

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE MERCADEO INTERNACIONAL



**DISEÑO DE PLAN DE MARKETING SOCIAL PARA PROMOVER LA
EDUCACIÓN VIAL EN LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS EN EL
MUNICIPIO DE SAN SALVADOR, APLICADO A VICEMINISTERIO DE
TRANSPORTE.**

PRESENTADO POR GRUPO N° 3:

ALFARO PERDOMO STEFFANY ARGENTINA

HIDALGO BARRERA VILMA DEL CARMEN

NIETO DE PALACIOS MAURA LIDIA

DIRECTORA ASESORA:

LICDA. INGRID ELEONORA PORTILLO SARMIENTO

PARA OPTAR AL GRADO DE:

LICENCIADA EN MERCADEO INTERNACIONAL

NOVIEMBRE 2018

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

Rector:	Msc. Roger Armando Arias Alvarado
Vicerrector Académico:	Dr. Manuel de Jesús Joya Ábrego
Vicerrector Administrativo:	Ing. Néelson Bernabé Granados
Secretario General:	Msc. Cristóbal Hernán Ríos Benítez

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Decano:	Msc. Nixon Rogelio Hernández.
Vicedecano:	Msc. Mario Wilfredo Crespín Elías.
Secretario(a):	Licda. Vilma Marisol Mejía Trujillo.
Administrador Académico:	Lic. Edgar Antonio Medrano Meléndez.
Coordinador de la Escuela de Mercadeo Internacional:	Lic. Miguel Ernesto Castañeda Pineda.
Director Asesor:	Licda. Ingrid Eleonora Portillo Sarmiento
Asesora Metodológica:	Licda. Marta Julia Martínez Borja

NOVIEMBRE 2018

SAN SALVADOR

EL SALVADOR

CENTRO AMÉRICA

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a Dios por haberme permitido terminar esta etapa de mi vida, a mi madre Carmen Valle porque con sacrificios me brindo los estudios superiores con el único fin de mejorar mi futuro, por ese amor de madre que manifestó cada mañana al despertarse y preparar un desayuno durante los años de estudio, gracias mamá. A mis hermano Mauricio y Vanessa Perdomo por ser fuente de motivación y por el apoyo incondicional que me han brindado constantemente.

Steffany Argentina Alfaro Perdomo

Primeramente, agradecer a Dios por permitirme lograr este triunfo que tanto he anhelado, por darme la fortaleza necesaria para seguir adelante ante las caídas que se presentaron, y por la sabiduría brindada para adquirir nuevos conocimientos, sin su ayuda no hubiese sido posible. Seguidamente agradezco a mi madre Rosa Barrera quien siempre me apoyo en todo momento aunque no se encuentre cerca de mí, siempre ha estado incondicionalmente a lo largo de este recorrido culminado. Gracias a cada uno de los licenciados y licenciadas que fueron guía en mi formación profesional.

Vilma del Carmen Hidalgo Barrera

A Dios por acompañarme con su misericordia todos los días, por la salud, fortaleza y la provisión necesaria para culminar este proceso. A mi esposo Lucas Palacios, por haberme dado mis estudios universitarios y brindarme su apoyo incondicional a lo largo de mi carrera, por su amor y paciencia. A mi madre Delmy Nohemi, porque me ha brindado su apoyo moral y ha cuidado de mis hijas para que yo pudiese culminar esta etapa. Y a nuestra asesora Licda. Ingrid Portillo, por habernos guiado en este proceso y habernos compartido muchos de sus conocimientos.

Maura Lidia Nieto de Palacios

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	iv
INTRODUCCIÓN	ii
CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PARA DISEÑO DE PLAN DE MARKETING SOCIAL	
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1. Descripción del problema	1
1.2. Formulación del problema	2
1.3. Enunciado del problema	3
2. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA	3
3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	4
3.1. Limitantes	4
3.2. Alcance del estudio	5
4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	5
4.1. Objetivo general	5
4.2. Objetivos específicos	5
5. HIPÓTESIS	6
5.1. Hipótesis general	6
5.2. Hipótesis específicas	6
5.3. Operacionalización de hipótesis	7
6. MARCO TEÓRICO	8
6.1. Histórico	8
6.2. Conceptual	14
6.3. Normativo	21
CAPÍTULO II. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.	
7. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	27
7.2 Tipo de investigación	28
7.2.1. Por su finalidad	28
7.2.2. Por su profundidad	28
7.2.3. Por amplitud	29
7.2.4. Por enfoque	29
7.3. Diseño de la investigación	29

7.4 Fuentes de investigación utilizadas	30
7.4.1 Fuentes primaria	30
7.4.2 Fuentes secundaria	30
7.5 Técnica e instrumentos de investigación.	31
7.5.1 Técnica cuantitativa	31
7.5.2 Técnica cualitativa	31
8. UNIDAD DE ANALISIS	32
8.1 Sujetos de análisis	33
9. DETERMINACIÓN DEL UNIVERSO Y LA MUESTRA	33
10. OPERATIVIDAD DE LA INFORMACIÓN	35

CAPTÍTULO III. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN Y PLAN DE SOLUCIÓN.

11. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	
11.1. Tabulación de encuesta real.	36
11.2. Tabulación de encuesta potencial.	61
12. PLAN DE SOLUCIÓN	86
12.1. Generalidades	86
12.2. Justificación	87
12.3. Importancia	88
12.3.1. Para los motociclistas	88
12.3.2. Para los automovilistas	88
12.3.3. Para el VMT	88
12.4. Esquema del Plan de Marketing Social	89
12.4.1. ETAPA I. Generalidades del Viceministerio de Transporte (VMT)	90
12.4.2. ETAPA II. Análisis del entorno	94
a) Análisis FODA.	94
b) Matriz FODA	101
12.4.3. ETAPA III. Identificación del perfil objetivo	102
12.5.3. ETAPA IV. Diseño de estrategias de Marketing Social.	103
a) Estrategia de producto	103
b) Estrategias de promoción	104
c) Estrategias de proceso	143
d) Estrategia de personas	147

12.5.4. ETAPA V. Plan de evaluación y control	148
12.5.5. ETAPA VI. Presupuesto y cronograma	149
a) Cronograma	149
b) Presupuesto	150
13. CONCLUSIONES	150
14. RECOMENDACIONES	151
15. BIBLIOGRAFÍA	152
ANEXOS	154

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Operacionalización de hipótesis	7
Cuadro 2. Etapas del Marketing Social	8
Cuadro 3. Registro de motocicletas en El Salvador, periodo 2010-2018	12
Cuadro 4. Accidentabilidad de motocicletas a nivel nacional, periodo del 1 de enero al de febrero (comparativo 2017-2018)	21
Cuadro 5. Encuesta	31
Cuadro 6. Entrevista	31
Cuadro 7. Matriz FODA	101
Cuadro 8. Segmentación del perfil objetivo	102
Cuadro 9. Evaluación y control de estrategias	148
Cuadro 10. Presupuesto para implementación de estrategias	149
Cuadro 11. Cronograma de actividades	150

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Historia del transporte en El Salvador	14
Figura 2. Esquema del plan de marketing social	89
Figura 3. Organigrama del Viceministerio de Transporte	93
Figura 4. FODA VMT	94

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Viceministros del VMT	90
--------------------------------	----

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo de la investigación es diseñar un plan de marketing social para promover la educación vial en los motociclistas del municipio de San Salvador, debido al incremento de accidentes de motocicleta en los últimos meses del año en curso.

Este trabajo, muestra un marco teórico conceptual en el cual se definen los conceptos utilizados en esta investigación. También se determina el planteamiento y los antecedentes del problema, los objetivos de la investigación y las hipótesis propuestas. Además, se dan a conocer las diferentes entidades que se encargan de velar junto al Viceministerio de Transporte que la normativa establecida sea cumplida por los conductores.

Así mismo, se plantean las distintas fuentes de información, métodos y técnicas de investigación que se utilizaran para la recolección de datos en la investigación de campo.

Es necesario realizar un plan de marketing social para mejorar aspectos que las estrategias que el Viceministerio de Transporte utiliza para promover la educación vial, poseen algunas debilidades y a través de un análisis de la situación actual se podrán generar nuevas ideas que abonen a su mejora.

El alcance de la propuesta abarca a los motociclistas con edad desde los 18 años en adelante, teniendo como principal componente utilizar las redes sociales como medios de comunicación para concientizar de forma clara y directa a todos estos conductores a hacer uso razonable de la motocicleta.

En este plan, se diseñan estrategias de marketing social que conllevan a una campaña social por medio de las redes sociales, específicamente en Facebook, realizando una publicidad adecuada para llamar la atención de los motociclistas y poder crear un gran impacto que influya a modificar su comportamiento: En cada estrategia se plantean las acciones que se llevarán a cabo para su ejecución, los recursos a utilizar, control y evaluación para medir el grado de eficacia al alcanzar los objetivos propuestos.

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de graduación, se desarrolla un diseño de marketing social con el objetivo de promover la educación vial en los conductores de motocicleta del municipio de San Salvador, aplicado a Viceministerio de Transporte. Institución encargada de regular las normas y leyes de tránsito a nivel nacional.

El documento consta de tres capítulos, en el primer capítulo se obtuvo la información base que sirve para describir la situación actual, respecto al incremento de accidentes motociclistas, mediante un marco teórico se reflejan estadísticas de años anteriores, un marco legal de la regulación vigente y se establece la metodología a implementar para el desarrollo de la investigación.

En el segundo capítulo se compuso por la investigación realizada sobre el tema, donde se detalla información general de la institución VMT, la metodología de la investigación realizada, unidad de análisis seleccionada, y se realiza la determinación sujeto a estudio de universo y muestra, el procesamiento de información se realizó en el programa Microsoft Excel 2013,

El tercer capítulo está compuesto por la propuesta del diseño plan de marketing social diseñado en base a los resultados obtenidos en la investigación. Se plantean los objetivos que se pretenden alcanzar y justificación e importancia del diseño.

CAPÍTULO 1. MARCO TEÓRICO Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA PARA DISEÑO DE PLAN DE MARKETING SOCIAL.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción del problema

Año tras año, la mortalidad relacionada con los accidentes de tránsito cobra muchas vidas, además conlleva muchas incapacidades físicas, y también psicológicas que producen un impacto importante a nivel de la salud pública en la población. Los daños y secuelas que generan los choques, sea cual fuere la forma, son de gran importancia y la calidad de vida de las personas se vería afectada por mucho tiempo.

El incremento de la compra y uso de motocicletas es necesario debido al tráfico que se genera en las principales carreteras del Área Metropolitana de San Salvador, este tipo de transporte ayuda a evadirlo y así poder llegar en menor tiempo a sus lugares de destino.

Actualmente hay inscritos 258,417 motociclistas en el país; siendo así, que la mayor cantidad de motos registradas se encuentran en el departamento de San Salvador según las fuentes del Viceministerio de Transporte (VMT, 2018).

En el país anualmente son ocasionados 18,320 accidentes de tránsito, un aproximado de 52 accidentes por día, según las estadísticas del VMT. De este total de accidentes, 1,755 son ocasionados por motociclistas: dejando también un total de 264 fallecidos aproximadamente en el año.

En dichos accidentes han influido, los inadecuados patrones de conducta que los motociclistas muestran al momento de conducir en las principales carreteras de San Salvador; estos patrones

de conducta son: transporte de más de 2 personas en una moto, no respetar las normas de tránsito, exceder límites de velocidad, adelantar en espacios reducidos, cruces indebidos, manejo de las motocicletas sin la debida capacitación y experiencia.

Según la Organización Mundial para la Salud (OMS), en El Salvador, por cada fallecimiento se estima que hay 15 traumatismos que requieren tratamiento hospitalario y 70 lesiones menores. Esto implica sobrecarga en las salas de urgencias, quirófanos y unidades de cuidados intensivos, aumento de la carga en los servicios de radiografía, fisioterapia y rehabilitación. (2018).

Es necesario realizar un plan de marketing social que permita promover la educación vial en los conductores de motocicletas del municipio de San Salvador.

1.2. Formulación del problema

- ¿Existe ignorancia vial en los conductores de motocicletas?
- ¿Debería existir un carril exclusivo para los motociclistas?
- ¿Los accidentes motociclísticos pueden generarse por la falta de experiencia?
- ¿Los motociclistas respetan las señales de tránsito?
- ¿Cuáles son las principales causas que generan los accidentes de tránsito en motociclistas?
- ¿Cómo es el comportamiento de las personas que se han visto involucradas en un accidente de tránsito en motocicleta?
- ¿Existen traumas psicológicos después de un accidente de tránsito motociclísticos?
- ¿Existe la posibilidad que con una campaña de marketing social los motociclistas cambien sus hábitos de manejo?

- ¿Qué relación existe entre los patrones de conducta y la educación vial de los motociclistas?
- ¿Tendrá el Viceministerio de transporte una normativa que sancione a los motociclistas que no respetan las normas de tránsito?

1.3. Enunciado del problema

¿En qué medida el diseño de un plan de marketing social aplicado al Viceministerio de Transporte ayudará a promover la educación vial en los motociclistas del municipio de San Salvador?

2. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Como parte del programa de prevención de accidentes, la División de Educación Vial, ejecuta el Programa de Educación Vial dirigido a centros escolares. Este esfuerzo se inició en 1996; sin embargo, fue hasta 1999 que tomó fuerza, al sumarse al esfuerzo de manera oficial, el Ministerio de Educación y el VMT. También se ha contado con el apoyo de ACES, La Centroamericana, S.A. y del Instituto MAPFRE.

En el año 2011, autoridades como el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el VMT, la Policía Nacional Civil (PNC) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS) presentaron el Plan Nacional de Seguridad Vial con el que se buscaba reducir un 50% de las víctimas por accidente de tránsito, según la iniciativa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, “Juntos podemos salvar millones de vidas”.

El Salvador es uno de los países de Latinoamérica con los peores índices en materia de Seguridad Vial. Cada día, 3 personas pierden la vida en accidentes de tránsito y al menos 20 resultan lesionadas en estos eventos (Seguridad vial, 2009).

La principal causa de accidentes en el país en el 2009 fue la distracción del conductor. Actividades como hablar por celular mientras se conduce y quitar las manos del volante para realizar otras tareas ocasionaron muchos accidentes. La velocidad excesiva fue otra de las causas principales de accidentes con fallecidos (VMT ,2018).

Instituciones como el VMT o la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil han realizado distintas actividades; en las cuales deben también verse involucradas las empresas privadas, esto como parte de programas de responsabilidad social.

La infraestructura vial, semáforos y señalizaciones, saturación de calles, el tráfico en las horas de alto tránsito vehicular, la elevada cantidad de vehículos circulando y la falta de educación vial del conductor y peatón aumentan el número de accidentes de tránsito.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Limitantes

- Falta de información y datos históricos sobre educación vial en las motocicletas.
- Información incompleta y no actualizada en sitios web de instituciones públicas.

3.2. Alcance del estudio

El trabajo a realizar tiene como propósito el diseño de un plan de marketing social aplicado a Viceministerio de Transporte con el fin de promover la educación vial en los motociclistas, así mismo conocer los factores que generan los accidentes.

Al realizar la campaña de concientización en prevención de accidente, se espera una disminución, que los conductores manejen a la defensiva en las diferentes calles del municipio de San Salvador, y no estar involucrado en este tipo de percance vial.

4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. Objetivo general

Determinar los factores que generan los accidentes motociclísticos, con el fin de promover a través de un plan de marketing social la educación vial en los conductores de motocicletas del municipio de San Salvador.

4.2. Objetivos específicos

- Definir las causas por las cuales se dan los accidentes motociclísticos con el fin de generar estrategias de prevención para disminuirlos.
- Indagar si los conductores de motocicletas poseen el conocimiento necesario de las normas de tránsito establecidas para fomentar el uso de ellas.

- Diseñar un plan de marketing social que permita promover la educación vial en los conductores de motocicletas del municipio de San Salvador.

5. HIPÓTESIS

5.1. Hipótesis general

Al determinar los factores que generan los accidentes de tránsito de motocicletas, se diseñará un plan de marketing social para promover la educación vial.

5.2. Hipótesis específicas

- Si se definen las causas por las que se dan los accidentes motociclísticos, se podrán realizar estrategias de prevención para disminuirlos.
- A mayor conocimiento que posean los conductores de motocicletas sobre el uso correcto de las normas de tránsito, menos serán los accidentes.
- Si se diseña un plan de marketing social para promover la educación vial, ayudará a prevenir los accidentes motociclísticos.

5.3. Operacionalización de hipótesis

Cuadro 1. Operacionalización de hipótesis

Objetivos	Hipótesis	Variable	Definición	Indicador
Objetivo General.	Hipótesis General.	V.I:	Se entiende por factor de riesgo todo aquel elemento, fenómeno, condición, circunstancia o acción humana que incrementa la probabilidad de ocurrencia de un accidente.	Número de accidentes Imprudencia vial Factores de riesgo
Determinar los factores que generan los accidentes motociclistas, con el fin de promover a través de un plan de marketing social la educación vial en los conductores de motocicletas del municipio de San Salvador.	Al determinar los factores que generan los accidentes de tránsito de motocicletas, se diseñará un plan de marketing social para promover la educación vial.	Factores que generan accidentes		
		V.D:	Es la adquisición de conocimiento por parte del ciudadano sobre la vía pública y la seguridad vial.	Educación vial
		Promover educación vial.		
Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas	V.I:	Es un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades.	Causas Motociclistas
1. Definir las causas por las cuales se dan los accidentes motociclistas con el fin de generar estrategias de prevención para disminuirlos.	Si se definen las causas por las que se dan los accidentes motociclistas, se podrán realizar estrategias de prevención para disminuirlos.	Causas por las cuales se dan accidentes motociclistas.		
		V.D:	Prevención es disponer determinadas cuestiones o acciones en marcha para aminorar un riesgo o el daño.	Prevención
		Prevención de accidentes.		
		V.I:	Es el conjunto de reglas a seguir para la prevención de accidentes de tránsitos.	Conocimiento Conducta Campaña
2. Indagar si los conductores de motocicletas poseen el conocimiento necesario de las normas de tránsito establecidas para fomentar el uso de ellas.	A mayor conocimiento que posean los conductores de motocicletas sobre el uso correcto de las normas de tránsito, menos serán los accidentes.	Conocimiento sobre el uso correcto de las normas de tránsito.		
		V.D:	Son acciones guiadas por una estrategia encaminadas a lograr atraer la atención sobre un problema.	Normas de tránsito
		Campaña de prevención de accidentes.		
		V.I:	Es el diseño de programas dirigidos a iniciar la aceptación de programas sociales.	Diseño Plan
3. Diseñar un plan de marketing social que permita promover la educación vial en los conductores de motocicletas del municipio de San Salvador.	Si se diseña un plan de marketing social para promover la educación vial, ayudará a prevenir los accidentes motociclistas.	Diseño de plan de marketing social.		
		V.D:	Son medidas que se toman por adelantado para evitar un daño, en este caso para prevenir accidentes motociclistas.	Marketing social Prevenir
		Prevenir accidentes motociclistas.		

Fuente: Elaboración propia del grupo de investigación

6. MARCO TEÓRICO

6.1. Histórico

6.1.1. Antecedentes del Marketing social.

En 1970, autores como Manoff, Fine, Kotler, Zaltman, establecen principios y técnicas mercadológicas con el fin de reformar las causas, ideas o comportamientos sociales, inician un camino diferente en el marketing.

“Debido a lo anterior, se origina el Instituto de Marketing Social, cuyo objetivo es el de convertirse en una cámara que acumule información y sea una fuente importante para la práctica y conferencia del ámbito” (Kotler, 2002).

La forma en como el marketing social se fue introduciendo como parte de la filosofía empresarial, pasó por tres etapas, según refiere Luis Pérez en su libro Marketing Social: teoría y práctica.

Cuadro 2. Etapas del Marketing Social

Marketing Social Antecedentes		
Etapa 1. Incertidumbre	Etapa 2. Mercantilismo	Etapa 3. Necesaria
Esta etapa se presentó en la década de los años 70's al integrar los principios del marketing en los procesos administrativos, las primeras reacciones causaron incertidumbre. Tras conocer los resultados, y observar que los objetivos superaron su alcance tanto en el aspecto económico y social, se promovió el marketing en el área del proceso administrativos en las organizaciones sociales como hospitales, iglesias, teatros, escuelas, ONG's y de la Sociedad Civil.	Surge en los años 80's. Las organizaciones sociales emprendieron una campaña de críticas sin conocer los principios y la disciplina del marketing. Clasificándolo así como mercantilista y argumentando que junto a razones éticas, esto les impedía incorporarlo dentro las áreas funcionales de sus organizaciones.	En los años 90's el Marketing social ya era clasificado por sus propios críticos como una disciplina con principios y filosofía ampliamente necesarios y aplicables para todas las organizaciones no lucrativas o instituciones con fines benéficos para la sociedad.

Fuente: Elaboración propia del equipo de trabajo con información tomada de (Pérez, 2007, pág. 38)

Según Pérez (2007) el crecimiento del marketing social se debe esencialmente a las razones siguientes:

- a) Incremento en la necesidad de las organizaciones no lucrativas de implementar los conocimientos del marketing de servicios.
- b) El impacto negativo del marketing en la sociedad.
- c) Aumento de las teorías relacionadas con el cambio de conducta.
- d) La orientación del marketing hacia las teorías.
- e) La percepción positiva de la sociedad hacia la realidad del marketing social (pág. 9).

El interés académico en el marketing social ha tenido un crecimiento exponencial en las últimas décadas, los diversos tratados sobre la materia confirma este hecho.

6.1.2. Origen de las Motocicleta

Según los principios de la motocicleta se remontan a 1867 cuando Calixto Rada inventó un motor con cilindro a vapor que lo acopló a una especie de bicicleta. En 1876 un ingeniero alemán Nikolaus Agust Otto inventó el primer motor de combustión interna, el origen de los motores que se utilizan en la actualidad (Rasteator, 2017).

a) Primera Moto de la Historia

En el año 1885 se fabrica la primera moto de la historia, por el ingeniero alemán Daimler quien dio a conocer mediante un vehículo de dos ruedas, con cuadro de madera sobre el que montaba un motor de explosión que generaba movimiento a la rueda trasera.

La primera moto fabricada con fines comerciales se presente en el año 1894 en Munich, contaba con un motor situado verticalmente entre las dos ruedas (Demotociclismo, 2016).

b) Primera moto importada a El Salvador

En el años 1927 la compañía Dada & Co, presenta las primeras motocicletas marca Harley-Davidson modelo JD en el parque Marte de San Salvador; y en la década de los años cuarenta se consideran como vehículos exclusivos de la clase alta de ese entonces; otros estilos que se exhiben son las motocicletas Sidecar de tres ruedas, éstas fueron importadas en su mayoría desde Europa, gracias a los contactos extranjeros realizados durante la modernización de la infraestructura vial para el transporte.

La motocicleta también estuvo presente en el cuerpo militar salvadoreño jugando un papel modernizador; en 1934, se crea la Ley Orgánica de la Guardia Nacional de la República, considerándose además de las tropas de infantería y caballería, una sección de motociclistas, ésta con el fin de fortalecer la defensa y seguridad pública.

En la actualidad este tipo de transporte se han convertido en un bien necesario que permite trasladarse de manera rápida y económica a un destino en particular, según datos del Viceministerio de Transporte a la fecha hay 187,293 motocicletas circulando en El Salvador.

La aparición de este transporte en El Salvador ha significado una transformación en la movilidad debido al tráfico que se genera en las principales carreteras del país; su versatilidad,

costo y velocidades que puede alcanzar en la vía en relación con los automóviles, son algunas de las ventajas que han hecho desear y adquirir una motocicleta.

Una de las ventajas que posee este vehículo es la extensa gama que ha sido desarrollada y, por ende, los grandes rangos de precios que ofrecen las empresas y ensambladoras; han sido razones de éxito para la venta de este vehículo de dos ruedas en el país.

La seguridad vial, es una conjunción de términos, por medio de la cual se expresa el anhelo de erradicar la constante amenaza de los accidentes de tránsito. Estudiar la accidentalidad de este grupo específico (motociclistas) de conductores se hace cada día necesario porque los accidentes se ven incrementados anualmente.

Es importante considerar que a pesar del incremento significativo de motocicletas en las últimas décadas, la infraestructura vial sigue siendo la misma, puede decirse que hasta cierto punto no se le toma la importancia debida a esta situación. Pues las obras de infraestructura vial excluyen a este tipo de transporte.

Sin embargo, es urgente trabajar en aquellos temas referentes a la norma y a los motociclistas en sí como actores de la vía. En primera instancia, la capacitación que debe recibir un conductor novato antes de salir a la calle a realizar esta actividad, sin importar el vehículo del que esté aspirando obtener el permiso o licencia para conducir.

