). Especifique el tipo _____
- Clase B - Licencias no profesionales (vehículos motorizados con capacidad de hasta 9 asientos)
- Clase C - Licencias no profesionales para vehículos de 2 o 3 ruedas (motocicletas o motonetas)
- Clase D - para maquinaria automotriz como tractores, palas mecánicas y otros.
- Clase E: vehículos de tracción animal
- Clase F: para conducir vehículos motorizados de las Fuerzas Armadas, policiales y de Bomberos
- No sabe (no leer);
No responde (no leer)

Agradezca y cierre