En El Salvador, es opcional realizar el curso teórico/práctico para aprender a manejar, la ley sólo señala que el aspirante debe aprobar un examen teórico - práctico y presentar un certificado de aptitud mental y física, más no la realización de un curso completo.

En la práctica no es frecuente observar aprendices de motociclistas con instructores en las vías. Y aunque puede deberse a la dificultad de identificarlos, en general el motociclista prefiere ahorrarse el dinero y aprender por sí sólo o con la ayuda de algún conocido (Agencia de prensa, 2016).

6.1.3. Historia del registro de motocicletas en El Salvador.

En el 2018, a nivel nacional existen 1, 108,628 vehículos registrados de todo tipo, de los cuales 258,417 son motocicletas. El parque de motocicletas en El Salvador creció en un 50 % en los últimos años según datos estadístico del VMT en su página de transparencia.

Cuadro 3. Registro de motocicletas en El Salvador, periodo 2010-2018

Año	Parque de motocicleta a nivel nacional
2010	103,465
2015	171283
2018	258417

Fuente: Elaboración propia del equipo de investigación con información tomada de, portal de transparencia VMT, Estadísticas

6.1.4. Historia del Viceministerio de Transporte.

La modernización de la infraestructura de transporte comenzó con los ferrocarriles, en las ciudades de San Salvador y Santa Ana. Según la historia las carretas, carruajes y tranvías de tracción animal fueron destituidas por camionetas de madera que poseían chasis traídos de Estados Unidos, años más tarde se inició la importación de carrocerías que generarían mayor confortabilidad al pasajero como mayor capacidad de personas para transportarlas.

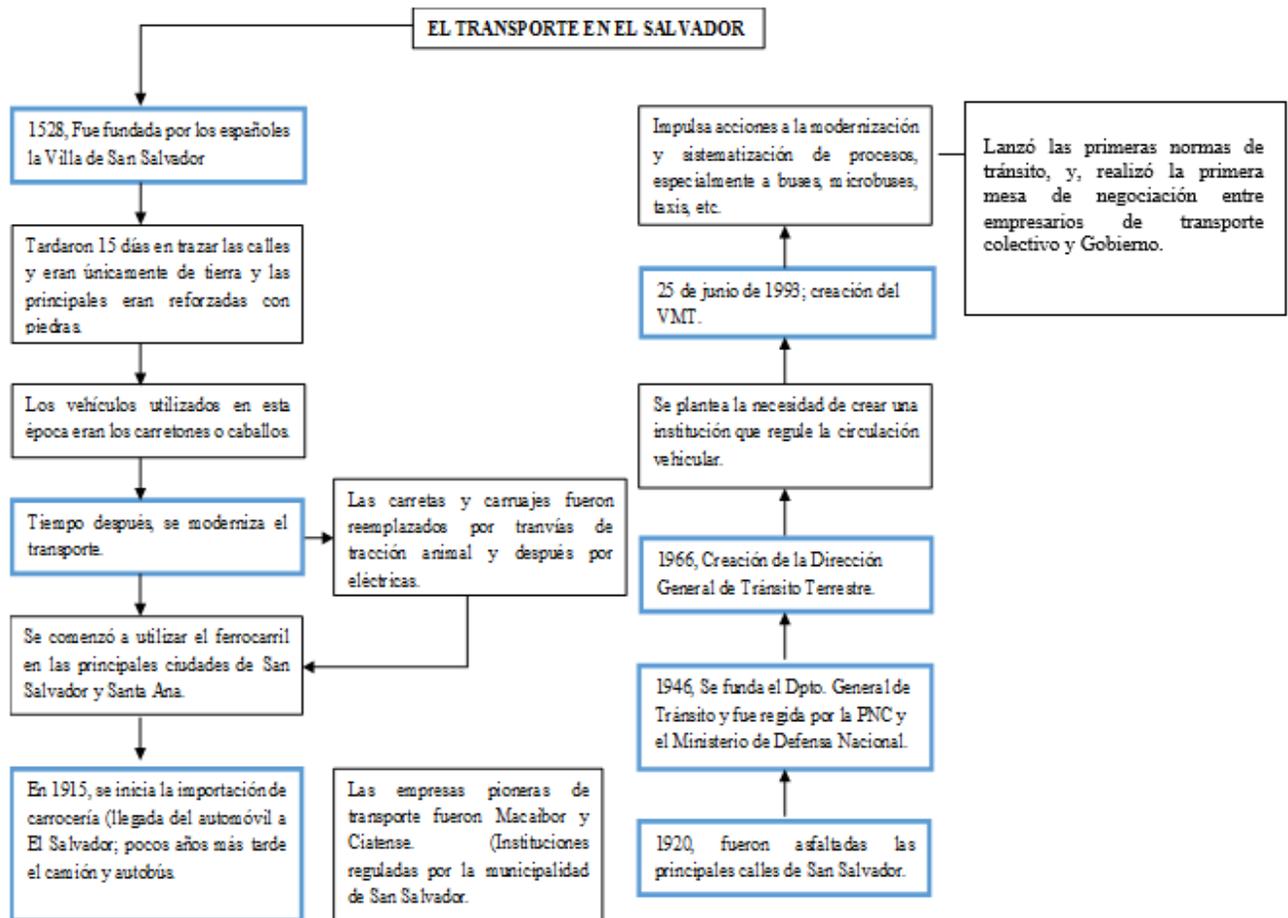
La circulación en carreteras interurbanas, rurales y urbanas fue dando entrada al comercio. Para el año 1915 el desarrollo del país fue fundamental.

El departamento General de Tránsito, fue fundado en el año de 1946, fue regida por la Policía Nacional de El Salvador y el Ministerio de la Defensa Nacional. Instancia que tenía el control general del tránsito en todo el territorio nacional y se apoyaba con autoridad especializada en todo lo concerniente a transporte. En el año 1966, se crea la Dirección General de Tránsito Terrestre, según Artículo 4, Decreto 72.

Luego de varios estudios técnicos sobre el transporte, las mismas empresas plantearon la necesidad de crear una institución que dictara nuevas políticas en materia de transporte que regulara la circulación vehicular además de convertirse en el ente rector y normador del transporte.

Los aspectos señalados por la institución, sus gestiones en El Salvador durante los años 1999-2000 con respecto al transporte colectivo, el VMT señala haber impulsado acciones tendientes a la modernización y sistematización de procesos, especialmente en aquellos destinados a buses, microbuses, taxis, pick- ups, microbuses escolares y de empresas que hacen uso de los servicios (Trasparencia VMT, 2009).

Figura 1. Historia del transporte en El Salvador



Fuente: Elaboración propia del equipo de trabajo

6.2. Conceptual

6.2.1. Definiciones de Marketing Social

- a) “Diseño, implementación y control de diferentes programas sociales dirigidos a iniciar la aceptación, mediante la inclusión de factores como, planeación de productos, precio, comunicación, distribución, e investigación de mercado”

(Romero, 2004, pág. 3).

- b) “El concepto de marketing social sostiene que estrategias de marketing debe entregar valor a los clientes de tal forma que se mantenga o mejore el bienestar tanto de los consumidores como de la sociedad” (Kotler, 2008, pág. 12).
- c) El marketing social es un proceso de aplicación de técnicas, que comprenden: la investigación, análisis, planificación, diseño, ejecución, control y evaluación de programas; que tienen como objetivo, promover un cambio social favorable, que esté orientado a que sea aceptada o modificada, una determinada idea o práctica en uno o más grupos de destinatarios (Philip-Kotler, 1993).
- d) Tomando en cuenta las definiciones antes mencionadas, el Marketing Social es la implementación de estrategias que mejoran el bienestar social de un grupo de personas en las que existe una problemática, y mediante programas sociales se dan soluciones.

6.2.2. Principales tareas del Marketing Social

Romero en el año 2004 planteó las principales tareas a destacar en el marketing social:

- a) Identificación de las tareas sociales: Se parte de la identificación de la problemática social en un grupo de individuos, familia o comunidades, luego mediante técnicas de investigación cualitativa o cuantitativa se determinar la necesidad social y el grupo que requiere la oferta social.
- b) Segmentar la demanda y los donadores: la segmentación de la demanda social o el grupo que presenta la necesidad social establecida desde el comienzo, así como la segmentación y clasificación del grupo de donantes. Se establecerá el tipo de variable que se tomara en demográfica, pictográfica, conductuales y geográficas.
- c) Definir perfil y comportamiento de la población objeto o mercado meta y donadores: Identificar las variables propias de la población objeto.
- d) Perfil del mercado meta o población objeto; perfil psicográfico, motivaciones, preferencias, ideas, creencias, actitudes, valores, cultura, ubicación geográfica (pag.10).

6.2.3. 7 P`S del Marketing Social

Según, Romero (2004) la mezcla de marketing social se plantea de la siguiente manera:

Actualmente se trabajan de manera bien definidas las siete Ps del marketing social, las cuatro Ps que se conocen como producto, precio, plaza, promoción, y las tres Ps que se trabajan como sector servicio, como lo son presentación y personal.

Estas se consideran variables que pueden ser controladas por la organización incorporando valor en el proceso de intercambio de beneficios de las partes involucradas, como el mercedo meta, los donadores, el público en general, el sector privado, el sector gubernamental, y los indicadores de bienes sociales:

- a) **Producto social:** Es un bien, un servicio y/o una idea que una persona diseña para satisfacer necesidades investigadas con anticipación para generar valor a las partes que participan en el proceso de intercambio y a la sociedad en general. El producto interviene de manera directa o indirecta en el surgimiento de ideas anticipadas, creencias, actitudes, y valores de la población civil.
- b) **Precio:** Son gastos que la población objeto realiza para adquirir el producto, como lo son, el precio del producto social, el gasto de transporte y los costos que incurrirá para adquirir el producto social; como lo son el costo de oportunidad (dejar de trabajar un día para adquirir el producto social).
- c) **Plaza:** Es la búsqueda de canales para hacer accesibles la idea social, y de esa forma, implementar la práctica que refuerce la conducta de las personas. Así mismo, por medio de esta P, se facilita la adquisición del producto social, siempre que la ubicación del segmento de la población este definida.

- d) Promoción: Es brindar el conocimiento de la esencia del producto social, con base en el principio de información, educar, persuadir, y recordar, con el apoyo de los medios de comunicación y la mezcla adecuada para cada campaña social
- e) Proceso: Es la manera en que el mercado meta adquiere los productos o servicios sociales, la orientación de los programas de calidad contribuye a la mejora continua de los procesos, desde la perspectiva de la satisfacción de la población objeto.
- f) Personal: Personas que tiene contacto directo con la población objeto o mercado meta, la calidez y calidad de la prestación del producto o servicio social que se brinda, depende mucho de ellas. Programas de calidad afectan a los miembros de la organización por lo que es recomendable dividir al personal en dos segmentos (esto ayudara a facilitar los programas de capacitación y desarrollo de personal de la organización).
- g) Presentación: El personal debe poseer una buena apariencia dentro de la organización, el ambiente limpio de los lugares físicos en los cuales se hará la presentación de los servicios o entrega del producto social (pág.20).

6.2.4. Estructura de un Plan de Marketing Social

Kotler (2009) desarrolla un plan de marketing con una serie de pasos:

Un plan de marketing comienza con un resumen ejecutivo que permitirá captar rápidamente la orientación principal, en él se describe a la población de adoptantes objetivo, sus segmentos así como la posición del producto social, su perfil, revisión, y una evaluación de las fuentes alternativas que podrían satisfacer las necesidades del adoptante objetivo además de una evaluación del entorno (pág. 342).

- a) Pasos a desarrollar en una campaña de cambio social, los cuales se integran con los componentes del plan de marketing social.
- Resumen ejecutivo
 - Evaluación de la situación actual del Marketing Social
 - Población de adoptantes objetivo posición del producto social en esos segmentos de público
 - Exploración del entorno
 - Evaluación de oportunidades y riesgos, capacidades y recursos
 - Objetivos específicos, medibles y alcanzables de Marketing Social
 - Estrategias de Marketing Social
 - Objetivos propuestos
 - Presupuesto de Marketing Social

6.2.5. Definiciones de accidente

- a) "Suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o las cosas" (La española 2014).
- b) "Calidad o estado que surge en alguna cosa sin ser parte de su naturaleza. Suceso que acarrea un perjuicio para personas o cosas" (Diccionario enciclopédico, 2001, pág. 18).
- c) "En conclusión los accidentes son sucesos inesperados que ocasionan tanto daños materiales como humanos".

6.2.6. Causas por las cuales se dan los accidentes de tránsito:

"Invasión de carril, distracción del conductor, irrespeto a las señales de prioridad (como semáforos y altos), no guardar la distancia respectiva al conducir, manejar en estado de ebriedad o drogas y manejar a velocidad inadecuada" (accidentes, 2016).

6.2.7. Como evitar accidentes de motocicleta según Debate (2018)

Ser consciente de lo que sucede a tu alrededor.

- Tener precaución con los obstáculos que se presentan en la vía.
- Utilizar los espejos constantemente.
- Evitar conducir entre los autos o en líneas amarilla.
- Evitar acelerar en curvas cerradas.
- No consumir bebidas alcohólicas o drogas.
- Respetar límites de velocidad.
- Manejar con un equipo de protección para motociclistas.
- Mantener motocicleta en buenas condiciones

6.2.8. Concepto de Motocicleta

- a) " Motocicleta es un vehículo automóvil de dos ruedas, es un medio donde se pueden transportar una o dos personas como máximo " (Diccionario enciclopédico, 2001 pág. 123).
- b) " Vehículo de dos ruedas propulsado por un motor de explosión rápido, de uno o de dos cilindros y de dos o cuatro tiempos " (Diccionario web, 2018).
- c) En conclusión motocicleta es un tipo de transporte económico y rápido en el cual se pueden conducir 2 o más personas (Definición propia del equipo de investigación).

6.2.9. Principales ventajas y desventajas de motocicletas según Motos Online (2017).

a) Ventajas

- Es la opción de transporte más rápida en ciudades de tráfico congestionado.
- La moto es una inversión asequible especialmente si se la compara con un automóvil.

- Permite optar por diversas rutas alternativas a un mismo destino.
- Es un medio de transporte que requiere poco espacio de estacionamiento.
- Resulta una opción de transporte privado viable y relativamente económica.
- Puede ser usada como un medio de trabajo (por ejemplo para envíos de comida, correspondencia, etc.)
- Su mantenimiento es económico.
- Una moto utiliza considerablemente menos combustible que un auto, sobre todo en los viajes más largos. No sólo el tanque de gasolina de una moto es más pequeño, sino que también va le va costar menos llenarlo.

b) Desventajas

- Hay mayor riesgo de accidente, ya que el usuario está expuesto.
- Las motocicletas tienen problemas de circulación en calles en mal estado, en especial durante lluvias.
- Poco espacio (solamente se puede transportar 1-2 personas de forma segura).
- En invierno, las mañanas son heladas para andar en moto. Siempre hay que tener a mano unos buenos guantes y abrigo.
- Suciedad: andar en moto supone estar más sucio que lo normal. La tierra, el viento, las emisiones de colectivos y autos, ensucian a los motociclistas.

6.2.10. Definición de Educación Vial

- a) "La adquisición de conocimiento por parte del ciudadano sobre la vía pública y la seguridad vial, a fin de desarrollar habilidades sobre el comportamiento como peatón conductor de un vehículo en las calles de una población" (Educación vial, 2016, pág. 201).

- b) "Se entiende por educación vial a aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos que transitan por la vía pública" (definicionabc,2018).
- c) En conclusión es el conocimiento que adquieren las personas mediante la información brindada por el VMT u otras instituciones gubernamentales con el fin de prevenir accidentes (Definición propia del equipo de investigación).

Cuadro 4. Accidentabilidad de motocicletas a nivel nacional, periodo del 1 de enero al de febrero (comparativo 2017-2018)

Rubros/Años	2017	2018	Diferencia	%
Siniestros de motocicletas	206	245	39	18.9
Lesionados	184	217	33	17.9
Fallecidos	35	31	-4	-11.4

(Fuente: Elaboración propia del equipo de investigación con información tomada <http://www.vmt.gob.sv/>)

6.3. Normativo

- **Ley De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial.**

Decreto N° 61, El Presidente De La República De El Salvador Considerando:

I.- Que por Decreto Legislativo N° 477, de fecha 19 de octubre de 1995, publicado en el Diario Oficial N° 212, Tomo N° 329, del 16 de noviembre del mismo año, se emitió la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

a) La Dirección General de Tránsito

Tiene como objetivo velar por la adecuada aplicación y cumplimiento de las normas establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

Reglamento General De Transito y Seguridad Vial.

Título I, Disposiciones Generales

Capítulo I, Finalidad Y Definiciones De Este Reglamento

Art. 1.- El presente Reglamento tiene por objeto desarrollar lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a lo que con cierge al Tránsito y la Seguridad Vial.

Art. 2.- Este Reglamento tiene por finalidad desarrollar las prevenciones a fin de establecer la aplicación de sanciones de orden gubernativo y económico en que incurran los que infrinjan las disposiciones del presente Reglamento; estableciendo para vehículos y sus respectivos conductores, así como para peatones, todas las medidas necesarias encaminadas a garantizar la seguridad de personas e intereses.

b) Ámbito de Aplicación

Art. 3.- Los preceptos de la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y los del presente reglamento, y las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el país y obligarán al acatamiento de parte de los titulares y usuarios de las vías y sitios de uso público y aquellos de origen privado que se destinen al uso público.

Capítulo II, De las autoridades administrativas de la dirección general de tránsito.

Art. 5.- La Dirección General de Tránsito, dependiente del Viceministerio de Transporte, será la responsable de velar por la adecuada aplicación y cumplimiento de las normas contenidas en la ley y este reglamento, en materia de tránsito y seguridad vial.

Para su cumplimiento contará con el personal técnico y administrativo necesario y suficiente, con delegados de tránsito, con la dependencia funcional de la división de tránsito terrestre y el apoyo de la división de medio ambiente de la policía nacional civil.

Título II

De la administración del tránsito, capítulo I, de los vehículos sujetos a este reglamento

Art. 10.- Los vehículos sujetos al presente reglamento, son todos aquellos destinados a circular por las vías públicas para el transporte de pasajeros y carga.

Art. 11.- Los vehículos por su naturaleza se dividen en tres clases:

1. De motor; tipificado también como Automotor, en el cual se comprenderán todos los vehículos movidos por combustión interna y por fuerza mecánica;
2. De tracción humana, ya sea de mano o pedal; y
3. De tracción animal.

Según el Art. 128. - Los conductores de motocicletas de todo tipo y clase deberán:

1. Usar un casco de seguridad debidamente colocado y sujetado, al igual que cualquier pasajero que transporten.
2. Conducir su vehículo con absoluta libertad de movimientos, por lo que se le prohíbe llevar paquetes, bultos u objetos que les impidan tener ambas manos asidas en el volante.
3. Abstenerse de sujetarse de otro vehículo en marcha, en las vías públicas.
4. En las motocicletas de dos ruedas sólo podrán conducirse una persona en la parte posterior, cuando ésta tenga parrilla o venga provista de fábrica de un asiento trasero; y no podrán viajar más de dos personas.
5. Las motocicletas de compartimiento especial para el acompañante, denominadas motonetas y "side cars", estarán autorizadas a llevar la cantidad de acompañantes de acuerdo a la capacidad estipulada por el fabricante.
6. Conducir con las luces encendidas.

- **Ley de Fondo de atención a víctimas de accidentes de tránsito (FONAT)**

La asamblea legislativa de la república de El Salvador, considerando:

- I. Que mediante Decreto Legislativo N° 232, de fecha 14 de diciembre de 2012, publicado en el Diario Oficial N° 8 Tomo N° 398, del 14 de enero de 2013, se emitió la ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito, por la cual se creó el fondo para la atención a las víctimas de accidentes de tránsito, FONAT, el cual tiene como finalidad garantizar recursos para atender a las víctimas de accidentes de tránsito.
- II. Que en virtud de Sentencia de Inconstitucionalidad emitida por la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, en fecha 7 de febrero de 2014, relacionada con el proceso de inconstitucionalidad N° 63-2013, se declararon inconstitucionales una serie de disposiciones de la Ley señalada en el Considerando anterior, afectando con ello el funcionamiento del FONAT especialmente en lo referido a los fines y a su fuente de financiamiento.
- III. Que por lo anterior, se hace necesario emitir las correspondientes reformas a la ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito, para regularizar y viabilizar su funcionamiento; así como reformar una serie de disposiciones de dicha ley, que faciliten el acceso de las víctimas de accidentes de tránsito a los beneficios del fondo.

Objeto de la Ley

Art. 1.- La presente ley tiene por objeto establecer el marco legal que garantice los fondos necesarios para otorgar una prestación económica a toda persona que a consecuencia de un accidente de tránsito, resulte con algún grado de discapacidad, ya sea temporal o permanente, o a sus parientes, en el caso que resulte fallecida.

Así mismo tiene como objeto impulsar, de acuerdo a su disponibilidad financiera, programas que contribuyan con la incorporación de la vida productiva de toda persona que resulte con algún grado de discapacidad temporal o permanente, a consecuencia de un accidente de tránsito y fomentar campañas de educación y prevención vial, de conformidad con las condiciones fijadas en la presente ley, con el objeto de reducir en forma sistemática los accidentes de tránsito.

Art. 4 Para los efectos de la presente ley, se entenderá por víctima a toda persona ya sea conductor, pasajero o peatón, que como consecuencia de un accidente de tránsito, resulte fallecida o con algún grado de discapacidad, temporal o permanente, haya o no tenido responsabilidad en dicho percance de tránsito, el FONAT podrá solicitar y recabar la prueba que estime conveniente.

Finalidades esenciales.

Art. 5. Son fines esenciales del FONAT

- a) Entregar una prestación económica, por una sola vez, a toda persona que producto de un accidente de tránsito, sea declarada con algún grado de discapacidad, o a sus parientes, en el caso que resulte fallecida.
- b) Impulsar programas o proyectos de instituciones públicas que contribuyan al establecimiento de condiciones para la incorporación a la vida productiva de toda persona que resulte con algún grado de discapacidad, temporal o permanente, a consecuencia de un accidente de tránsito.
- c) Fomentar, a través del consejo nacional de seguridad vial, CONASEVI, programas y proyectos en materia de seguridad, educación y prevención vial, a fin de prevenir y disminuir accidentes de tránsito y llevar estadísticas sobre tales accidentes.

Abstención de detención

Art. 36. La policía Nacional Civil deberá abstenerse de detener a los conductores involucrados en un accidente de tránsito en el que hayan daños personales, cuando estos permanezcan en el lugar de dicho percance.

En estos casos, la policía nacional civil deberá realizar las diligencias correspondientes identificando plenamente a cada conductor y víctima resultante de cada accidente, advirtiéndoles de la obligación de presentarse al tribunal correspondiente, cuando así le sea requerido.

Lo dispuesto en el artículo anterior no tendrá aplicación cuando:

- 1) El responsable del accidente de tránsito sea menor de edad y curesca de licencia de conducir;
- 2) El o los responsables no posean licencia de conducir, o sea inadecuada a la capacidad o tipo de vehículo involucrado en el accidente; y,
- 3) El responsable del accidente de tránsito se encuentren bajo los efectos de bebidas embriagantes o drogas.

- **Consejo Nacional de Seguridad Vial (CONASEVI)**

Art. 1.- El Consejo Nacional de Seguridad Vial, en adelante “EL CONASEVI”, es una entidad adscrita al Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidentes de Tránsito y tendrá como objetivo el fomentar, desarrollar y ejecutar programas y proyectos técnico científicos en materia de seguridad, educación y prevención vial, a fin de prevenir y disminuir los accidentes de tránsito.

Art. 2.- El CONASEVI tendrá los fines u objetivos siguientes.

- a) Elaborar y ejecutar programas y proyectos técnicos y científicos en materia de seguridad, educación y prevención vial, a efecto de prevenir y disminuir los accidentes de tránsito, previa aprobación del Consejo Directivo;
- b) Llevar estadísticas sobre los accidentes de tránsito, así como realizar los estudios y análisis correspondientes con el fin de fijar políticas y programas para reducir los mismos, previa aprobación del Consejo Directivo;
- c) Coordinar con las distintas instituciones públicas y privadas, acciones e inversiones conjuntas para reducir los accidentes de tránsito; y
- d) Aquellos otros fines que de acuerdo a la Ley Especial de Constitución del FONAT, su Reglamento y el presente Acuerdo le sean determinados.

Art. 5.- El Coordinador del CONASEVI tendrá las siguientes atribuciones:

- Requerir de las Instituciones miembros del CONASEVI, el nombramiento de sus representantes, tanto propietarios como suplentes;

- Elaborar la Agenda de cada sesión que realice el CONASEVI;
- Convocar y presidir las sesiones del CONASEVI, tanto ordinarias como extraordinarias, así como regular el debate dentro de las mismas;
- Elaborar informes trimestrales y cuantos otros sean necesarios sobre el estado de avance de los objetivos fijados al CONASEVI;
- Recibir los informes que le presenten los Subcomités y presentarlos al Consejo Directivo del FONAT, para su respectiva discusión y aprobación;
- Representar al CONASEVI en los eventos de carácter nacional o internacional que sean de interés del FONAT y que se encuentren relacionados con la seguridad vial;
- Proponer al CONASEVI la discusión y aprobación de programas y proyectos técnico científicos en materia de seguridad, educación y prevención vial, a fin de prevenir y disminuir los accidentes de tránsito, así como llevar las estadísticas de tales accidentes;
- Llevar en nombre del CONASEVI, las estadísticas sobre los accidentes de tránsito y proponer el análisis de las mismas, para reducirlos;
- Impulsar la conformación de los Consejos Departamentales de Seguridad Vial;
- Proponer al CONASEVI proyectos para divulgar el conocimiento de las leyes de tránsito, especialmente en materias de seguridad y educación vial tales como la prohibición del uso del celular mientras se conduce un vehículo y el uso de cinturones de seguridad, tanto en asientos delanteros como traseros.

CAPÍTULO II. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.

7. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

La metodología de la investigación se encarga de elaborar, definir y sistematizar una serie de métodos y técnicas que se deben seguir durante el desarrollo de un proceso de investigación con el fin de obtener un resultado teóricamente válido.

7.1. Método de investigación

El método científico es un proceso que explica fenómenos, establece relaciones entre los hechos y busca comprobar hipótesis. Por lo tanto se considera el más apropiado para la investigación, debido a que se parte del planteamiento del problema, elaboración de objetivos, hasta llevar a cabo la recolección de datos por medio de herramientas e instrumentos de investigación y de esta manera finalizar con la elaboración de conclusiones y recomendaciones para proponer posibles soluciones ante la problemática planteada.

Para llevar a cabo la presente investigación, se utilizó el método científico debido a la falta de información existente y los pocos estudios previos que se han realizado, inclina a optar por la recolección de información a través del uso del método deductivo.

7.2 Tipo de investigación

El tipo de investigación que se desarrolló es no experimental, debido a que se realizó sin intervenir en el campo de estudio ni fueron manipuladas las variables.

7.2.1. Por su finalidad

La investigación es de tipo aplicada, debido a que busca la aplicación o utilización de los conocimientos que se adquieren. Tomando como base lo antes mencionado, la práctica de estos, son de gran importancia para llevar a cabo la realización de un plan de marketing social para promover la educación vial en los conductores de motocicleta.

7.2.2. Por su profundidad

Esta investigación se considera descriptivo, porque busca definir con claridad fenómenos, situaciones o eventos. Lo que se pretende es, estudiar el comportamiento de los motociclistas

cuando manejan, para poder realizar diferentes estrategias que ayuden a promover la educación vial en este tipo de conductor.

7.2.3. Por amplitud

La investigación fue de tipo micro sociológico, porque aborda la problemática con un pequeño grupo de población que se relaciona por medio de un vínculo de diferentes afinidades sociales. Por lo que se necesita realizar encuestas que faciliten la obtención de información y generación de ideas.

7.2.4. Por enfoque

La investigación es de enfoque mixto, el cual consistió en la integración de técnicas cualitativas y cuantitativas, las cuales sustentan que los datos obtenidos sean más precisos y cercanos a la realidad.

Cualitativo: Se empleó el uso de entrevista, la cual fue elaborada a través de un guion de preguntas.

Cuantitativo: Este enfoque se llevó a cabo mediante el uso de herramientas de recolección de datos, por medio de encuestas.

7.3. Diseño de la investigación

“Las investigaciones pueden ser de 4 tipos: Descriptivas, exploratorias, correlacionales y explicativas” (Hernández, 2007, pág.58).

La presente investigación se considera dentro de los estudios descriptivos, debido a que analiza el comportamiento de los motociclistas y su nivel de educación vial que manifiestan cuando manejan en las calles del municipio de San Salvador.

7.4 Fuentes de investigación utilizadas

Para el desarrollo de la investigación se utilizó fuentes de informaciones primarias y secundarias.

7.4.1 Fuentes primaria:

“Se basa en información que el investigador genera o colecta mediante datos cualitativos o cuantitativos. Constituyen el objetivo de la investigación bibliográfica o revisión de la literatura y proporcionan datos de primera mano” (Hernández, 2007, pág. 24).

En el caso de la presente investigación, se obtuvieron a través de:

- a) Encuestas a motociclistas y automovilistas, y;
- b) Entrevista a Licdo. Daniel Hernández jefe de comunicaciones y experto en educación vial del Viceministerio de Transporte de El Salvador.

7.4.2 Fuentes secundaria:

“Son compilaciones, resúmenes y listados de regencias publicadas en un área de conocimiento en particular, son listados de fuentes primarias” (Hernández, 2007, pág. 24).

- a) Datos estadísticos del Viceministerio de Transporte.
- b) Datos de la alcaldía de San Salvador, sobre los distritos que conforman el municipio.
- c) Libros existentes de educación vial.

7.5 Técnica e instrumentos de investigación.

Para esta investigación, se utilizó la encuesta como técnica de recolección de datos cuantitativa y la entrevista como cualitativa.

7.5.1 Técnica cuantitativa

Cuadro 5. Encuesta

Definición	“Es la recolección y recuento de datos obtenidos entre individuos que constituyen una muestra representativa de un universo” (Velarde, 2009, pag.144).
Instrumento	Cuestionario “Lista de asuntos de discusión. Programa de un examen u suposición”

Fuente: Elaboración propia del grupo de investigación con información tomada de García, 2006, pag.80.

7.5.2 Técnica cualitativa

Cuadro 6. Entrevista

Definición	El tipo de entrevista es semiestructurada debido a que a medida se realicen las preguntas y surjan nuevas, también se tomarán en cuenta.
Instrumento	Guion de preguntas.

Fuente: Elaboración propia del grupo de investigación con información tomada de García, 2006, pag.80.

7.6 Diseño de instrumentos de investigación

7.6.1. Instrumento # 1

Encuesta a motociclistas, está compuesta por 25 preguntas, de las cuales 15 son de tipo cerradas, 2 de opción múltiple y 8 de filtro. Éstas, se realizaron a la cantidad de personas de la muestra determinada, con el fin de recolectar la información necesaria (Ver anexo 1).

7.6.2. Instrumento # 2

Encuesta a los automovilistas, está compuesta por 24 preguntas, de las cuales 14 son cerradas, 4 de opción múltiple, de tipo filtro y 1 de escala. La técnica fue elaborada para determinar la opinión que tiene este tipo de conductor hacia los motociclistas (Ver anexo 2).

7.6.3. Instrumento # 3

Entrevista a representante del Viceministerio de Transporte, la cual está compuesta por 15 preguntas abiertas. Este instrumento tuvo como fin, indagar acerca de las funciones que la institución ejerce en el país, y la relación que tiene con otras instituciones que están involucradas en otorgar los permisos legales de la circulación de motocicletas (Ver anexo 3).

8. UNIDAD DE ANALISIS

La unidad de análisis son los elementos menores y no divisibles que componen el universo de estudio de una investigación, a través de estos elementos se estudió el comportamiento de la variable. La unidad de estudio en la investigación fue:

- Viceministerio de Transporte. Se realizó entrevista a un encargado de dicha institución.

8.1 Sujetos de análisis

- Motociclistas hombres y mujeres del municipio de San Salvador.
- Conductores de automóviles
- Lic. Daniel Hernández, Jefe de comunicaciones del VMT.

9. DETERMINACIÓN DEL UNIVERSO Y LA MUESTRA

9.1 Fórmula a Utilizar

9.2.1 Para los motociclistas

La Fórmula que se utilizó para calcular el tamaño de la muestra, es infinito puesto que la población del municipio de San Salvador sobrepasa las 10,000 personas.

$$n = \frac{Z^2 P.Q}{e^2}$$

9.2 Justificación de los valores de la fórmula aplicada

n = tamaño de la muestra	n =
N = Universo	N = 103, 367
Z = Nivel de confianza	Z = 95% = 1.96
P = Probabilidad de éxito	P = 0.50
Q = Probabilidad de fracaso	Q = 0.50
e = Error estimado	e = 5%

n= Es el número de elementos de la muestra que se estudió.

N= Es el número de elementos que componen el universo. Para la investigación se tomó como total la cartera de motociclistas registrados actualmente en el municipio de San Salvador.

Z= Valor crítico correspondiente al nivel de confianza =1,96 (Distribución normal de Gauss).

Nivel de confianza 95% -> Z=1,96

P= Es la proporción desconocida de individuos que logren tomar conciencia para el manejo adecuado de motocicletas, a través de las estrategias de marketing social.

Q= Es la probabilidad de fracaso de no lograr que los motociclistas tomen conciencia para el manejo adecuado de motocicletas en las principales carreteras del municipio de San Salvador

e= Es el margen de error máximo permitido que es= 5%, considerando que los egresados que pasarán la encuesta, las realizarán a las personas seleccionadas según el perfil del estudio y no existirá sesgo en la investigación.

Sustituyendo en la fórmula:

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.50) (0.50)}{(0.05)^2}$$

n= 384 personas

9.2.2 Para los automovilistas

n = tamaño de la muestra	n =
N = Universo	N = 196, 166
Z = Nivel de confianza	Z = 95% = 1.96
P = Probabilidad de éxito	P = 0.50
Q = Probabilidad de fracaso	Q = 0.50
e = Error estimado	e = 5%

n = Es el número de elementos de la muestra que se estudió.

N = Es el número de elementos que componen el universo. Para la investigación se tomara como total la cartera de automovilistas registrados actualmente en el municipio de San Salvador.

Z = Valor critico correspondiente al nivel de confianza =1,96 (Distribución normal de Gauss).
Nivel de confianza 95% -> $Z=1,96$

P = Es la proporción desconocida de individuos que logren tomar conciencia para el manejo adecuado de su vehículo, a través de las estrategias de marketing social.

Q = Es la probabilidad de fracaso de no lograr que los automovilistas tomen conciencia para el manejo adecuado de su vehículo en las principales carreteras del municipio de San Salvador

e = Es el margen de error máximo permitido, = 5%, considerando que los egresados que pasaran la encuesta, las realizaran a las personas seleccionadas según el perfil del estudio y no existirá sesgo en la información.

Sustituyendo en la fórmula:

$$n = \frac{(3.84) (0.50) (0.50)}{(0.05)^2}$$

$n = 384$ personas

10. OPERATIVIDAD DE LA INFORMACIÓN

Para el procesamiento de la información, la tabulación se realizó utilizando el programa Microsoft Excel 2013, en el cual se ingresaron cada uno de los resultados obtenidos a través de las diferentes encuestas, seguidamente se realizaron gráficos de pastel y en algunos casos de barras, los cuales ayudaron analizar e interpretar los datos obtenidos.

Para el resultado de la guía de entrevista, se analizó cada una de las respuestas obtenidas. Los datos recolectados tanto de encuestas como entrevista ayudaron a la redacción de conclusiones y recomendaciones finales.

CAPTÍTULO III. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN Y PLAN DE SOLUCIÓN.

11. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

11.1. Tabulación de encuesta real.

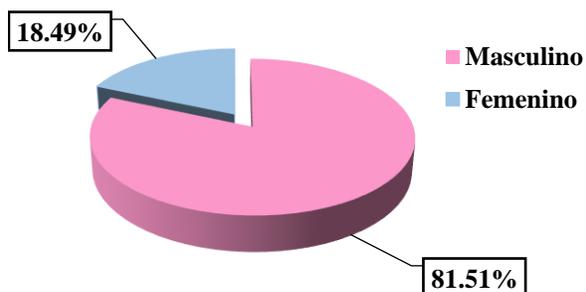
a) Datos de clasificación

Datos de clasificación

Género

Objetivo: Determinar el género de las personas encuestadas, para tener un dato específico de cuantos hombres y mujeres utilizan este medio de transporte.

Género	Fa	Fr %
Masculino	313	81.51%
Femenino	71	18.49%
Total	384	100.00%



Interpretación

Se puede observar, que del total de las personas encuestadas el 81.51% son género masculino mientras que un 18.49% son femenino.

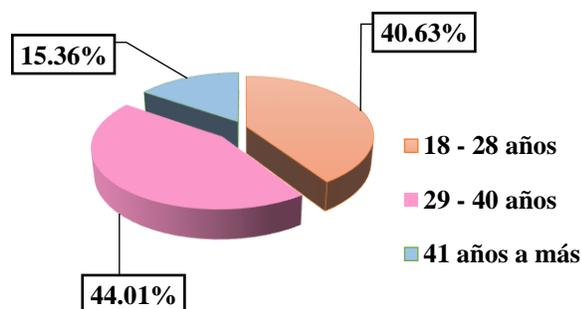
Análisis

Los motociclistas, en su mayoría son género masculino, debido a que es un medio de transporte que mayormente es utilizado por hombres, sin embargo, en la actualidad hay un alto índice de mujeres que lo manejan.

Edad

Objetivo: Determinar la edad de las personas encuestadas del municipio de San salvador e indagar el rango de edad que más utiliza la motocicleta.

Rangos de edad	Fa	Fr %
18 - 28 años	156	40.63%
29 - 40 años	169	44.01%
41 años a más	59	15.36%
Total	384	100.00%



Interpretación

Del total de personas encuestadas, el 44.01% se encuentra en el rango de edad entre los 29 a 40 años, el 40.63% entre los 18 a 28 y un 15.36% de 41 a más.

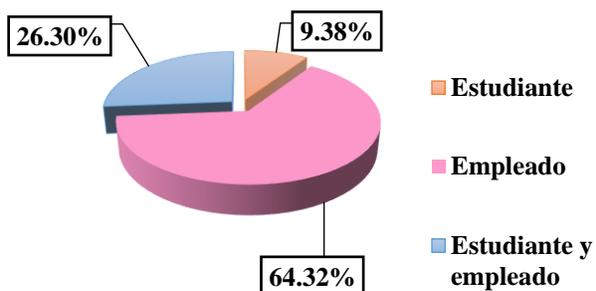
Análisis

La mayoría de motociclistas se encuentran en los rangos de 18 a 40 años de edad, esto demuestra que las personas adultas y los jóvenes utilizan más este tipo de transporte, los de 41 años a más está dejando de utilizar la motocicleta y reemplazándola por un automóvil para mayor seguridad.

Ocupación

Objetivo: Identificar el tipo de ocupación a la que pertenecen las personas encuestadas, para tener un conocimiento de quienes la utilizan más.

Ocupación	Fa	Fr %
Estudiante	36	9.38%
Empleado	247	64.32%
Estudiante y empleado	101	26.30%
Total	384	100.00%



Interpretación

Del total de las personas encuestadas, 64.32% son empleados, el 26.30% son estudiantes y empleados y un 9.38% solo estudiantes.

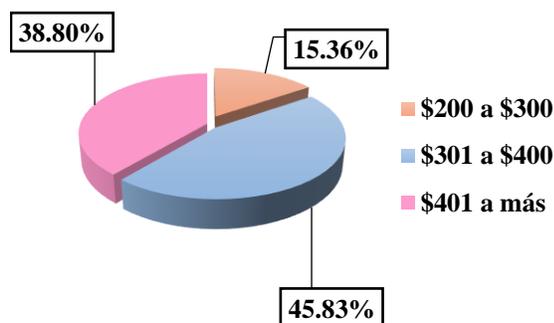
Análisis

La mayoría de motociclistas son empleados y estudiantes, lo que determina que poseen el ingreso necesario para poder adquirir una motocicleta. Sin embargo, muchas veces por los bajos ingresos que poseen tienen que adquirir este medio de transporte y no un vehículo.

Ingresos

Objetivo: Determinar el nivel de ingresos que poseen las personas del segmento objetivo.

Ingresos	Fa	Fr %
\$200 a \$300	59	15.36%
\$301 a \$400	176	45.83%
\$401 a más	149	38.80%
Total	384	100.00%



Interpretación

Del total de los resultados obtenidos, el 45.83% poseen un nivel de ingresos entre \$301 a \$400, siendo este el porcentaje más alto, un 38.80% se encuentra el rango de \$401 a más y un 15.36%, entre los \$200 a \$300.

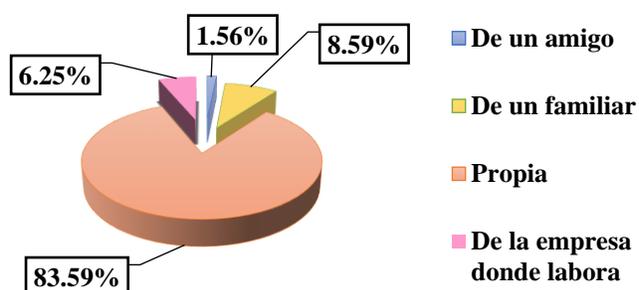
Análisis

El nivel de ingresos de los motociclistas se encuentra entre los \$300 y \$400; sin embargo, existe un alto porcentaje de las personas que sus ingresos son de \$401 a más, lo cual determina que este medio de transporte está al alcance de su presupuesto y pueden adquirirlo sin ninguna dificultad.

1. ¿De quién es la motocicleta que usa?

Objetivo: Identificar cuantas personas tienen motocicleta propia.

Dueño de motocicleta	Fa	Fr %
De un amigo	6	1.56%
De un familiar	33	8.59%
Propia	321	83.59%
De la empresa donde labora	24	6.25%
Total	384	100.00%



Interpretación

Del total de los resultados obtenidos, el 83.59% de las personas encuestadas comentaron que la motocicleta que utiliza es propia, el 8.59% de un familiar, el 6.25% de la empresa donde labora y el restante 1.56% es de un amigo.

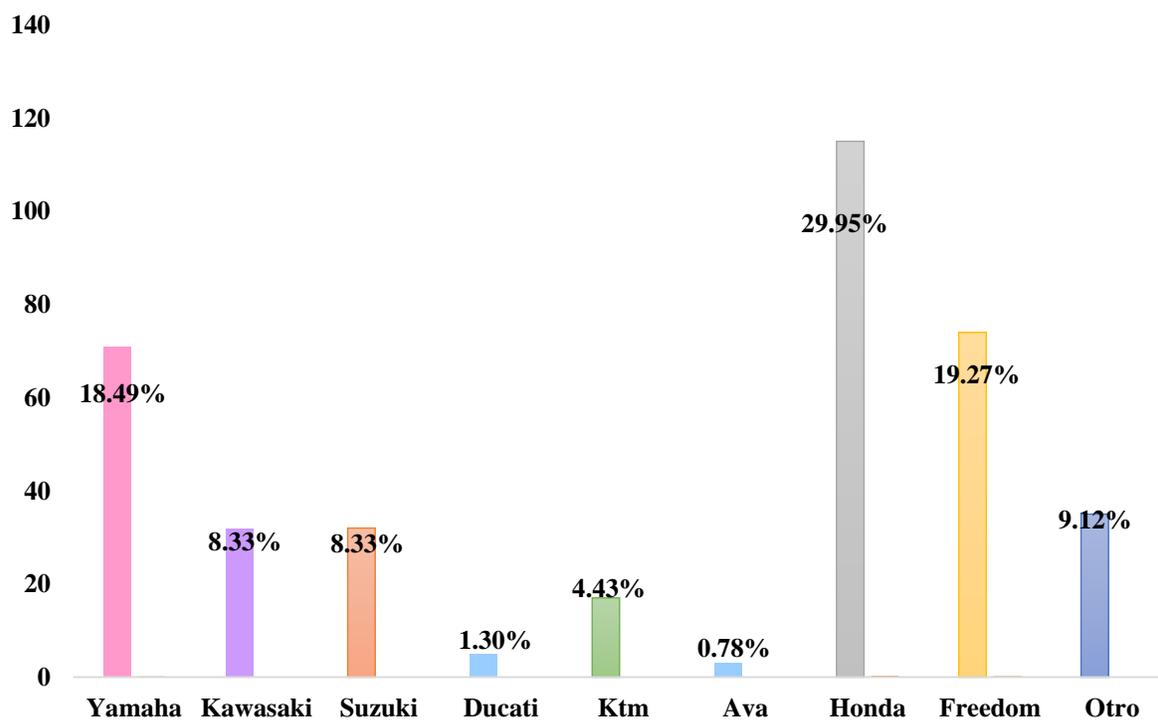
Análisis

En su mayoría las motocicletas utilizadas, son propia, mientras que un pequeño porcentaje la utiliza por parte de un tercero.

2. ¿Qué marca de motocicleta posee?

Objetivo: Determinar la marca de motocicleta preferida de este tipo de conductores, e indagar la más demanda por los conductores del municipio de San Salvador.

Marca de motocicleta	Fa	Fr %
Yamaha	71	18.49%
Kawasaki	32	8.33%
Suzuki	32	8.33%
Ducati	5	1.30%
Ktm	17	4.43%
Ava	3	0.78%
Honda	115	29.95%
Freedom	74	19.27%
Otro	35	9.12%
Serpento	16	
Pulsar	10	
Um	4	
Hero	3	
Jailing	1	
Pleasure	1	
Total	384	100.00%



Interpretación

De total de datos obtenidos, el 29.95% posee la marca de motocicleta Honda, el 19.27% Freedom y el 18.49% Yamaha.

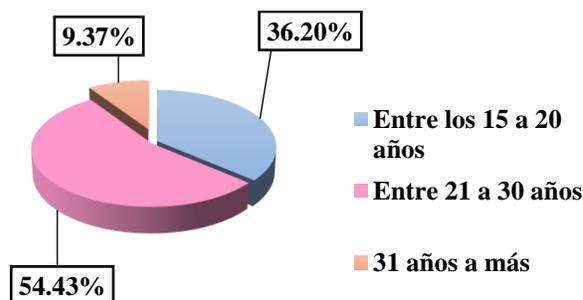
Análisis

La marca con mayor preferencia por los motociclistas es Honda, esto se debe a la calidad y reconocimiento que tiene, seguido de Yamaha y Freedom. Muchas veces es porque los precios son más económicos.

3. ¿A qué edad comenzó a utilizar este tipo de transporte?

Objetivo: Determinar la edad en la que los conductores de motocicletas comienzan a utilizar este tipo de transporte para identificar el número de personas que lo hacen en la correcta.

Edad en la que comenzó	Fa	Fr %
Entre los 15 a 20 años	139	36.20%
Entre 21 a 30 años	209	54.43%
31 años a más	36	9.37%
Total	384	100.00%



Interpretación

De los resultados obtenidos, el 54.43% comenzó a utilizar una motocicleta entre la edad de 21 a 30 años, el 36.20% entre los 15 a 20 y los restante 9.37% a los 31 a más.

Análisis

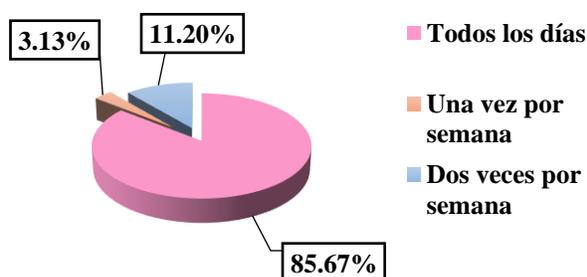
En su mayoría, los motociclistas comenzaron a utilizar este medio de transporte a partir de los 21 a 30 años, lo que determina que la fuerza laboral para ellos empieza a esta edad. Mientras

que un porcentaje similar la utiliza entre los 15 a 20 años, lo cual indica que algunas personas no respetaron el límite de edad reglamentario para conducir.

4. ¿Con que frecuencia utiliza este tipo de transporte?

Objetivo: Determinar la frecuencia con la que es utilizado este medio de transporte por los motociclistas.

Frecuencia con que lo utiliza	Fa	Fr %
Todos los días	329	85.68%
Una vez por semana	12	3.13%
Dos veces por semana	43	11.20%
Total	384	100.00%



Interpretación

De los resultados obtenidos, el 85.67% de las personas encuestadas utilizan este tipo de transporte todos los días, el 11.20% dos veces por semana y el 3.13% una vez por semana.

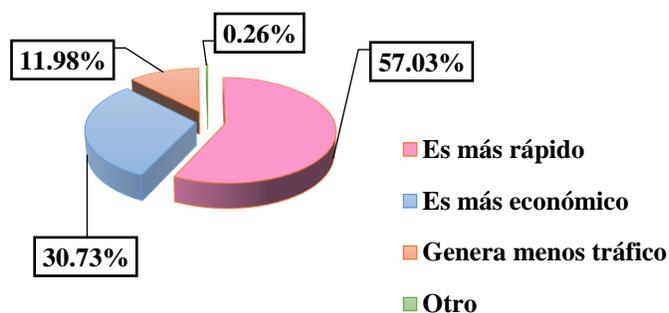
Análisis

La frecuencia con la que los motociclistas utilizan este tipo de transportarse, es todos los días, debido a que muchas veces es un medio que permite trasladarse a diversos destinos, mientras que una parte de la muestra lo maneja ocasionalmente.

5. ¿Cuáles son las ventajas de utilizar este medio de transporte?

Objetivo: Identificar las ventajas por las cuales los conductores de motocicleta utilizan este medio de transporte.

Ventajas	Fa	Fr %
Es más rápido	219	57.03%
Es más económico	118	30.73%
Genera menos tráfico	46	11.98%
Otro	1	0.26%
Es mejor	1	
Total	384	100.00%



Interpretación

Del total de resultados obtenidos, el 57.03% opina que la ventaja de utilizar este medio de transporte es por su rapidez, un 30.73% porque es más económico, 11.98% indica que genera menos tráfico y un 0.26% da otra opinión diferente a las opciones dadas.

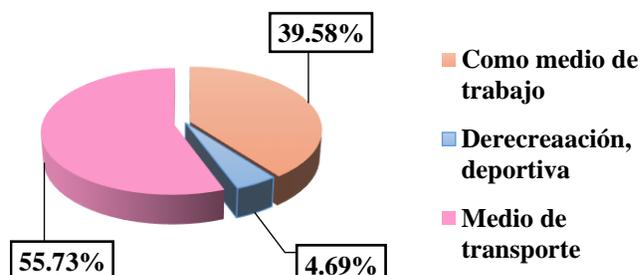
Análisis

La ventaja por la que los motociclistas utilizan este tipo de transporte, es por su rapidez, debido a que es un medio en el cual se puede circular sin generar mucho tráfico en las calles principales del país, mientras que otros lo prefieren por ser más económico en el gasto de gasolina y mantenimiento.

6 ¿Cuál es el uso que le da a la motocicleta?

Objetivo: Determinar el uso que los motociclistas le dan a este medio de transporte, para tener un dato específico del porque la manejan.

Usos que le da a la motocicleta	Fa	Fr %
Como medio de trabajo	152	39.58%
De recreación deportiva	18	4.69%
Medio de transporte	214	55.73%
Otro	0	0.00%
Total	384	100.00%



Interpretación

Según los datos obtenidos, el 55.73% utiliza la motocicleta como medio de transporte, el 39.58% para trabajo, y el 4.69% por recreación deportiva.

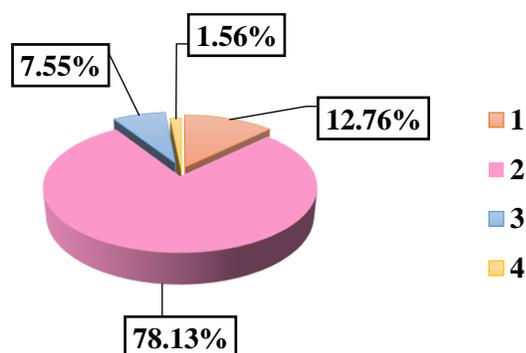
Análisis

En la actualidad se le ha dado un mayor auge a las motocicletas, por lo accesibles que son, debido a que se llega más rápido a los lugares de destino, genera menos tráfico y son económicas, por tal razón las personas la utilizan como un medio de transporte y trabajo, pues muchos de ellos subsisten a través de ellas, utilizándolas en el área de mensajería, cobros u otra fuente de trabajo.

7. ¿Cuánto es el máximo de personas que ha transportado en su motocicleta?

Objetivo: Identificar el máximo de personas que un conductor de motocicleta transporta, logrando obtener el dato de las personas que respetan el reglamento de tránsito.

Máximo de personas	Fa	Fr %
1	49	12.76%
2	300	78.13%
3	29	7.55%
4	6	1.56%
Total	384	100.00%



Interpretación

Del total de los resultados obtenidos, un 78.13% ha transportado a dos personas en la motocicleta, el 12.76% a una, el 7.55% a tres y el 1.56% a cuatro.

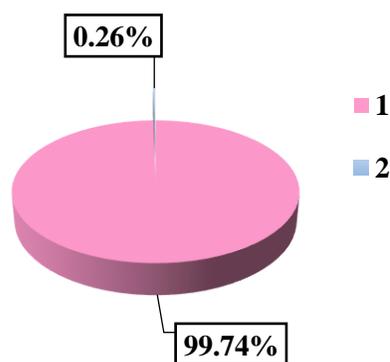
Análisis

La mayoría de motociclistas cuando viajan, transportan solamente a dos personas, por lo que se comprueba que respetan una de las normas establecidas en el reglamento de tránsito; sin embargo, existe un porcentaje que sobrepasa el límite permitido.

8. ¿Al momento de manejar una motocicleta lo hace con la debida precaución?

Objetivo: Determinar la prudencia que tienen los motociclistas al momento de manejar este medio de transporte, e identificar el número de personas que manejan imprudentemente.

Precaución	Fa	Fr %
Si	383	99.74%
No	1	0.26%
Total	384	100.00%



Interpretación

Según los datos obtenidos el 99.74% opina que cuando maneja con precaución, mientras que un 0.26% no lo hace.

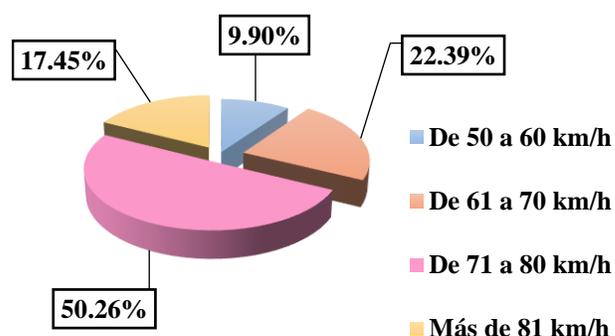
Análisis

Se determinó que muchos de los motociclistas, aseguran manejar con precaución, esto permite reducir los accidentes de tránsito en dicho medio.

9. ¿Cuál es la velocidad máxima con la que maneja su motocicleta?

Objetivo: Medir la velocidad máxima con la que manejan este tipo de transporte, e indagar en el número de personas que no la respetan.

Velocidad máxima	Fa	Fr %
De 50 a 60 km/h	38	9.90%
De 61 a 70 km/h	86	22.39%
De 71 a 80 km/h	193	50.26%
Más de 81 km/h	67	17.45%
Total	384	100.00%



Interpretación

De los resultados obtenidos, el 50.26% la velocidad máxima con la que maneja es del 71 a 80 km/h, el 22.39% entre los 61 a 70 km/h, el 17.45% a más de 81 km/h y el 9.90% lo hace entre los 50 a 60 km/h.

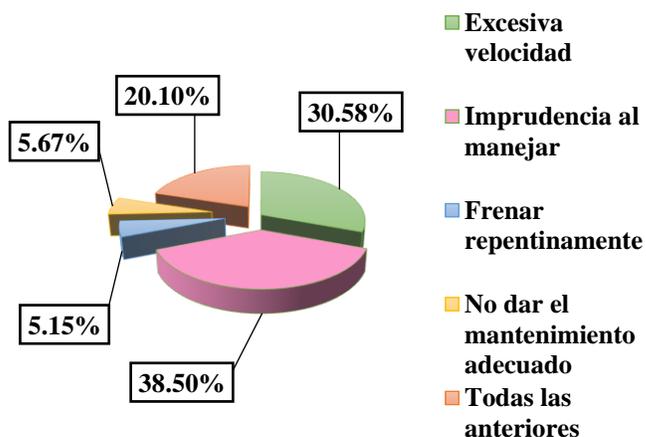
Análisis

En su mayoría los motociclistas incumplen una de las principales normativas de la ley de tránsito, debido a que manejan a una velocidad de 71 a 80 kms/h, siendo el límite estipulado del 90 km/h en carretera y 50 en las calles de la ciudad. Por tanto esto permite que sea uno de los principales motivos por los cuales se dan los accidentes viales.

10. ¿Cuáles considera que son las causas por los que se dan los accidentes en motocicleta?

Objetivo: Identificar las causas por las que se dan los accidentes motociclistas, para identificar las más frecuentes.

Causas de accidentes motociclistas	Fa	Fr %
Excesiva velocidad	178	30.58%
Imprudencia al manejar	224	38.50%
Frenar repentinamente	30	5.15%
No dar el mantenimiento adecuado	33	5.67%
Todas las anteriores	117	20.10%
Total	582	100.00%



Interpretación

De los datos obtenidos, el 38.50% considera que las causas por las que se dan los accidentes motociclistas es la imprudencia al manejar, el 30.58% la excesiva velocidad, 20.10% que todas las opciones dadas, 5.67% no dar mantenimiento adecuado y el 5.15% frenar repentinamente.

Análisis

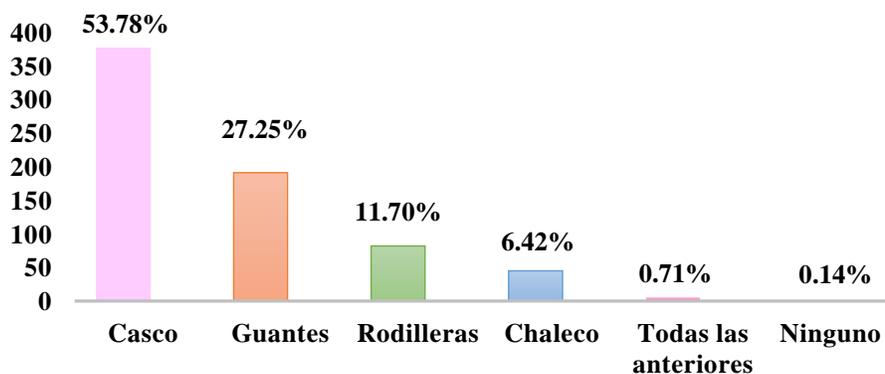
Entre las principales causas identificadas por las cuales se generan los accidentes en motocicleta se tiene, la imprudencia al manejar y la excesiva velocidad, esto refleja que se necesita hacer más conciencia en estos dos factores, con el fin de reducirlos.

11. ¿Qué elementos de protección utiliza cuando maneja motocicleta? (Puede marcar más de 1 opción).

Objetivo: Indagar sobre los elementos de protección que los motociclistas utilizan cuando manejan este tipo de transporte, para tener un conocimiento de las partes del cuerpo que más se protegen.

Elementos de protección	Fa	Fr %
Casco	377	53.78%
Guantes	191	27.25%
Rodilleras	82	11.70%
Chaleco	45	6.42%
Todas las anteriores	5	0.71%
Ninguno	1	0.14%
Total	701	100.00%

Nota: El total de respuestas es mayor a la muestra, debido a que la pregunta es de opción múltiple, por lo tanto, los encuestados podían marcar más de una alternativa.



Interpretación

Según los datos obtenidos el 53.78% utiliza como protección el casco cuando maneja una motocicleta, el 27.25% guantes, el 11.70% rodilleras, un 6.42% chaleco, el 0.71% por todas las opciones anteriores y solo un 0.14% no utiliza ninguna protección.

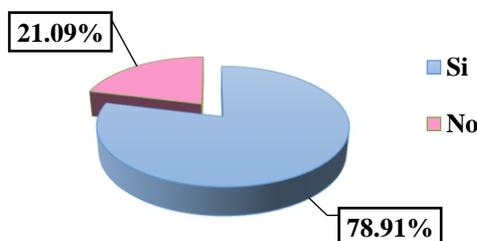
Análisis

El casco es el elemento reglamentario obligatorio por la ley de tránsito, es el más utilizado por los conductores de motocicleta, además de este utilizan otros elementos como chalecos, rodilleras y guantes, los cuales permite una mayor protección al momento de sufrir un accidente.

12. ¿Conoce usted todas las normas de tránsito?

Objetivo: Determinar el grado de conocimiento que los conductores de motocicletas del municipio de San Salvador poseen sobre las normas de tránsito.

Conocimiento de normas de tránsito	Fa	Fr %
Si	303	78.91%
No	81	20.09%
Total	384	100.00%



Interpretación

De los resultados obtenidos, el 78.91% tiene conocimiento de todas las normas de tránsito y solo un 20.09% no.

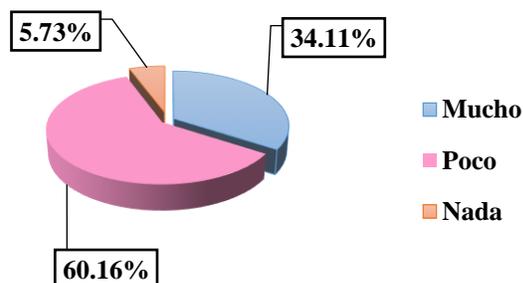
Análisis

En su mayoría, los motociclistas conocen las normas de tránsito, sin embargo, existe un pequeño porcentaje que menciona desconocerlas, por lo tanto debe hacerse énfasis en reducir el número de estas personas, a través de una divulgación de información acerca del tema en los medio de fácil acceso.

13. ¿Qué tanto conoce sobre el tema de educación vial?

Objetivo: Determinar el grado de conocimiento de educación vial que poseen los conductores de motocicleta, para identificar el número de personas que las desconocen.

Conocimiento sobre educación vial	Fa	Fr %
Mucho	131	34.11%
Poco	231	60.16%
Nada	22	5.73%
Total	384	100.00%



Interpretación

Según los resultados obtenidos, el 60.16% tiene poco conocimiento acerca del tema de educación vial, el 34.11% conoce mucho y el 5.73% no sabe nada.

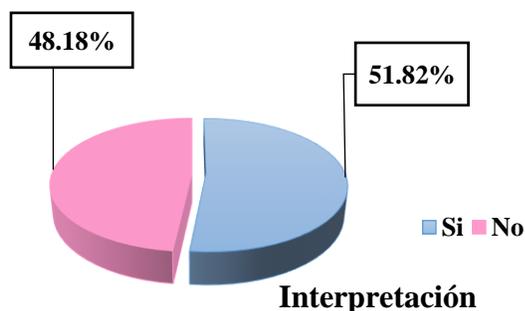
Análisis

Existe un alto porcentaje de motociclistas que conocen poco sobre el tema de educación vial, por lo tanto esta área debe ser reforzada a través de diferentes estrategias, para que se generen menos accidentes de tránsito.

14. ¿Algunas vez ha sido sancionado por algún agente del VMT?

Objetivo: Identificar el número de personas sancionadas por el Viceministerio de Transporte.

Sancionados por el VMT	Fa	Fr %
Si	199	51.82%
No	185	48.18%
Total	384	100.00%



Interpretación

Según los datos obtenidos, el 51.82% de las personas encuestadas han sido sancionadas por el Viceministerio de transporte y el 48.18% no lo ha sido.

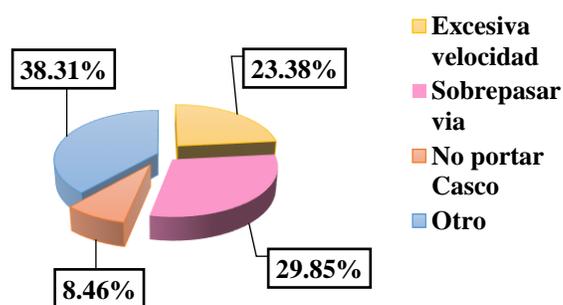
Análisis

Debido a que muchos motociclistas irrespetan las normas de velocidad y el número de personas que deben transportar, han sido sancionados por algún agente del VMT. Por lo cual se debe concientizar a este tipo de conductor a que respete lo que la ley establece, para evitar este tipo de hechos.

15. ¿Cuál ha sido el motivo de la sanción? (Puede marcar más de 1 opción).

Objetivo: Identificar los motivos por los cuales son sancionados los conductores de motocicletas, para identificar los más frecuentes.

Motivo de sanción	Fa	Fr %
Excesiva velocidad	47	23.38%
Sobrepasar vía	60	29.85%
No portar Casco	17	8.46%
Otro	77	38.31%
No portar documentos en regla (No portar licencia o portarla vencida)	68	
Acompañante no portaba casco	6	
Por estar en área peatonal	2	
Conducir en estado de ebriedad	1	
Total	201	100.00%



Nota: El total de respuestas es menor a la muestra, debido a que es una pregunta filtro, por lo tanto, solo se tomaron en cuenta los que sí han tenido un accidente motociclistico, además podían marcar más de una alternativa.

Interpretación

De los datos obtenidos, el 38.31% el motivo de haber sido sancionado por no portar documentos en regla, 29.85% por sobrepasar vía, el 23.38% por manejar a excesiva velocidad y el 8.46% por no portar casco.

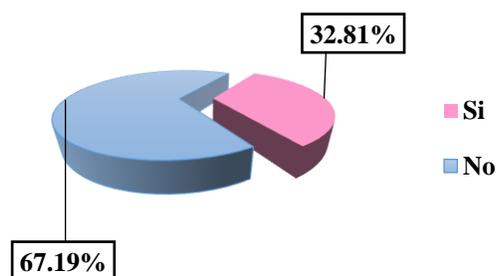
Análisis

El principal motivo de sanción que han tenido los motociclistas, es por no portar documentos en regla, lo cual determina que en su mayoría no respeta lo establecido en la ley, cuando manejan este medio de transporte.

16. ¿Ha sufrido algún tipo de accidente en su motocicleta?

Objetivo: Determinar el número de accidentes de motociclistas, para identificar si la cifra de los que han sufrido este percance es alta o baja.

Tipo de accidente	Fa	Fr %
Si	126	32.81%
No	258	67.19%
Total	384	100%



Interpretación

Según los datos obtenidos, el 67.19% de las personas encuestadas no han sufrido algún tipo de accidente en su motocicleta, mientras que el 32.81% sí se ha visto involucrado en este tipo de percance vial.

Análisis

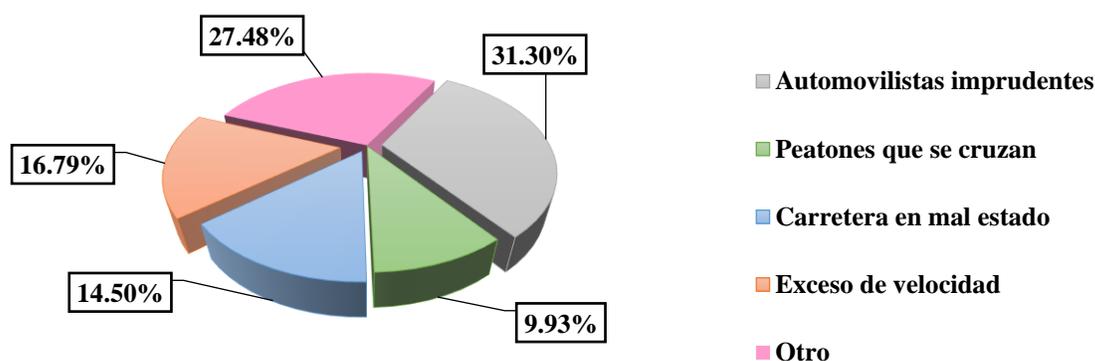
Muchos de los motociclistas aseguraron no haber sufrido ningún tipo de accidente, debido a que suelen conducir a la defensiva, respetando la mayoría de las normas de tránsito establecidas en la ley, mientras que el restante si ha tenido este tipo de accidente, el cual se pudo haber dado por diversos casos.

17. ¿Cuál cree usted que fueron los factores que le afectaron para que se haya accidentado? (Puede marcar más de 1 opción).

Objetivo: Determinar los factores por los cuales se dan los accidentes motociclistas, para tener un mayor conocimiento de la causa que los origina.

Factores de accidentes	Fa	Fr %
Automovilistas imprudentes	41	31.30%
Peatones que se cruzan	13	9.93%
Carretera en mal estado	19	14.50%
Exceso de velocidad	22	16.79%
Otro	36	27.48%
Mala señalización	31	
Estado de ebriedad	3	
Falla de motocicleta	1	
Cruce de animal (perro)	1	
Total	131	100%

Nota: El total de respuestas es menor a la muestra, debido a que es una pregunta filtro, por lo tanto, solo se tomaron en cuenta los que sí han tenido un accidente motociclista, además podían marcar más de una alternativa.



Interpretación

De los resultados obtenidos, el 31.30% consideran que la imprudencia al conducir es el factor que genera mayor número de accidentes de tránsito, el 27.48% por mala señalización, el 16.79% por exceso de velocidad, el 14.50% carretera en mal estado y el 9.93% por peatones que se cruzan.

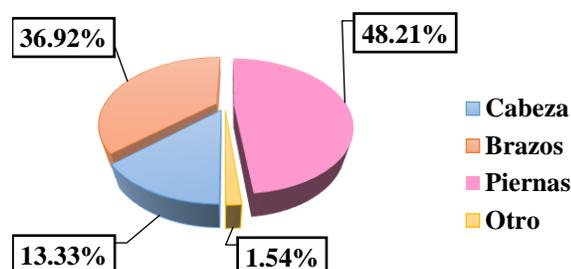
Análisis

Los motociclistas que han sufrido un accidente de tránsito consideran que el factor que insidió ante este percance vial, se debió a los automovilistas imprudentes, mientras que otros manifiestan que fue por el exceso de velocidad que utilizaban al conducir este medio de transporte.

18. ¿Qué parte de su cuerpo resultó lesionado producto del accidente? (Puede marcar más de 1 opción).

Objetivo: Identificar las partes más frecuentes que se lesionan las personas que sufren un accidente motociclísticos.

Parte del cuerpo lesionada.	Fa	Fr %
Cabeza	26	13.33%
Brazos	72	36.92%
Piernas	94	48.21%
Otro	3	1.54%
Cuello	2	
Costilla derecha	1	
Total	195	100%



Nota: El total de respuestas es menor a la muestra, debido a que es una pregunta filtro, por lo tanto, solo se tomaron en cuenta los que sí han tenido un accidente motociclístico, además podían marcar más de una alternativa.

Interpretación

Según los datos obtenidos, el 48.21% ha tenido lesiones en las piernas, el 36.92% en brazos, el 13.33% en la cabeza y un 1.54% en otras partes de su cuerpo.

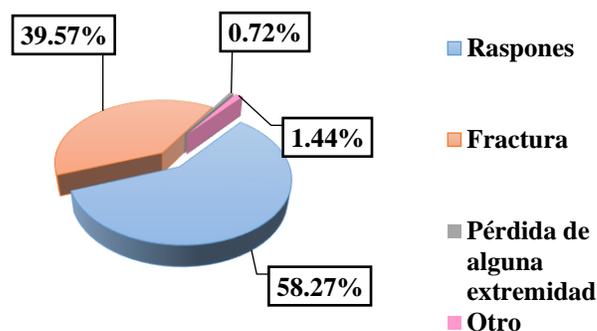
Análisis

A pesar que muchas veces los motociclistas han utilizado medios de protección ante un accidente, la mayoría de lesiones han sido en piernas, brazos y cabeza, esta última se reduce debido a que gran parte de la población utiliza el casco para protegerse.

19. ¿Qué tipo de lesión tuvo? (Puede marcar más de 1 opción).

Objetivo: Determinar las lesiones más frecuentes que sufren los motociclistas ante un accidente.

Tipo de lesión	Fa	Fr %
Raspones	81	58.27%
Fractura	55	39.57%
Pérdida de alguna extremidad	1	0.72%
Otro	2	1.44%
Dislocación de tobillo	1	
Trauma cerrado	1	
Total	139	100%



Nota: El total de respuestas es menor a la muestra, debido a que es una pregunta filtro, por lo tanto, solo se tomaron en cuenta los que sí han tenido un accidente motociclista, además podían marcar más de una alternativa.

Interpretación

Del total de datos obtenidos, el 58.27% se ha lesionado con raspones en el cuerpo, el 39.57% tuvo fracturas, el 1.44% otro tipo de lesión a las respuestas establecidas y solamente el 0.72% ha perdido alguna extremidad.

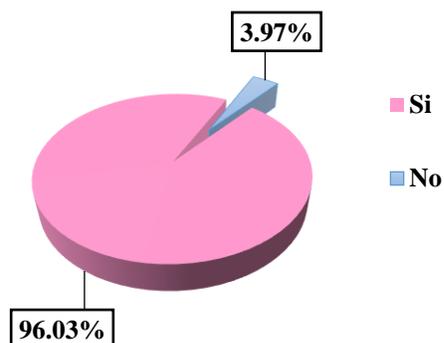
Análisis

Las lesiones principales que sufren los motociclistas ante un accidente, son los raspones y fractura, lo cual determina que los conductores que han tenido este tipo de percance vial, no se protege estas zonas cuando maneja.

20. Con respecto a la motocicleta ¿Estaba en perfectas condiciones?

Objetivo: Determinar el grado de mantenimiento que los motociclistas le dan a su medio de transporte.

Buen estado de motocicleta	Fa	Fr %
Si	121	96.03%
No	5	3.97%
Total	126	100%



Interpretación

Según los datos obtenidos, el 96.03% de los encuestados respondió que si estaba en perfectas condiciones su motocicleta, y un 3.97% que no.

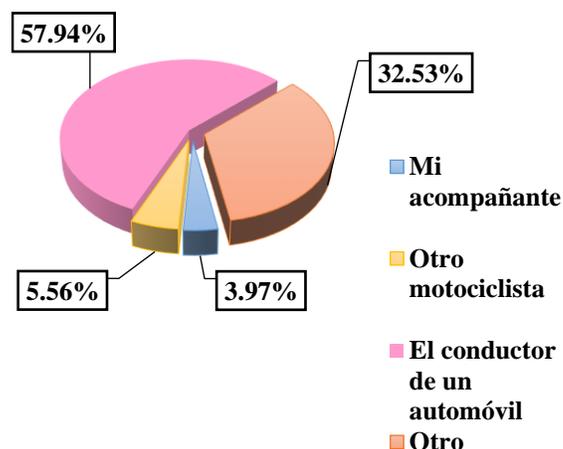
Análisis

En su mayoría las personas que se conducían en una motocicleta al momento del accidente, manifestaron que se encontraba en perfectas condiciones, lo cual descarta que el motivo del percance vial haya sido por desperfectos mecánico.

21. Con respecto al culpable ¿Quién cree usted que fue el responsable del accidente?

Objetivo: Identificar el grado de responsabilidad y prudencia que tienen los motociclistas al momento de manejar este tipo de transporte.

Responsable del accidente	Fa	Fr %
Mi acompañante	5	3.97%
Otro motociclista	7	5.56%
El conductor de un automóvil	73	57.94%
Otro	41	32.53%
Microbusero	10	
Mala señalización	4	
Mal estado de calles	5	
Peatón	5	
Yo (el motociclista)	14	
Cruce de animal	2	
Condición climática	1	
Total	126	100%



Interpretación

Del total de datos obtenidos, el 57.94% hace énfasis que el culpable del accidente que tuvo fue ocasionado por el conductor del automóvil, el 32.53% indicó que fue el mismo motociclistas quien tuvo la culpa del percance vial, el 5.56% fue a causa de otro motociclista, y un 3.97% que su acompañante fue el causante.

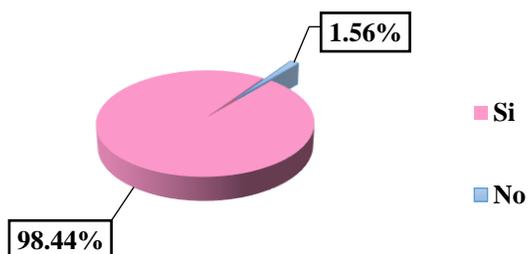
Análisis

La mayor responsabilidad de ocasionar accidentes de tránsito, hace énfasis en los automovilistas, mientras que parte de la muestra indica que los motociclistas son los culpables, esto indica que ambos manejan imprudentemente.

22. ¿Le da el mantenimiento adecuado a su motocicleta?

Objetivo: Determinar el número de personas que le dan mantenimiento adecuado a su motocicleta, para descartar que la causa de un accidente motociclístico sean los desperfectos mecánicos.

Mantenimiento	Fa	Fr %
Si	378	98.44%
No	6	1.56%
Total	384	100%



Interpretación

El 98.44% de la población si le da mantenimiento a la motocicleta y el 1.56% no.

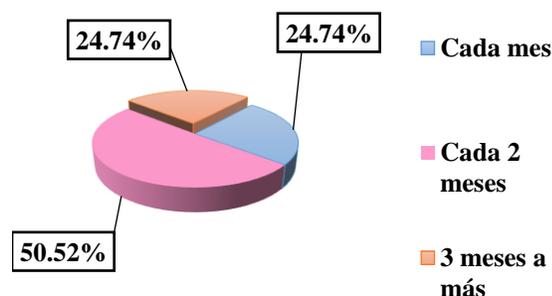
Análisis

La mayoría de motociclistas le da el mantenimiento adecuado a su medio de transporte, un mínimo porcentaje no lo hace, esto determina que la probabilidad que sufra una falla al momento de manejar es baja.

23. ¿Cada cuánto lo realiza?

Objetivo: Indagar sobre cada cuanto realiza el mantenimiento debido a su motocicleta.

Tiempo	Fa	Fr %
Cada mes	95	24.74%
Cada 2 meses	194	50.52%
3 meses a más	95	24.74%
Total	384	100%



Interpretación

El 50.52% de la población le da mantenimiento a su motocicleta cada dos, mientras que un 24.74% le da cada mes y el otro 24.74% de tres a más.

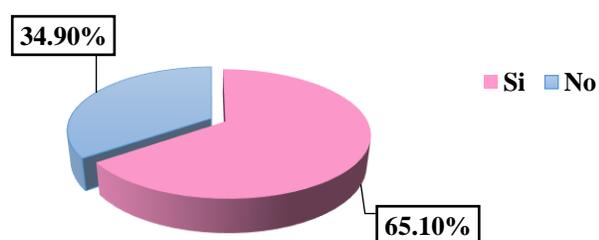
Análisis

La mayoría de conductores le da el mantenimiento preventivo a su motocicleta en un periodo de cada dos meses, por tanto reducen el riesgo de sufrir un accidente de tránsito.

24. ¿Usted cree que las motocicletas son un medio de transporte peligroso?

Objetivo: Determinar la opinión que los motociclistas tienen sobre este medio de transporte, e indagar el número de personas que aun sabiendo lo peligroso que es la utilizan.

Aspecto	Fa	Fr %
Si	250	65%
No	134	35%
Total	384	100%



Interpretación

De los datos obtenidos, el 65.10% de la población menciona que las motocicletas son un medio de transporte peligrosas y un 34.90% que no.

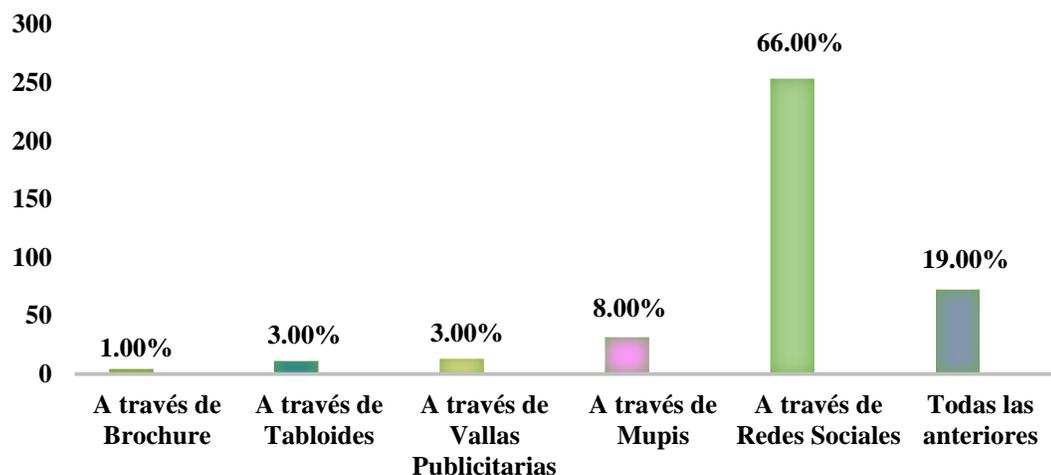
Análisis

Muchos de los motociclistas, consideran que este es un medio de transporte peligroso, pero debido a las condiciones económicas, a la rapidez y al fácil acceso que estas poseen, prefieren utilizarla aun teniendo conocimiento de los riesgos a los que están expuestos.

25. ¿De qué manera le gustaría recibir información sobre el tema de educación vial?

Objetivo: Identificar la manera en que los motociclistas les gustaría recibir información sobre el tema de educación vial, para identificar los medios a utilizar para promover la campaña.

Tipo de medio	Fa	Fr %
A través de Brochure	4	1.00%
A través de Tabloides	11	3.00%
A través de Vallas Publicitarias	13	3.00%
A través de Mupis	31	8.00%
A través de Redes Sociales	253	66.00%
Todas las anteriores	72	19.00%
Total	384	100.00%



Interpretación

Según los datos obtenidos el 66% de la población le gustaría recibir información acerca de educación vial a través de redes sociales, el 19% por medio de todos los enunciados, el 8% a través de Mupis, 3% a través de tabloides y vallas publicitarias y el 1% a través de brochure.

Análisis

Tomando en cuenta que en la actualidad las redes sociales tienen mayor relevancia y son de fácil acceso, debido a que todas las personas cuentan con un celular, se determina que la mejor forma de hacer publicidad y ayudar a concientizar a los motociclistas a poner en práctica la educación vial es a través de estos medios, no omitiendo los demás para compartir información acerca del tema.

11.1.3. Conclusiones y recomendaciones

a) Conclusiones

- En años anteriores las motocicletas eran un medio de transporte utilizado mayormente por el género masculino; sin embargo, hoy en día existe un alto porcentaje del género femenino que lo utiliza.
- La mayoría de los conductores de motocicleta, se encuentran en un rango de edad arriba de los 30 años, son empleados y ganan más del salario mínimo, lo cual determina que tienen las capacidades económicas para obtener este tipo de transporte. Es utilizado todos los días, por motivos de rapidez y económico, debido a ello muchos lo utilizan como un medio de transporte y otros como medio de trabajo.

- Muchos de los motociclistas manejan con la debida precaución, así mismo respetan el número máximo de personas que debe trasportar según lo establecido en el reglamento de tránsito, pero existe un pequeño porcentaje que no lo hace. En su mayoría estos conductores utilizan el casco que es el elemento de protección exigido por la ley.
- A pesar que muchos dicen conocer las normas de tránsito no lo aplican, debido a que no manejan bajo la velocidad establecida en el reglamento, que es de 50km/h en ciudad y 90km/h en carretera, se determina que la mayoría de los motociclistas están infringiendo la ley, conduciendo en la ciudad a 71 km/h a más.
- La mayoría de sanciones recibidas por los motociclistas, es por no portar documentos en regla, en cuanto a tarjeta de circulación o licencia de conducir vencida y sobrepasar vía.
- Entre los factores que intervienen en los accidentes motociclisticos se encuentran: automovilistas imprudentes y mala señalización, muchos de ellos se han dado a consecuencia del propio motociclista.
- La mejor forma de transmitir información sobre la educación vial es a través de redes sociales, debido a que hoy día son los medios más utilizados, aunque no se desestiman utilizar otros medios como Vallas Publicitarias y Mupis para promover el tema.

b) Recomendaciones

- Realizar diferentes campañas para promover la educación vial, dirigidas a ambos géneros, masculino y femenino, haciendo énfasis en este último debido a que el uso de motocicletas en el caso de las mujeres se ha incrementado, y tomando en cuenta que es

un público más fácil de sensibilizar y hacer conciencia del manejo adecuado de este tipo de transporte.

- Diseñar blogs de publicidad, donde se viralicen imágenes, videos de personas que se han visto involucradas en accidentes motociclísticos, haciendo más énfasis en redes sociales por ser los medios más utilizados, así mismo brindar información acerca del tema de educación vial para que las personas hagan buen uso de la motocicleta.
- Crear diferentes páginas en redes sociales donde se publiquen mensajes reflexivos en cuanto al uso correcto de la motocicleta. Estos podrían ser: noticias informativas, videos de personas dando testimonio de las consecuencias que se sufren a causa de los accidentes motociclísticos.

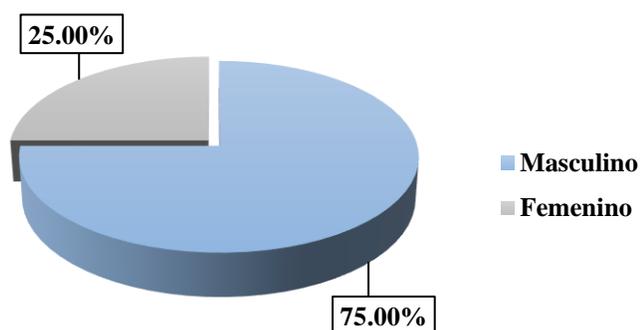
11.2. Tabulación de encuesta potencial.

a) Datos de clasificación

Género

Objetivo: Determinar el género de las personas encuestadas

Género	Fa	Fr%
Masculino	288	75.00%
Femenino	96	25.00%
Total	384	100.00%



Interpretación:

Del total de encuestados, el 75% de la población encuestado fueron del género masculino mientras que el 25% fueron personas femeninas.

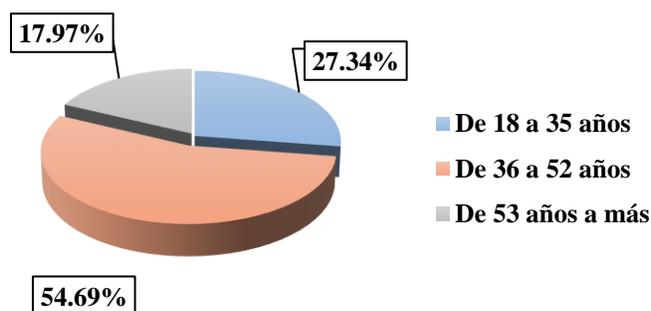
Análisis:

De los datos obtenidos se puede observar que las personas encuestadas en su mayoría son del género masculino y en un porcentaje mínimo son femenino.

Edad

Objetivo: Identificar el rango de la edad de las personas encuestadas en el municipio de San Salvador.

Edad	Fa	Fr%
De 18 a 35 años	105	27.34%
De 36 a 52 años	210	54.69%
De 53 años a más	69	17.97%
Total	384	100.00%



Interpretación:

De los automovilistas encuestados el 54.69% tiene edad de 36 a 52 años mientras que el 27.34% entre 18 a 35 años y el 17.97% de 53 años a más.

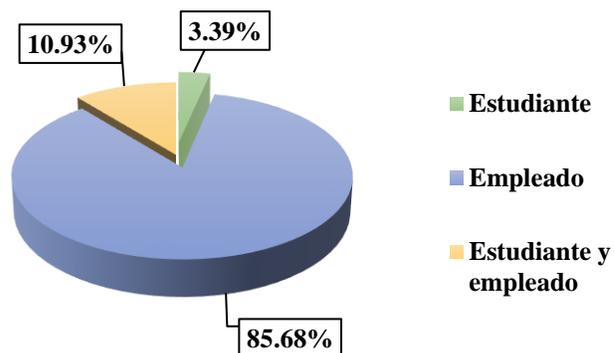
Análisis:

La mayoría de automovilistas se encuentran entre las edades de 36 a 52 años y 18 a 35 años, esto demuestra que las personas adultas y los jóvenes utilizan más este tipo de transporte y el rango de 53 años a más, lo hacen en menor medida debido a que prefieren ir de acompañantes que de conductores.

Ocupación

Objetivo: Detallar la ocupación de los automovilistas encuestados dentro del municipio de San Salvador.

Ocupación	Fa	Fr%
Estudiante	13	3.39%
Empleado	329	85.68%
Estudiante y empleado	42	10.93%
Total	384	100.00%



Interpretación:

De las respuestas obtenidas por los automovilistas encuestados, el 85.68% son empleados, mientras que el 10.93% son estudiantes y empleados, y el 3.39% son estudiantes.

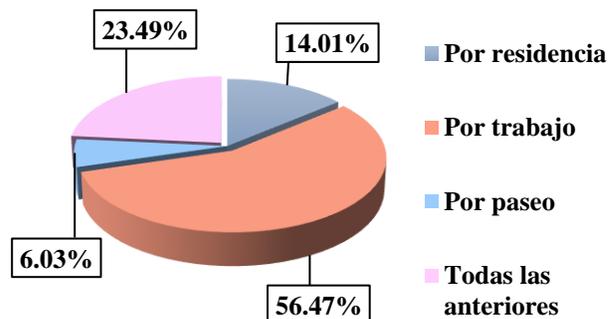
Análisis:

La ocupación que la mayoría de los automovilistas desempeña es ser empleados y un menor porcentaje son estudiantes.

1. ¿Con qué finalidad transita dentro del municipio de San Salvador?

Objetivo: Identificar la finalidad por la que el automovilista transita en el municipio de San Salvador.

Finalidad por la que transita en el municipio de San Salvador	Fa	Fr%
Por residencia	65	14.01%
Por trabajo	262	56.47%
Por paseo	28	6.03%
Todas las anteriores	109	23.49%
Total	464	100.00%



Nota: El total de respuestas es mayor a la muestra, debido a que la pregunta es de opción de respuestas múltiples, lo que permitía al encuestado seleccionar más de una respuestas.

Interpretación:

Del total de las personas encuestadas, el 56.47% señaló transitar en el municipio de San Salvador por motivos laborales, el 23.49% por residencia, trabajo y paseo, mientras que el 14.01% lo hace por residencia y el 6.03% por paseo.

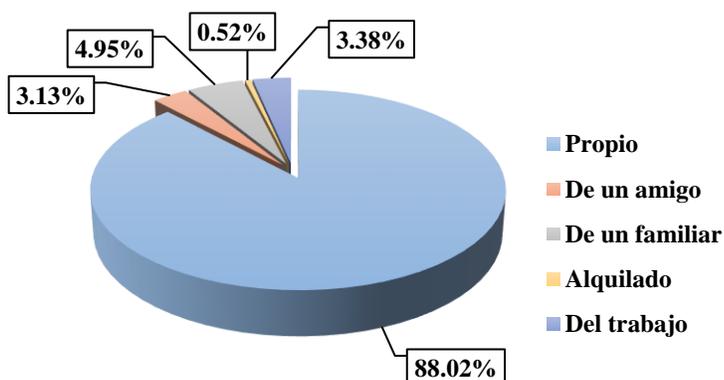
Análisis:

La finalidad con las que mayormente los automovilistas se transitan en el municipio de San Salvador es por trabajo, seguido de residencia y paseo.

2. ¿De quién es el automóvil que utiliza?

Objetivo: Clasificar el dominio del vehículo que actualmente utiliza el automovilista para transitar en el municipio.

Pertenencia del vehículo	Fa	Fr%
Propio	338	88.02%
De un amigo	12	3.13%
De un familiar	19	4.95%
Alquilado	2	0.52%
Del trabajo	13	3.38%
Total	384	100.00%



Interpretación:

Del total de los encuestados el 88.02% posee vehículo propio, el 4.95% señaló que es de un familiar, un 3.38% que le pertenece a un amigo; mientras que el 3.13% respondió que es de la empresa donde laboran y el 0.52% manifestó que el vehículo que utiliza es alquilado.

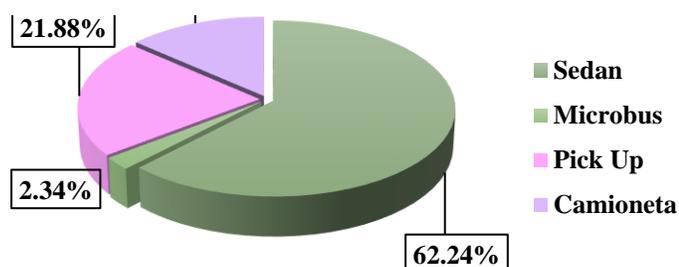
Análisis:

La propiedad de los automóviles pertenece a los conductores que lo manejan, en otros casos son vehículos de alquiler o de terceros.

3. ¿Qué tipo de vehículo maneja?

Objetivo: Definir el tipo de vehículo que más utilizan los automovilistas

Tipo de vehículo	Fa	Fr%
Sedan	239	62.24%
Microbús	9	2.34%
Pick Up	84	21.88%
Camioneta	52	13.54%
Total	384	100%



Interpretación:

De los automovilistas encuestados, el 62.24% de ellos manejan un vehículo tipo sedán; mientras que el 21.88% pick up, el 13.54% prefieren utilizar camioneta y el 2.34% manejan microbús.

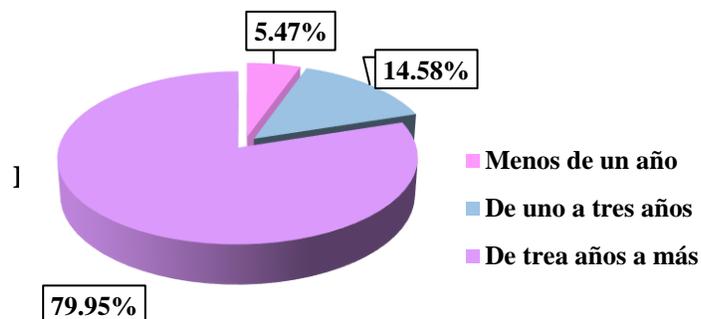
Análisis:

Los automovilistas, en su mayoría utilizan vehículo tipo Sedan, debido a que son más estéticos para ir al trabajo, seguido de Pick Up y camioneta.

4. ¿Cuánto tiempo tiene de manejar?

Objetivo: Indagar sobre la experiencia que el automovilista ha adquirido conforme a los años que tiene de manejar.

Tiempo de manejar	Fa	Fr%
Menos de un año	21	5.47%
De uno a tres años	56	14.58%
De tres años a más	307	79.95%
Total	384	100.00%



El 79.95% de los automovilistas encuestados tienen de tres a más años de manejar mientras que el 14.58% tiene de uno a tres años y el 5.47% tiene menos de un año de manejar.

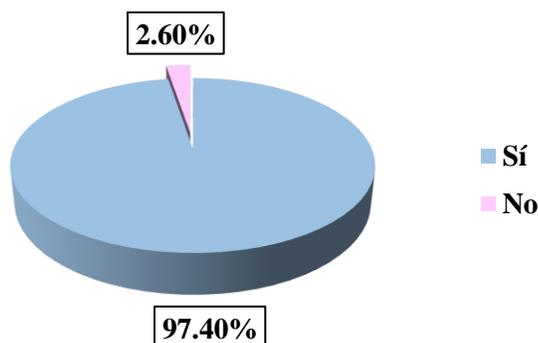
Análisis:

Gran parte de los automovilistas poseen más de tres años de manejar, lo que indica que poseen una alta experiencia en manejo y conocimiento del reglamento de tránsito; mientras que los que tienen de menos de uno a más de tres años, es un porcentaje menor y están más expuestos a sufrir algún tipo de accidente o multa por la falta de experiencia y de conocimiento sobre la normativa de tránsito.

5. ¿Se encuentran sus documentos de conducir actualmente vigentes?

Objetivo: Demostrar si los automovilistas poseen sus documentos de conducir actualmente vigentes.

Documentos vigentes	Fa	Fr%
Sí	374	97.40%
No	10	2.60%
Total	384	100.00%



Interpretación:

Del total de la población encuestada el 97.40% dijo que cuentan con sus documentos vigentes y solo el 2.60% los tiene vencidos.

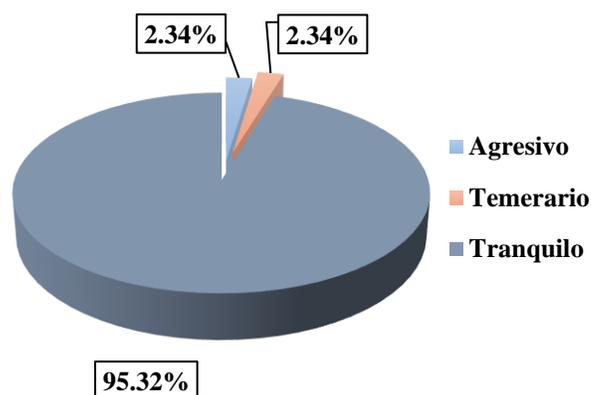
Análisis:

Los automovilistas, en su mayoría portan los documentos de conducir actualmente vigentes, lo que incluye licencia de conducir y tarjeta de circulación. Esto demuestra que están cumpliendo con uno de los requerimientos de ley que es portar sus documentos en regla.

6. ¿Cómo considera su comportamiento al momento de manejar en las calles?

Objetivo: Realizar una autoevaluación a los automovilistas sobre cómo consideran su comportamiento al momento de manejar

Comportamiento de los automovilistas al momento de manejar	Fa	Fr%
Agresivo	9	2.34%
Temerario	9	2.34%
Tranquilo	366	95.32%
Total	384	100.00%



Interpretación:

De los automovilistas encuestados, el 95.32% respondió manejar de forma tranquila, mientras que el 2.34% de ellos conducen de manera temeraria y el otro 2% de manera agresiva.

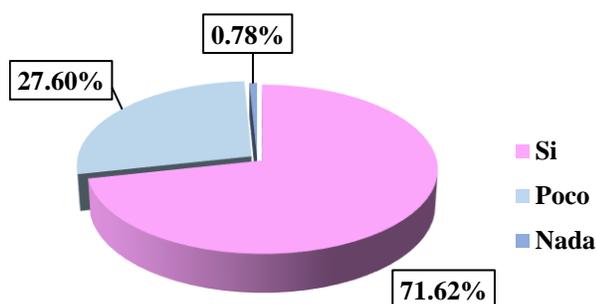
Análisis:

La mayor parte de automovilistas respondieron que manejan de una forma tranquila lo que incide en que no se vean involucrados en algún accidente de tránsito, mientras que hay un porcentaje menor que considera que su forma de manejo es agresivo o temerario.

7. ¿Conoce usted las normas que están establecidas en el reglamento de tránsito?

Objetivo: Verificar el grado de conocimiento que los automovilistas autorizados por el VMT poseen sobre el reglamento de tránsito.

Conocimiento de las normas de tránsito	Fa	Fr%
Si	275	71.62%
Poco	106	27.60%
Nada	3	0.78%
Total	384	100.00%



Interpretación:

Del total de personas encuestadas el 71.62% respondieron conocen las normas que están establecidas en el reglamento de tránsito mientras que el 27.60% señaló que las conocía poco y el 0.78% que desconoce completamente el reglamento.

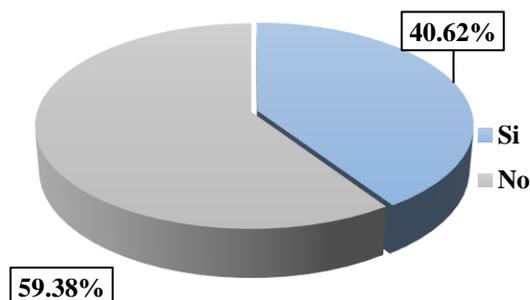
Análisis:

Aunque muchas personas dicen conocer las normas establecidas en el reglamento de tránsito, hay otro porcentaje que conocen poco del tema y un mínimo no saben nada, por lo tanto es importante generar una campaña de educación vial para reforzar algunos de los principales artículos del reglamento de tránsito.

8. ¿Ha infringido alguna vez las leyes de tránsito?

Objetivo: Saber si los automovilistas han infringido alguna vez las leyes de tránsito.

Infracción de las leyes de tránsito	Fa	Fr%
Si	156	40.62%
No	228	59.38%
Total	384	100.00%



Interpretación:

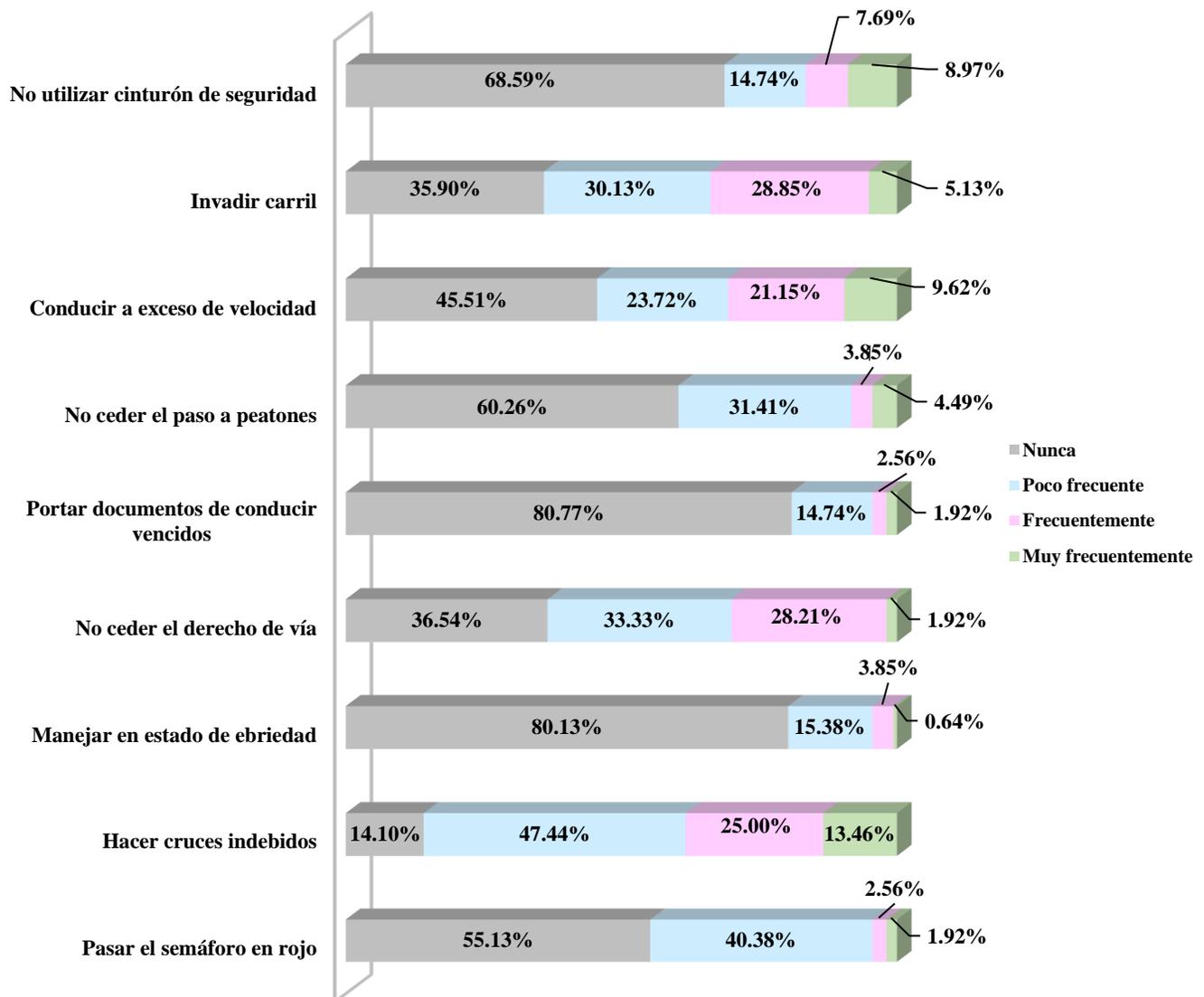
De los automovilistas encuestados, el 59.38% de los automovilistas señaló no haber infringido las normas de tránsito, mientras que el 40.62% señaló haber infringido más de alguna

Análisis:

La mayoría de automovilistas indica que no han infringido las leyes de tránsito por lo cual no han sido acreedoras a una multa o algún tipo de sanción establecida en ellas. Otro porcentaje de ellas manifiesta haber infringido más de alguna.

9. De las siguientes infracciones, califíquelas del 0 al 3 según la frecuencia con que las haya cometido; Siendo 0 (Nunca), 1 (Poco frecuente), 2 (Frecuentemente) y 3 (Muy frecuentemente)

Objetivo: Calificar las infracciones que nunca o que con mayor frecuencia el automovilista ha cometido en el tiempo que tiene de manejar.



Interpretación

Infracciones	Nunca		Poco frecuente		Frecuentemente		Muy frecuentemente		Totales
	Fa	Fr%	Fa	Fr%	Fa	Fr%	Fa	Fr%	
Pasar el semáforo en rojo	86	55.13%	63	40.38%	4	2.56%	3	1.92%	156
Hacer cruces indebidos	22	14.10%	74	47.45%	39	25.00%	21	13.46%	156
Manejar en estado de ebriedad	125	80.13%	24	15.38%	6	3.85%	1	0.64%	156
No ceder el derecho de vía	57	36.54%	52	33.33%	44	28.21%	3	1.92%	156
Portar documentos de conducir vencidos	126	80.78%	23	14.74%	4	2.56%	3	1.92%	156
No ceder el paso a peatones	94	60.25%	49	31.41%	6	3.85%	7	4.49%	156
Conducir a exceso de velocidad	71	45.51%	37	23.72%	33	21.15%	15	9.62%	156
Invadir carril	56	35.90%	47	30.13%	45	28.85%	8	5.14%	156
No utilizar cinturón de seguridad	107	68.59%	23	14.74%	12	7.70%	14	8.97%	156
TOTAL	744	476.92%	392	251.28%	193	123.72%	75	48.08%	1404

Del total de personas encuestadas, el 55.13% respondió nunca haberse cruzado el semáforo en rojo, el 40.38% lo hace con poca frecuencia, mientras que el 2.56% lo hace frecuentemente y el 1.92% con mucha frecuencia. Así mismo, hacer cruces indebidos el 47.45% lo hace con poca frecuencia, el 25% frecuentemente, mientras que el 14.10% dijo nunca haberlo hecho y el 13.46% los hace muy frecuentemente. Además, manejar en estado de ebriedad; del total de automovilistas encuestados, un 80.13% señaló nunca haber lo cometido, el 15.38% lo hace con poca frecuencia, mientras que el 3.85% respondió hacerlo frecuentemente y el 0.64% lo hace con mucha frecuencia. También; la infracción de manejar a exceso de velocidad, el 45.50% respondió nunca hacerlo, el 23.72% lo hace con poca frecuencia, mientras que el 21.15% frecuentemente y el 9.62% lo hace muy frecuentemente. Cabe mencionar que invadir el carril, del total de la población encuestada, el 35.90% manifestó nunca haberlo hecho, el 30.13% lo comete con poca frecuencia, mientras que el 28.28% respondió hacerlo frecuentemente y un 5.14% lo hace muy frecuentemente.

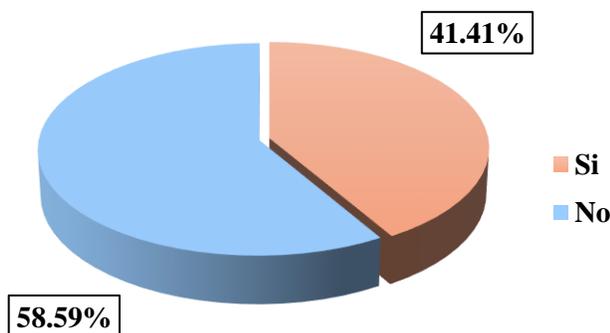
Análisis:

La infracción que poco frecuente se comete por los automovilistas es hacer cruces indebidos, seguido de pasar el semáforo en rojo, no ceder el derecho de vía y conducir en estado de embriaguez, sobre todo los viernes de pago o fines de semana que salen con sus amigos. De las infracciones que se comenten frecuentemente son invadir el carril, no ceder el derecho de vía y conducir a exceso de velocidad.

10. ¿Alguna vez ha sufrido algún accidente de tránsito?

Objetivo: Comprobar si alguna vez el automovilista ha sufrido algún accidente de tránsito

Accidente de tránsito	Fa	Fr%
Si	159	41.41%
No	225	58.59%
Total	384	100.00%

**Interpretación:**

De los automovilistas encuestados, el 58.59% manifestó no haber sufrido algún accidente de tránsito mientras manejan y el 41.41% dijo que sí había sufrido algún tipo de accidente.

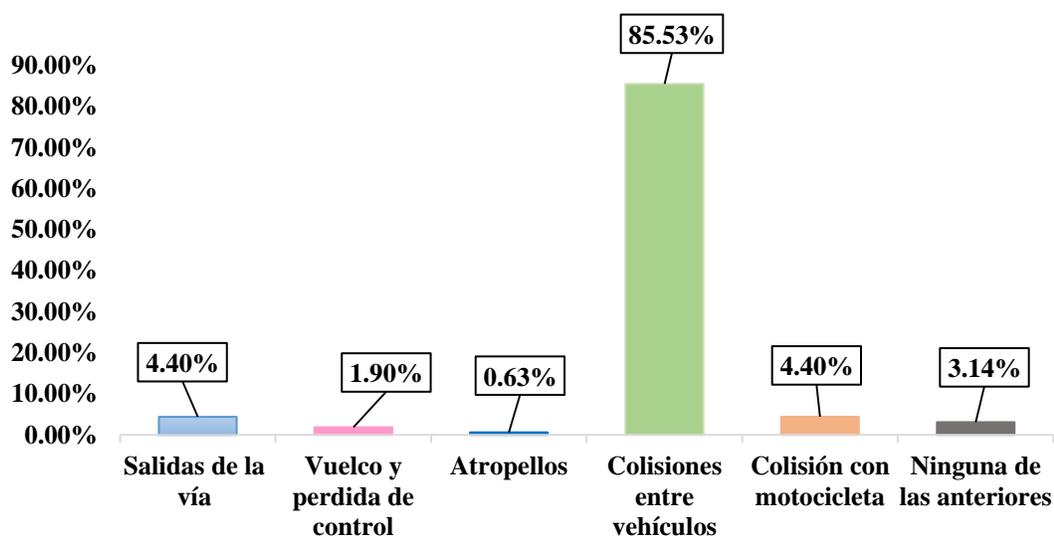
Análisis:

Gran parte de automovilistas no ha sufrido ningún tipo de accidente, por lo que se deduce que manejan a la defensiva; mientras que un porcentaje bastante similar ha sufrido algún tipo de accidente, por lo tanto es motivo de alertar para promover la educación vial en ellos.

11. ¿Qué tipo de accidente fue?

Objetivo: Indagar sobre el tipo de accidente que el automovilista ha sufrido al ir manejando en las calles.

Tipo de accidente	Fa	Fr%
Salidas de la vía	7	4.40%
Vuelco y pérdida de control	3	1.90%
Atropellos	1	0.63%
Colisiones entre vehículos	136	85.53%
Colisión con motocicleta	7	4.40%
Ninguna de las anteriores	5	3.14%
Total	159	100.00%



Nota: el total de respuestas es menor a la muestra, debido a que la pregunta es filtro, por lo tanto solo la respondieron las personas que dijeron haber sufrido algún accidente.

Interpretación:

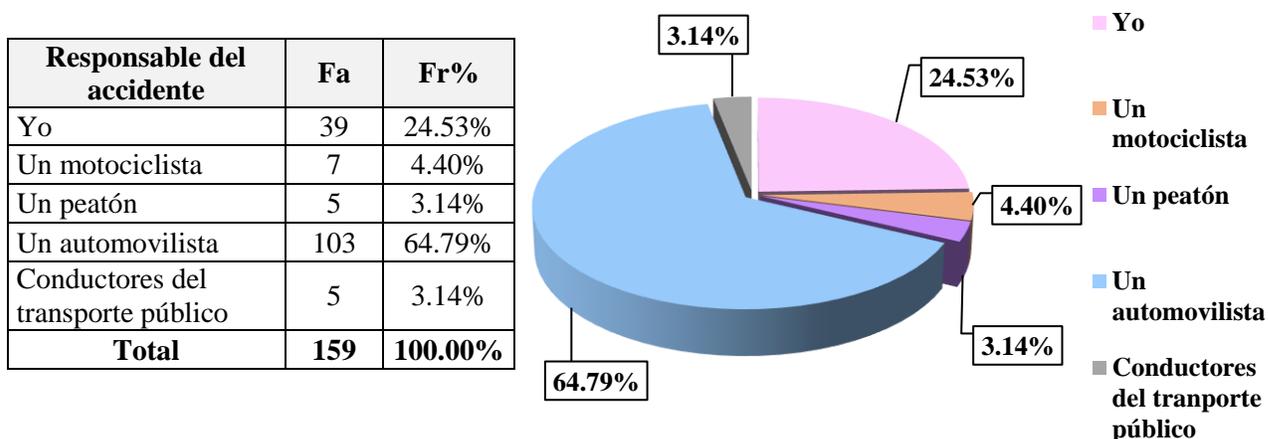
De las personas que sufrieron un accidente de tránsito, el 85.53% dijo que fue debido a colisiones entre vehículos, el 4.40% respectivamente expresó que sufrió salidas de la vía y colisión con una motocicleta, el 3.14% dijo que ninguna de las anteriores, mientras que el 1.90% fue por vuelco y pérdida de control y el 0.63% dijo que fue atropello.

Análisis:

De los automovilistas que manifestaron haber sufrido algún tipo de accidente, la mayoría son colisiones entre vehículos, de las cuales se asegura que han sido leves o moderadas y un menor porcentaje ha sido por colisiones con motocicleta, vuelco y salidas de la vía.

12. ¿Quién fue el responsable del accidente?

Objetivo: Deducir sobre quién es el responsable que ocasionó el accidente de tránsito.



Nota: el total de respuestas es menor a la muestra, debido a que la pregunta es filtro, por lo tanto solo la respondieron las personas que dijeron haber sufrido algún tipo de accidente.

Interpretación:

Del total de automovilistas accidentados el 64.79% manifestó que el culpable del accidente fue otro automovilista, el 24.53% respondieron ser ellos mismos, el 4.40% señaló que el culpable fue un motociclista y 3.14% respectivamente mencionaron que los culpables fueron un peatón y conductores del transporte público.

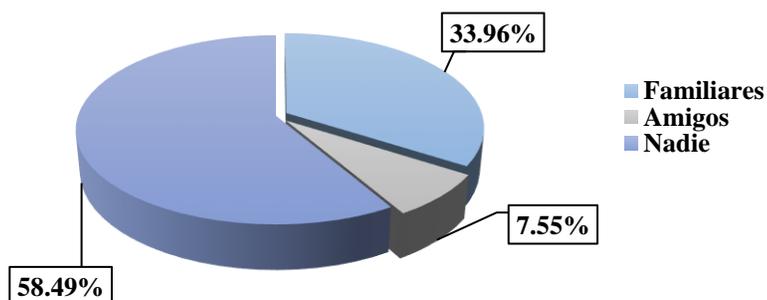
Análisis:

De los accidentes acontecidos, la mayoría de automovilistas asegura que el responsable fue otro conductor de automóvil, seguido del propio conductor del auto.

13. ¿Quiénes lo acompañaban al momento del accidente?

Objetivo: Investigar si el automovilista iba solo o acompañado por alguien más cuando sufrió el accidente de tránsito.

Personas que lo acompañaban	Fa	Fr%
Familiares	54	33.96%
Amigos	12	7.55%
Nadie	93	58.49%
Total	159	100.00%



Interpretación:

Del total de automovilistas accidentados, el 58.49% iban sin ningún acompañante al momento del accidente mientras que el 33.96% eran acompañados por familiares y un 7.55% con amigos.

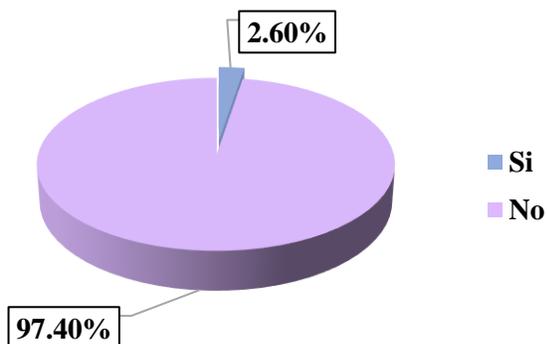
Análisis:

La mayoría de automovilistas accidentados, manifestó que iban solos al momento de sufrir el accidente.

14. ¿Le parecen las motos un medio de transporte seguro?

Objetivo: Mostrar el punto de vista de los automovilistas respecto a si las motos son un medio de transporte seguro para ser utilizado por las personas.

Alternativas	Fa	Fr%
Si	10	2.60%
No	374	97.40%
Total	384	100.00%



Interpretación:

Del total de la población encuestada, el 97.40% dijo que las motos no son un medio de transporte seguro, mientras que el 2.60% dijo que sí.

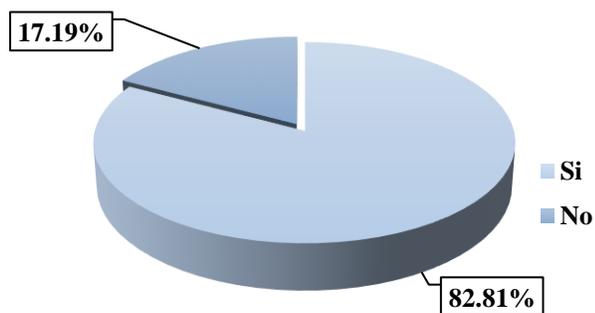
Análisis:

Gran parte de los automovilistas manifiesta que las motos no son un medio de transporte seguro y que deberían de sacarlas de circulación por ser un atentado contra la vida de las personas que las manejan y para los peatones. Sin embargo existe un porcentaje menor que señaló que las motos son un medio de transporte seguro cuando los motociclistas la manejen con la debida precaución.

15. En su opinión. ¿Considera que debería de existir un carril exclusivo para los motociclistas?

Objetivo: Contemplar la opinión de los automovilistas, respecto a si debería existir un carril exclusivo para los motociclistas.

Carril exclusivo para las motos	Fa	Fr%
Si	318	82.81%
No	66	17.19%
Total	384	100.00%

**Interpretación:**

Del total de automovilistas encuestados, el 82.81% dijo que si debería existir un carril exclusivo para los automovilistas mientras que el 17.19% dijo que no.

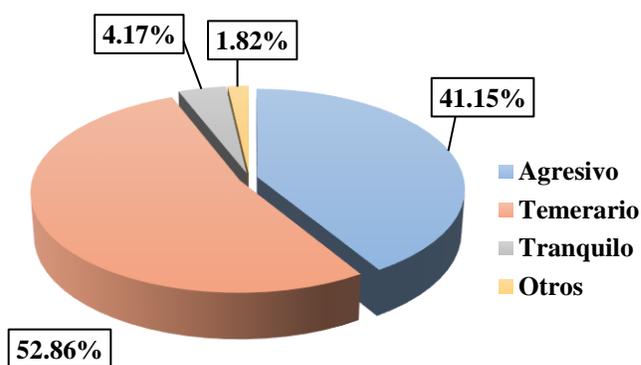
Análisis:

La mayoría de automovilistas está de acuerdo en que exista un carril exclusivo para los motociclistas, pero esto no es factible debido a que se tendría que modificar toda la infraestructura de las calles, además por la falta de cultura y educación que se tiene no se respetaría. Sin embargo un alto porcentaje manifestó no estar de acuerdo debido a que opinan que son los motociclistas los que deben de apegarse a las normas de tránsito y conducir como cualquier automovilista.

16. ¿Cómo considera el comportamiento de los motociclistas cuando manejan en las calles?

Objetivo: Calificar desde el punto de vista de los automovilistas, el comportamiento de los motociclistas en las calles del municipio de San Salvador.

Comportamiento de los motociclistas al conducir	Fa	Fr%
Agresivo	158	41.15%
Temerario	203	52.86%
Tranquilo	16	4.17%
Otros	7	1.82%
Abusivos	6	
Imprudentes	1	
Total	384	100.00%



Interpretación:

Del total de la población encuestada, el 52.86% respondió que el comportamiento de los motociclistas es temerario, mientras que el 41.15% que es agresivo, el 4.17% lo calificó como tranquilo y un 1.82% como abusivo e imprudente.

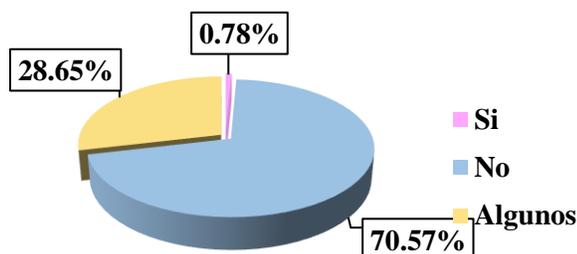
Análisis:

En su mayoría, los automovilistas consideran que el comportamiento de los motociclistas es temerario porque realizan muchas maniobras imprudentes para avanzar, mientras que un porcentaje bastante similar, los considera agresivos, abusivos e imprudentes.

17. En su opinión. ¿Considera usted que los motociclistas respetan las normas de tránsito?

Objetivo: Descubrir por medio de la opinión de los automovilistas, si los motociclistas respetan las normas de tránsito.

Respeto de las normas de tránsito	Fa	Fr%
Si	3	0.78%
No	271	70.57%
Algunos	110	28.65%
Total	384	100.00%



Interpretación

Según los datos obtenidos el 70.57% de los automovilistas consideran que son los motociclistas los que no respetan las normas de tránsito, mientras que un 28.65% respondió que sí y el 0.78% que algunos.

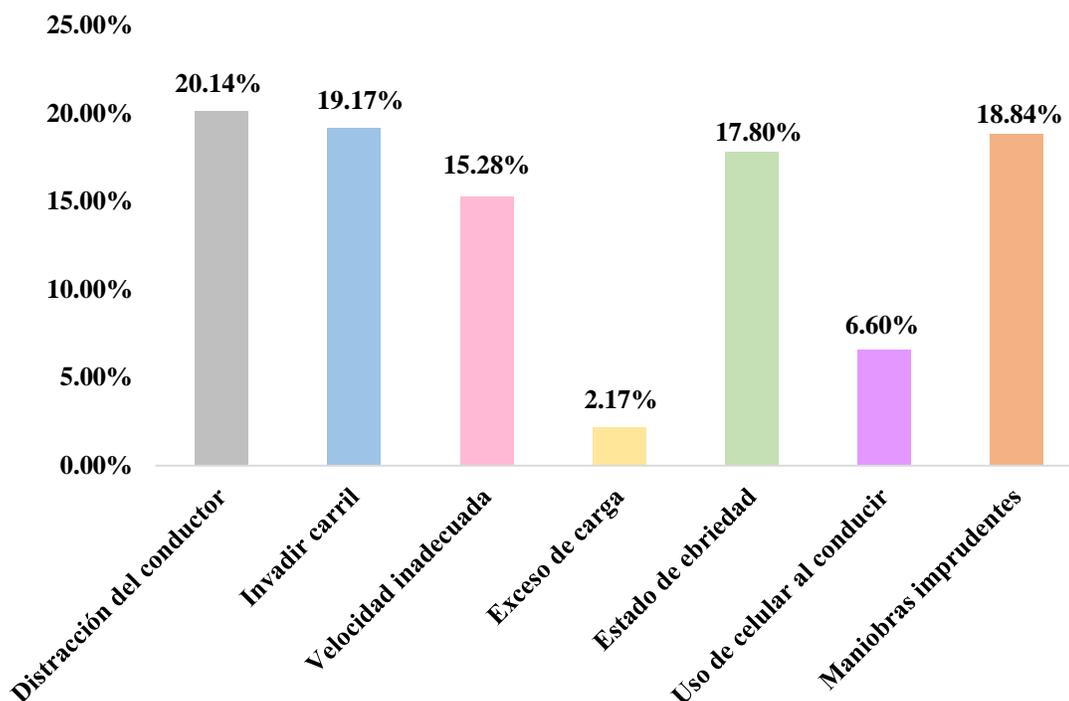
Análisis

Los automovilistas consideran que los motociclistas no respetan las normas de tránsito debido a que se ha vuelto un hábito verlos sobrepasando aún sobre las aceras para poder avanzar más rápido.

18. ¿Cuáles considera usted que son las causas principales por las que se generan los accidentes motociclisticos? (Marque solo 3).

Objetivo: Valorar las principales causas por las que se generan los accidentes de motocicleta.

Causas principales de accidentes	Fa	Fr%
Distracción del conductor	232	20.14%
Invadir carril	221	19.17%
Velocidad inadecuada	176	15.28%
Exceso de carga	25	2.17%
Estado de ebriedad	205	17.80%
Uso de celular al conducir	76	6.60%
Maniobras imprudentes	217	18.84%
Total	1152	100.00%



Nota: el total de respuestas es mayor a la muestra, debido a que la pregunta es de opción múltiple, por lo tanto, los encuestados podían marcar más de una alternativa.

Interpretación:

El 20.14% de la población encuestada, indicó que la distracción del conductor es la principal causa por la cual se dan los accidentes motociclistas, el 19.18% considera que es debido a que invaden el carril, el 18.84% es por realizar maniobras imprudentes para avanzar, el 17.80% por manejar en estado de ebriedad, el 15.28% por manejar con velocidad inadecuada, mientras que el 6.60% por usar el celular al momento de conducir y el 2.17% por exceso de carga.

Análisis:

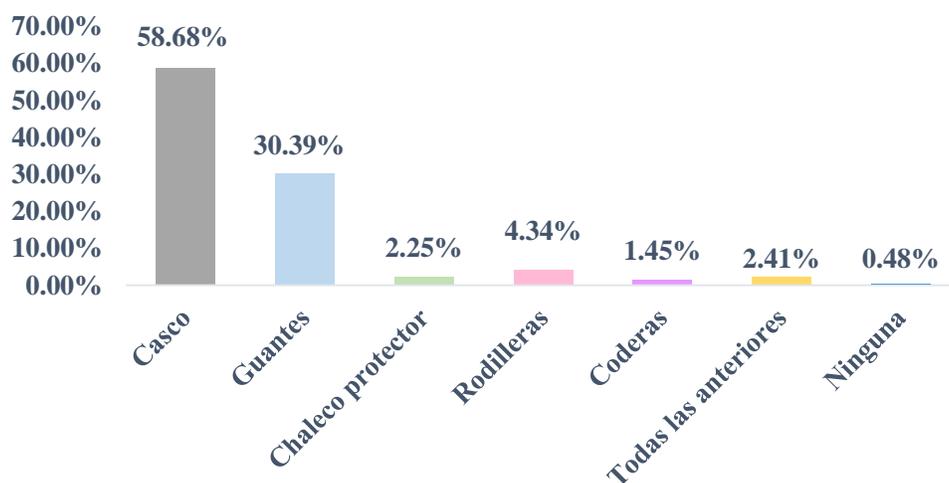
Entre las causas principales por las que se generan accidentes de motocicleta están la distracción al momento de conducir en donde se puede mencionar el hecho de ir con el celular mientras van en la carretera o ir escuchando música con audífonos, seguido de manejar en estado de ebriedad

debido a que el conductor no está apto para conducir pues no tiene razonamiento ni control de sus actos.

19. De los siguientes elementos de protección, señales cuáles ha notado usted que los motociclistas utilizan con mayor frecuencia. (Puede marcar más de 1 opción).

Objetivo: Identificar según la observación de los automovilistas, los elementos de protección que los motociclistas usan cuando van manejando.

Elementos de protección	Fa	Fr%
Casco	365	58.68%
Guantes	189	30.39%
Chaleco protector	14	2.25%
Rodilleras	27	4.34%
Coderas	9	1.45%
Todas las anteriores	15	2.41%
Ninguna	3	0.48%
Total	622	100.00%



Nota: el total de respuestas es mayor a la muestra, debido a que la pregunta es de opción múltiple, por lo tanto, los encuestados podían marcar más de una alternativa.

Interpretación

De los resultados obtenidos, el 58.68%, respondió que los motociclistas utilizan con mayor frecuencia casco, un 30.40% guantes, mientras que el 4.30% menciona las rodilleras y un 2.4% menciona que han notado que los motociclistas utilizan con frecuencia todos los implementos.

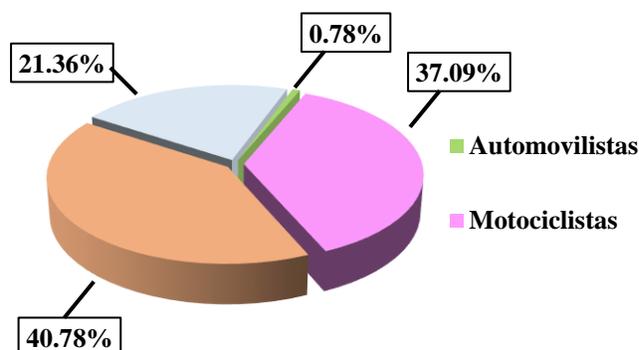
Análisis

El elemento de protección más utilizado por los motociclistas es el casco, el cual es también reglamentario según las leyes y es el que más protege la vida si ocurriera un percance vial, mientras que la otra parte de la muestra ha observado que además de utilizar el elemento antes mencionado se protegen con guantes, rodilleras, coderas y chalecos reflectores.

20. ¿Quiénes, según su opinión son los que más irrespetan las normas de tránsito?(Puede marcar más de 1 opción)

Objetivo: Indagar sobre los tipos de conductores que irrespetan con mayor frecuencia las normas de tránsito.

Irrespeto a las normas de tránsito	Fa	Fr%
Automovilistas	4	0.78%
Motociclistas	191	37.09%
Transporte publico	210	40.78%
Todos las infringen	110	21.36%
Total	515	100.00%



Nota: el total de respuestas es mayor a la muestra, debido a que la pregunta es de opción múltiple, por lo tanto, los encuestados podían marcar más de una alternativa.

Interpretación

Según los datos obtenidos, el 40.78% de los encuestados consideran que conductores del transporte público irrespetan en mayor medida las normas de tránsito, el 37.09% los motociclistas mientras que el 21.36% considera que todos los conductores infringen la ley, y solo el 0.78% mencionó que los automovilistas son los que más las irrespetan.

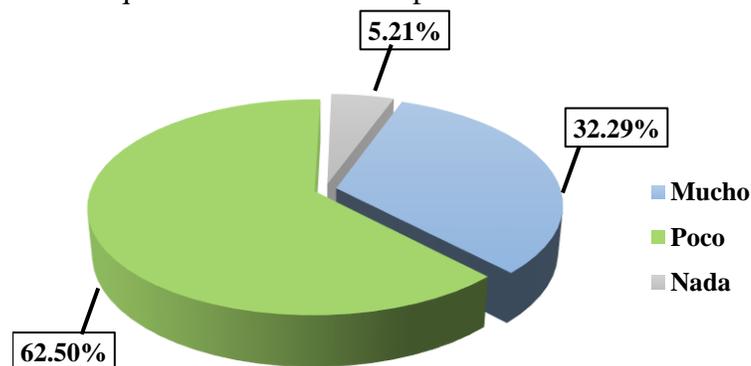
Análisis

Los automovilistas consideran que los tipos de conductores que con mayor frecuencia irrespetan las leyes de tránsito son los de transporte público, debido a que acostumbran llevar las puertas de las unidades abiertas, hacen paradas en lugares no autorizados, conducen con exceso de velocidad y nunca utilizan el cinturón de seguridad. Seguido de los conductores de moto porque constantemente esperan el cambio del semáforo en medio de la cebrá peatonal, cruzan la doble línea amarilla, se transportan en grupos de tres y en ocasiones algunos de sus pasajeros no porta casco.

21. ¿Qué tanto conoce sobre el tema de educación vial?

Objetivo: Catalogar el grado de conocimiento que los automovilistas poseen sobre el tema de educación vial.

Educación vial	Fa	Fr%
Mucho	124	32.29%
Poco	240	62.50%
Nada	20	5.21%
Total	384	100.00%



Interpretación

El 62.50% de las personas encuestadas consideran tener poco conocimiento sobre educación vial, un 32.29% dijo tener mucho conocimiento y el 5.21% no conocen sobre el tema.

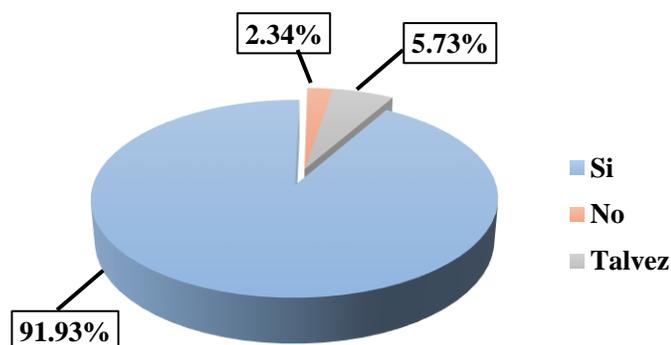
Análisis

Gran parte de los automovilistas manifiestan tener mucho conocimiento sobre el tema de educación vial; sin embargo, existe otro porcentaje que conocen poco del tema y un pequeño porcentaje dijo no poseer conocimiento sobre éste.

22. ¿Estaría usted de acuerdo en que se le proporcionara información sobre educación vial a las personas antes de obtener su permiso para conducir cualquier tipo de automotor?

Objetivo: Analizar si los automovilistas estarían de acuerdo que todas las personas reciban información sobre educación vial antes de obtener la licencia para conducir cualquier tipo de automotor.

Alternativas	Fa	Fr%
Si	353	91.93%
No	9	2.34%
Talvez	22	5.73%
Total	384	100.00%



Interpretación

El 91.93% de la población está de acuerdo de que se brinde información sobre educación vial antes de obtener la licencia de conducir, el 5.73% menciona que talvez y un 2% no lo está.

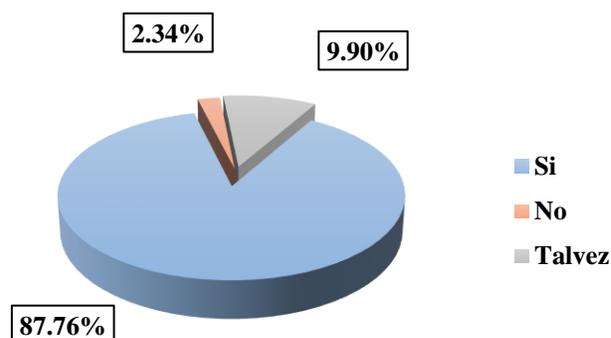
Análisis

Los automovilistas, en su mayoría, están de acuerdo que se brinde información sobre educación vial, esto generaría mayor conocimiento sobre el tema y evitaría posibles accidentes de tránsito en un futuro, mientras que un pequeño porcentaje no estaría de acuerdo por motivos de tiempo debido a que consideran que el tramitar la licencia de conducir actualmente ya es un proceso complicado y al incorporar un nuevo filtro sería aún más tedioso.

23. ¿Estaría usted de acuerdo en que las personas que infringen recurrentemente las normas de tránsito sean sometidas a una capacitación sobre educación vial antes de obtener nuevamente su licencia de conducir?

Objetivo: Tomar como una opción de sanción que las personas que infringen con mayor frecuencia las leyes de tránsito, reciban una capacitación de educación de educación vial antes de obtener nuevamente su licencia.

Alternativas	Fa	Fr%
Si	337	87.76%
No	9	2.34%
Talvez	38	9.90%
Total	384	100.00%



Interpretación

El 87.76% de la población encuestada está de acuerdo en que se brinde capacitación sobre educación vial a los conductores que frecuentemente infringen la ley, el 9.90% talvez lo consideraría necesario siempre y cuando esto aplique para todas las personas que infringen la ley. Mientras que un 2.34% no estaría de acuerdo en que se implemente.

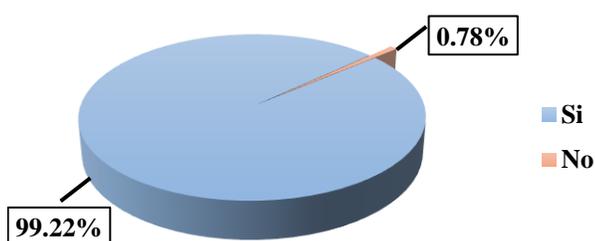
Análisis

Los automovilistas, consideran importante que se brinde capacitación sobre el tema de educación vial a los conductores que infringen recurrentemente las normas de tránsito y que cuando estos soliciten refrendar su licencia sea obligatorio haberse sometido a ese curso, mientras que un pequeño porcentaje no estaría de acuerdo por el tiempo que les tomaría.

24. ¿Estaría usted de acuerdo en que el VMT realizara una campaña para promover la educación vial en los motociclistas del municipio de San Salvador?

Objetivo: Plantear ante las autoridades del VMT si los automovilistas estarían de acuerdo para que se realizará una campaña para promover la educación vial en los motociclistas.

Alternativas	Fa	Fr%
Si	381	99.22%
No	3	0.78%
Total	384	100.00%



Interpretación

Según los datos obtenidos, el 99.22% de la población encuestada considera necesario que se realicen campañas para promover educación vial, mientras que el 0.78% no lo considera necesario.

Análisis

La mayor parte de automovilistas, considera necesario que se implementen campañas de educación vial enfocadas a los motociclistas con el fin de concientizar a este sector para que manejen con la precaución debida y generan una disminución de accidentes viales. Aunque también opinan que se debería de hacer una campaña de forma general porque existen tanto motociclistas como automovilistas imprudentes para manejar.

11.2.3. Conclusiones y recomendaciones

a) Conclusiones

- La mayoría de automovilistas cuentan con más de tres años de experiencia en el manejo y consideran que su comportamiento al momento de conducir es tranquilo, así mismo muchos de ellos portan sus documentos en regla, es decir vigentes.
- En su mayoría, los automovilistas tiene conocimiento de las normas de tránsito, pero aun así existe un alto porcentaje de ellos que las quebrantan cometiendo infracciones tales como, cruces indebidos, cruzar el semáforo en rojo, invadir el carril y conducir a exceso de velocidad.
- Existe un alto porcentaje de automovilistas que han sufrido algún accidente de tránsito por motivos de conducir a exceso de velocidad, distraerse al momento de conducir, no

respetar las señales prioritarias, invadir el carril, entre otros; por lo que en su mayoría han sido responsables de generar colisiones entre vehículos, motocicletas o salidas de la vía.

- Gran parte de los automovilistas consideran que debería de existir un carril exclusivo para los motociclistas porque aseguran que muchos de ellos tienen un comportamiento temerario o agresivo.
- Según los automovilistas, los que más irrespetan las normas de tránsito son los conductores del transporte público y los motociclistas debido a que éstos se distraen al momento de conducir, debido a que realizan maniobras imprudentes cuando manejan.
- Los automovilistas estarían de acuerdo en que se les proporcionara información sobre educación vial por medio de una campaña que promueva dicho tema, debido a que su conocimiento sobre éste es poco, pues las personas que no asisten a una escuela de manejo, no reciben la capacitación teórica y este tipo de información es omitida antes de sacar su licencia de conducir.

b) Recomendaciones

Tomando en cuenta muchas de las opiniones de los automovilistas recogidas durante la investigación de campo se sugieren las siguientes recomendaciones:

- Proponer la implementación de kioscos en los cuales los conductores puedan sacar su cita para asistir a una entidad cercana en la que puedan de una sola vez llegar a renovar sus documentos sin demoras y procedimientos demasiado largos.

- Crear una página de Facebook en la cual se promueva la educación vial, debido a que es uno de los medios más utilizadas por personas jóvenes.
- Viralizar información tal y como las principales causas por las que se generan los accidentes de tránsito, promover el uso adecuado del casco para los motociclistas, etc. Esto, por medio de blogs informativos.
- Realizar alianzas con universidades que ayuden a crear grupo de servicio social como voluntariado para promover la educación vial.
- Diseñar una campaña publicitaria para promover de distintas maneras la educación vial en los conductores en general.

12. PLAN DE SOLUCIÓN

12.1. Generalidades

Los accidentes de moto son un problema que afectan negativamente al país debido a que según datos del Viceministerio de Transporte, incrementan año con año a tal punto de generar cifras alarmantes, por tal razón, la institución tomó a bien realizar una alianza con el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CONASEVI), la cual se encarga de realizar las campañas para prevenir accidentes viales y otro tipo de estrategias que permitan promover la educación y seguridad vial.

La tendencia de incremento de este tipo de accidentes genera importantes implicaciones económicas tanto para las familias como para hospitales, éstos, también pueden llegar a ocasionar incapacidades físicas o mentales y en algunos casos generar la muerte.

En El Salvador es muy frecuente observar a este tipo de conductores sin protección alguna e inclusive si utilizan el casco lo hacen de forma errónea debido a que no lo abrochan, lo que provoca una alta probabilidad de que al tener un accidente vial sufran un mayor impacto y perjudique su cabeza.

En la mayoría de conductores, no existe la educación ni cultura vial, debido a que en el país domina la “Ley del más fuerte”, es por ello que se tienden a irrespetar las normas de tránsito y al resto de conductores que se encuentran en la carretera, los valores de cordialidad, respeto y responsabilidad se han perdido, por lo que se hace necesario inculcarlos nuevamente.

Por lo que es necesario realizar un diseño de Plan de Marketing Social que permita promover la educación y conciencia vial en los motociclistas del municipio de San Salvador

12.2. Justificación

La presente investigación diseño de plan de marketing social para promover la educación vial de los motociclistas del municipio de San Salvador aplicado a VMT, pretende contribuir a un enriquecimiento tanto intelectual como social.

El marketing social es una tendencia poco considerada para desarrollar por muchas organizaciones o instituciones, sin embargo éste, cobra gran importancia al momento de crear estrategias que ayuden a éstas a tener un mayor reconocimiento ante las personas y la sociedad misma, buscando sentirse identificadas con el mensaje o causa.

En la actualidad existen pocas campañas realizadas por parte del VMT y éstas son promovidas en ciertas temporadas del año. Por tanto, es necesario reflejar la creación e implementación de

nuevas estrategias enfocadas a promover la educación vial, logrando de esta forma la concientización para cambiar patrones de conducta al momento de conducir, en el sector motociclístico.

12.3. Importancia

Esta investigación es importante para tres segmentos de mercado:

12.3.1. Para los motociclistas:

Al promover la educación vial, se podrá concientizar a las personas sobre los riesgos que genera manejar una motocicleta, como también las consecuencias que se generan al no respetar las señales prioritarias, de las cuales podemos mencionar, no respetar los altos, hacer cruces indebidos, cruzar el semáforo en rojo, estacionarse en lugares no autorizados.

12.3.2. Para los automovilistas:

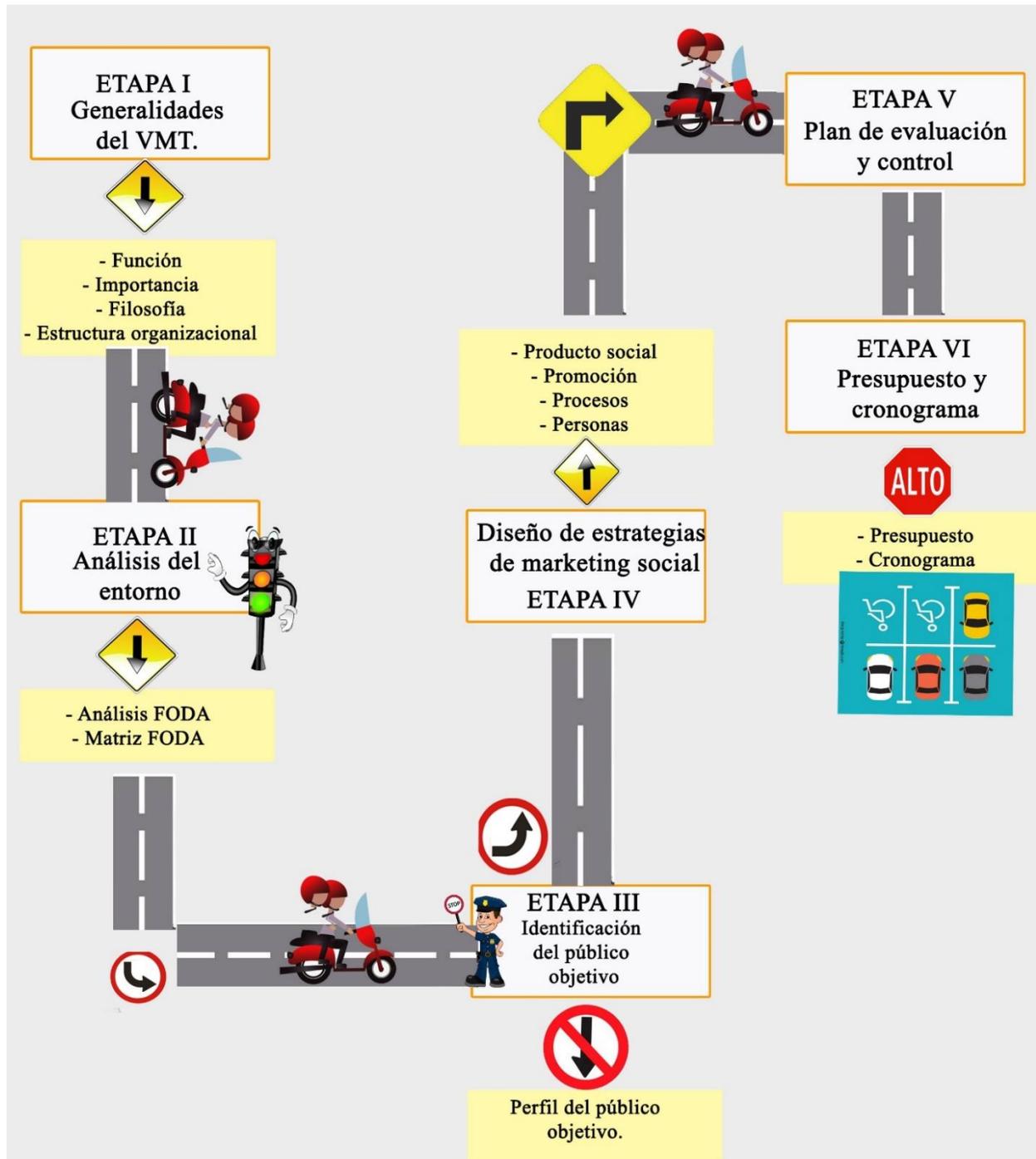
Concientizar a los conductores que deben de manejar a la defensiva con la finalidad que exista respeto mutuo entre motociclistas y peatones, y de esta manera prevenir accidentes viales con la finalidad de reducir las altas estadísticas de accidentes de tránsito.

12.3.3. Para el VMT:

Es necesario crear estrategias que permitan promover la educación vial para la prevención de accidentes de tránsito y de esta forma, fomentar la cultura vial en los motociclistas, contribuyendo de esta manera ante la problemática que existe en el país respecto a los inadecuados patrones de conducta que muestran este tipo de conductores.

12.4. Esquema del Plan de Marketing Social

Figura 2. Esquema del plan de marketing social



Fuente: Elaboración propia del equipo de investigación.

12.4.1. ETAPA I. Generalidades del Viceministerio de Transporte (VMT)

La institución se fundó el 25 de junio 1993, impulsando a la modernización y sistematización de procesos especialmente a buses, microbuses, taxis entre otros.

El primer viceministro estableció las primeras normas de tránsito y abrió la brecha realizando la primera mesa de negociación entre empresarios del transporte colectivo y gobierno.

En el año 1997 se crearon tres instituciones con el objetivo de agilizar los trámites de los usuarios.

- ✓ Primera en Santa Ana, el 24 de Febrero
- ✓ La segunda el 11 de Septiembre
- ✓ Tercera el 05 de Noviembre

Tabla 1. Viceministros del VMT

Nombre	Año
1. Licenciado Rogelio Juan Tobar	1993-1994
2. Arquitecto Rafael Alfaro	1994-1995
3. Licenciado Julio Valdivieso	1995-2000
4. Licenciado Ricardo Yúdice	2000-2003
5. Licenciado Américo Francisco Hidalgo	Julio- Agosto 2003
6. Licenciado Rogelio Juan Tobar	2003-2004
7. Licenciado Ángel Benjamín Cestoni	2005
8. Licenciado Mauricio Chavarría	2006-2007
9. Licenciado Luis Felipe Moreno	2007-2009
10. Licenciado Nelson García	2009-2018

Fuente: Elaboración propia del equipo con información tomada de <http://www.vmt.gob.sv/>

a) Función del VMT

El Viceministerio de Transporte es la institución encargada de mantener el orden en el transporte y tránsito del país; así mismo vela por el movimiento de bienes y servicios junto a la seguridad, eficiencia y la oportunidad. Además contribuye con la integración y el desarrollo económico y social que pueda sostener el país.

El Viceministerio de Transporte llega a ser quien se encarga de dar la licencia a todos los automovilistas, revisar y crear registros de carros que circulan por las carreteras del país, de la misma forma para cualquier vehículo donde se transporten las personas que viven dentro de la República.

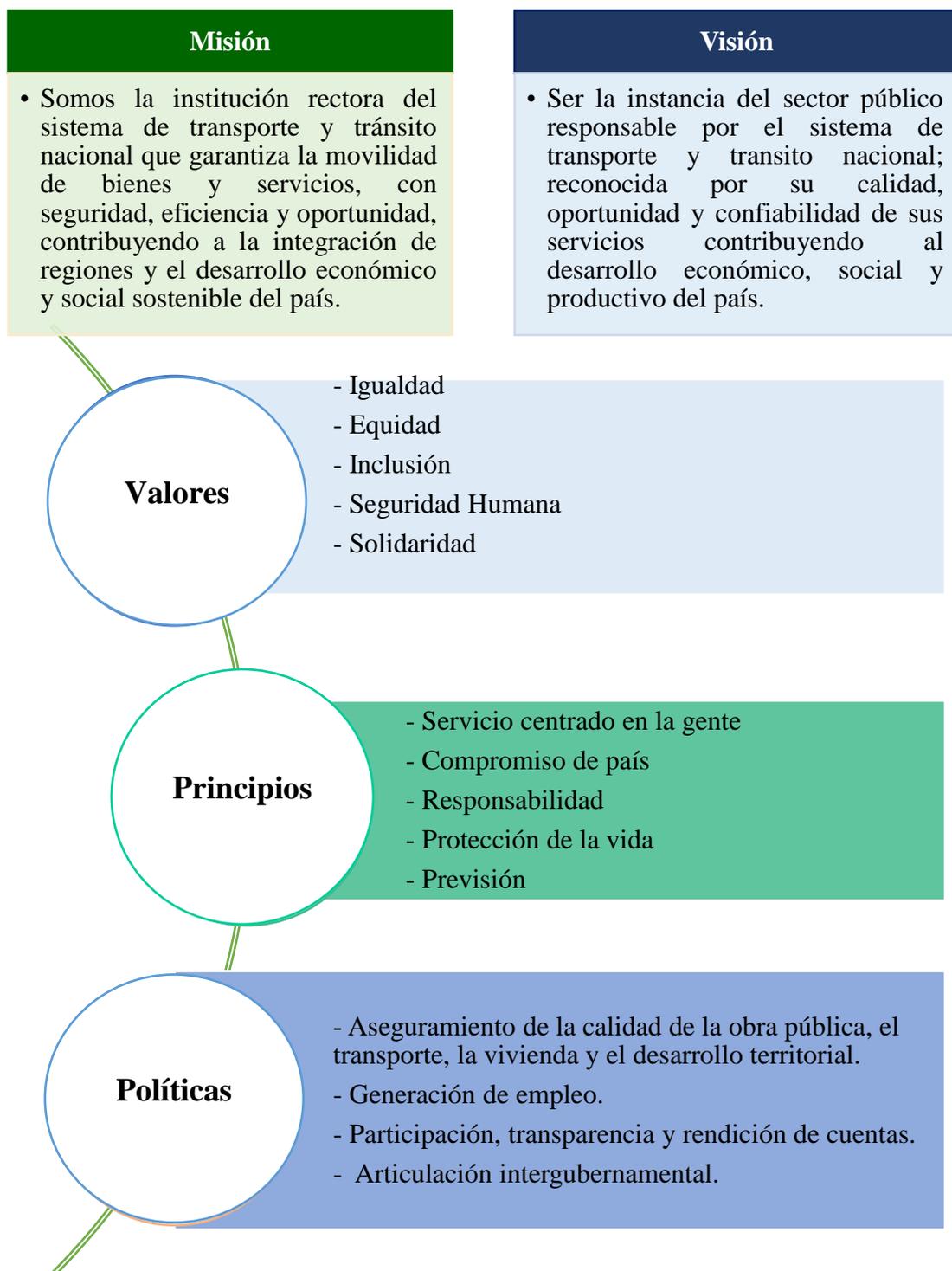
b) Importancia

La institución se creó a partir de que el gobierno no podía sostener todos los problemas que se presentaban, fue entonces cuando empezaron a crearse directivas que se encargarían de realizar las revisiones y creaciones del control al que se le había asignado.

De tal forma que estos pudieran controlar esos sectores que el gobierno solo verificaría, lo que ayudo a presentar mejores balances sobre lo que se realiza en cada uno de estos sectores.

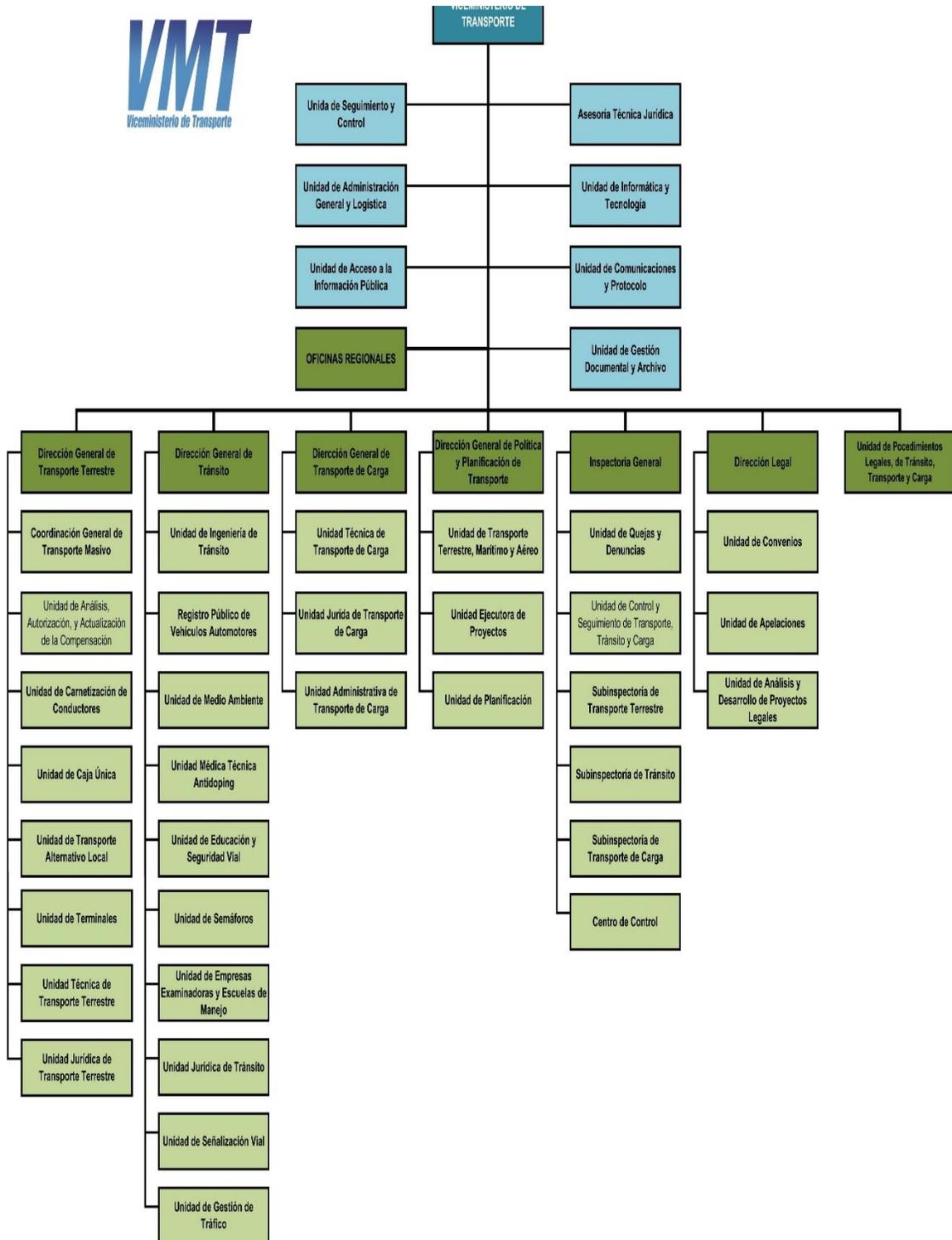
c) Filosofía del VMT.

Figura 3. Filosofía del VMT



d) Estructura organizacional.

Figura 4. Organigrama del Viceministerio de Transporte



12.4.2. ETAPA II. Análisis del entorno

a) Análisis FODA.

Figura 5. FODA VMT



Fuente: Elaboración propia del equipo de investigación.

Fortalezas

- **Mayor transparencia en el ámbito económico.**

El Viceministerio de Transporte ha logrado combatir dentro de la institución la corrupción, y mantiene accesible al público todas las resoluciones legislativas que el gobierno incorpora a la ley.

- **Alianzas con instituciones que ayudan a promover por medio de campañas publicitarias la prevención de accidentes viales.**

El VMT trabaja en conjunto con CONASEVI realizando campañas de concientización vial con el fin de prevenir y evitar accidentes de tránsito; a este esfuerzo, se une la empresa SUPER REPUESTOS, elaborando publicidad de prevención.

- **Adecuada atención, orientación y asesoría proporcionada al usuario.**

La institución trabaja en la atención brindada a los usuarios que visitan sus instalaciones proporcionando orientación y asesoría eficiente.

- **Oportunas relaciones con otras instituciones que conllevan al buen funcionamiento del VMT.**

El trabajo que el VMT realiza con instituciones como CONASEVI, MOP, FOVIAL, FONAT y la unidad de tránsito de la PNC, conllevan al buen funcionamiento de toda la red vial del país y la implementación de leyes, evitando percances viales en calles y carreteras del país.

- **Buenas relaciones con la Policía Nacional de Tránsito para monitorear el tráfico.**

La Unidad de Tránsito de la Policía Nacional, es la encargada de velar por el respeto a las normas de tránsito establecidas en la ley y en caso de no obedecer, es la única encargada de sancionar a los conductores que la infrinjan.

- **Alianza con la institución FONAT.**

El trabajo que realiza el FONAT es establecido como una Ley creada para ayudar a personas que han sido víctimas de algún tipo de accidente de tránsito.

Oportunidades

- **Realizar charlas informativas sobre el tema de educación vial en institutos escolares.**

Las charlas informativas a estudiantes ayudan a hacer énfasis en la importancia de manejar a la defensiva, el respeto a los peatones y a la debida señalización; y de esta forma evitar accidentes.

- **Creación de campañas dirigidas a motociclistas.**

Al enfocar campañas dirigidas a motociclistas se destacan leyes de tránsito para promover y concientizar al sector, con el fin de disminuir accidentes viales por imprudencia al manejar en calles y carreteras.

- **Promover programas de voluntariado como parte de servicio social.**

El VMT al realizar alianzas con instituciones públicas y universidades, podrá contar con voluntariado para promover la educación vial en diferentes sectores del municipio de San Salvador.

- **Ampliación de publicidad para la prevención de accidentes.**

Al contar con mayor información vial en publicidad enfocada en las normas de tránsito que más se infringen, se retroalimentaría a los conductores a respetar la ley vigente.

- **Alianzas con empresas privadas para patrocinio.**

La realización de alianzas con empresas privadas beneficiaría al VMT, como a la empresa que brinde el patrocinio, generando el reconocimiento e imagen positiva en el público objetivo que consume los productos que la empresa ofrece.

- **Mayor presencia en redes sociales para promover la educación vial.**

El promover la educación vial por medio de redes sociales, ayudara a brindar información a un mayor número de personas, generar transparencia y empatía con los seguidores.

Debilidades

- **Campañas de prevención de accidentes enfocadas solo al sector automovilístico.**

Las campañas de prevención vial implementadas por CONASEVI van dirigidas en su mayoría a conductores de vehículos, y se deja de lado la concientización específica de cada sector.

- **Campañas realizadas por el VMT de forma estacionaria.**

El mayor énfasis que hace CONASEVI con las campañas de prevención es en periodos vacacionales, impidiendo con esto concientizar a los conductores a respetar las normas de tránsito en periodos no vacacionales.

- **Baja presencia policial en zonas de alto tráfico.**

El recurso humano de la Policía de Tránsito es limitado, por lo tanto no se alcanzan a cubrir todas las zonas de alto tráfico en horas pico.

- **Poca difusión en medios publicitarios de campañas en prevención de accidentes.**

El VMT cuenta con poca publicidad en medios de comunicación, lo que permite cierta desventaja para poder promover la educación y cultura vial.

- **Poca interacción en redes sociales.**

A pesar de que en las páginas de redes sociales se difunde información sobre consejos de educación vial, existe poca interacción con los seguidores.

- **Largas distancias para llegar a las instalaciones del VMT.**

La institución no cuenta con kioscos informativos para sus usuarios dentro de la ciudad de San Salvador, lo que ocasiona atrasos al realizar trámites en la sede de la institución y sobre carga laboral para los empleados administrativos.

- **Poco material con contenido preventivo.**

El material con contenido preventivo que la institución brinda no logra ser difundido a nivel nacional lo que ocasiona poca retroalimentación de las normas establecidas en la ley.

Amenazas

- **Falta de interés de empresas privadas en colaborar con la campaña.**

Son pocas las empresas privadas que deciden colaborar con instituciones de gobierno con el fin promover alguna campaña social, por el motivo que las empresas trabajan internamente en responsabilidad social empresarial.

- **Obras de infraestructuras mal diseñadas.**

Las obras viales mal diseñadas o deterioradas por el poco mantenimiento ocasionan percances que aumentan la gravedad de los accidentes de tránsito en distintos puntos de San Salvador.

- **Procesos burocráticos.**

Como institución gubernamental el VMT mantiene procesos administrativos que por lo general demandan mucho tiempo, y son denominados complicados.

- **No existe un manual exclusivo para motociclistas.**

El único manual con el que cuenta la institución es el reglamento de tránsito y en este se establecen las normas a seguir en general para todo conductor, el sector motociclista no cuenta con una sección específica donde se resalte las normas que deben seguir al manejar y los implementos obligatorios que deben portar.

- **Intolerancia al volante por parte de los conductores.**

El comportamiento agresivo de los conductores ante cualquier circunstancia de tránsito, conlleva el irrespeto a las normas de tránsito y seguridad vial de peatones y conductores.

- **Falta de concientización en temas de accidentes viales.**

Es poco lo que la institución realiza para concientizar a los conductores a manejar a la defensiva y evitar el irrespeto de las normas de tránsito vigente.

b) Matriz FODA

Cuadro 7. Matriz FODA

Análisis interno	Fortalezas	Debilidades
	<p>F1 - Mayor transparencia en el ámbito económico.</p> <p>F2 - Alianzas con instituciones que ayudan a promover la prevención de accidentes viales.</p> <p>F3- Adecuada atención, orientación y asesoría proporcionada al usuario.</p> <p>F4- Oportunas relaciones con otras instituciones que conllevan al buen funcionamiento del VMT.</p> <p>F5- Buenas relaciones con la Policía Nacional de Tránsito para monitorear el tráfico.</p> <p>F6 Alianza con la institución FONAT.</p>	<p>D1- Campañas de prevención de accidentes enfocados solo al sector automovilístico.</p> <p>D2- Campañas realizadas por el VMT de forma estacionaria.</p> <p>D3- Baja presencia policial en zonas de alto tráfico.</p> <p>D4- Poca difusión en medios publicitarios de campañas en prevención de accidentes.</p> <p>D5- Poca interacción en redes sociales.</p> <p>D6- Largas distancias para llegar a las instalaciones del VMT.</p> <p>D7- Poco material con contenido preventivo</p>
Análisis externo	FO	DO
<p>O1- Realizar charlas informativas sobre el tema de educación vial en institutos escolares.</p> <p>O2- Creación de campañas dirigidas a motociclistas.</p> <p>O3- Promover programas de voluntariado como parte de servicio social.</p> <p>O4 - Ampliación de publicidad para la prevención de accidentes.</p> <p>O5- Alianzas con empresas privadas para patrocinio.</p> <p>O6- Mayor presencia en redes sociales para promover la educación vial.</p>	<p>F2O3- Ampliar las alianzas con instituciones a través de voluntariado como parte de servicio social.</p> <p>F5O3- Mantener contacto con la policía de tránsito para que pueda apoyar al VMT en zonas de alto tráfico en horas pico.</p>	<p>D1O2- Diseñar una campaña dirigida al sector motociclístico.</p> <p>D2O4- Diseñar campañas relevantes en periodos no vacacionales, si no de forma permanente con el fin de generar mayor impacto en la población.</p> <p>D5O6- Generar contenido en redes sociales (Facebook, Instagram y Twitter) promoviendo la educación vial a través de las herramientas antes mencionadas.</p> <p>D4O5- Crear alianzas con empresas privadas para aumentar la difusión de campaña a través de material POP.</p>
Amenazas	FA	DA
<p>A1 Falta de interés de empresas privadas en colaborar con la campaña.</p> <p>A2 Obras de infraestructuras mal diseñadas.</p> <p>A3 Procesos burocráticos.</p> <p>A4 No existe un manual exclusivo para motociclistas.</p> <p>A5 Intolerancia al volante por parte de los conductores.</p> <p>A6 Falta de concientización en temas de accidentes viales.</p>	<p>F4A1 Realizar alianza con Industrias la Constancia para patrocinios.</p> <p>F3A4 Fortalecer la asesoría brindada por el VMT a través de la creación de un manual exclusivo para los conductores de motocicletas.</p>	<p>D7A6 Diseñar material (brochure) con información relevante de la educación vial.</p> <p>D6A3 Instalación de kioscos en centros comerciales del municipio de San Salvador para agilizar los procesos.</p> <p>D1A5 Programar charlas informativas preventivas, con el fin de minimizar los casos de intolerancia al volante.</p>

Fuente: Elaboración propia del equipo de investigación.

12.4.3. ETAPA III. Identificación del perfil objetivo

a) Segmentación del perfil objetivo

Con base en la información recolectada por medio de la investigación, se determinó el público objetivo de la siguiente manera:

Cuadro 8. Segmentación del perfil objetivo

Características	Descripción
Demográfico	Hombres y Mujeres mayores a 18 años de edad, estado de ocupación indiferente.
Geográfico	Conductores de motocicletas del municipio de San Salvador.
Psicográfico	Personas que les apasiona conducir una motocicleta.
Conductual	Personas que utilizan la motocicleta como medio de transporte para desplazarse de un lugar a otro.

Fuente: Elaboración propia del equipo de investigación.

12.5.3. ETAPA IV. Diseño de estrategias de Marketing Social.

a) Estrategia de producto

En esta estrategia se toman en cuenta los 3 niveles del producto, y se presentan a continuación:

Producto básico	Producto deseado	Producto aumentado
<ul style="list-style-type: none"> Prevenir accidentes de motocicleta. 	<ul style="list-style-type: none"> Promover la educación vial en los motociclistas. 	<ul style="list-style-type: none"> Charlas informativas de educación vial por medio de grupos de voluntariado.

Nombre de la estrategia	“Campaña de concientización para la prevención de accidentes viales”
Objetivo	Concientizar los beneficios del adecuado manejo de la motocicleta y el correcto uso de los elementos de protección para prevenir accidentes.
Importancia	Para disminuir accidentes de tránsito, es necesario orientar y hacer conciencia en los conductores sobre el adecuado manejo de la motocicleta y el uso correcto de los elementos de protección para actuar con responsabilidad al momento de conducirse en las carreteras.
Descripción	Campaña de concientización orientada a promover la educación vial en los motociclistas del municipio de San Salvador para prevenir accidentes viales en las principales carreteras. El nombre de la campaña será “EVITA EL IMPACTO, Reduce la velocidad” y se promocionará a través de distintos medios, como vallas, mupis, redes sociales, entre otros.
Duración	De Enero a Diciembre de 2019

b) Estrategias de promoción

Nombre de estrategia		“Difusión en medios OTL”
Objetivo	Crear diferentes páginas en redes sociales en las cuales se comparta información sobre el tema de educación vial en los conductores de motocicletas.	
Importancia	La creación de páginas sociales Facebook y Twitter, para promover la educación vial en el sector motociclista a través de estos medios es de vital importancia, debido a que se puede concientizar a este tipo de conductor virtualmente para obtener un mayor alcance.	
Tácticas	<ul style="list-style-type: none"> • Crear una Fanpage de Facebook con el nombre de la campaña. • Crear un perfil de Twitter • Crear un perfil de Instagram 	
Descripción	<ul style="list-style-type: none"> • En Facebook, se compartirán videos que ayuden a promover la educación vial en los conductores de motocicletas, así mismo información relevantes que ayude a concientizarlos. • En Twitter, se manejaran los hashtag (#) para que le den seguimiento y poder promover la educación vial. • En Instagram, se compartirán imágenes de accidentes motociclisticos, con el fin que este tipo de conductor tome conciencia y prudencia cuando maneja. <p>Nota: Todas estarán acompañadas de slogan.</p>	
Costo	Sin costo El mantenimiento de la página sea por medio de servicio social por parte de estudiantes universitarios.	





Nombre de estrategia	“Difusión en medios de publicidad exterior”
Objetivo	Diseñar Mupis y Vallas publicitarias con el fin de promover la educación vial en los conductores de motocicleta en las principales calles del municipio de San Salvador.
Importancia	El diseño de Mupis y Vallas Publicitarias permitirá que dicho tema se promueva en medios que poco utilizados por el Viceministerio de Transporte en las zonas de alto tráfico del municipio.
Tácticas	Para el diseño de Mupis y Vallas Publicitarias: <ul style="list-style-type: none"> • Se elegirán diseños llamativos para captar la atención de los motociclistas. • Se contratará a una empresa de publicidad para la colocación de estos medios de publicidad.
Descripción	Con el fin de promover la educación vial se colocaran los Mupis y Vallas publicitarias en lugares de alto tráfico que permita que los conductos de motocicleta y vehículo verlos: <ol style="list-style-type: none"> 1. 1 Vallas Unipolares Standard en Alameda Roosevelt 2. Pantalla Digital en Alameda Enrique Araujo 3. Vallas Unipolares Standard en la Juan Pablo II 4. Pantalla Digital en Boulevard de los Héroes 5. Mupis en Metrocentro y 1 en Galerías y 1 en Metro Sur 6. Vallas Perimetrales en Boulevard del ejercito 7. Vallas Unipolares Standard en Boulevard los próceres
Costo	Costo Total = \$12,120.45 Mensual.
Duración	De Enero a Diciembre 2019

- Diseño de vallas





- Diseño de Mupis



Nombre de estrategia	“Actividades para activación de campaña”
Objetivo	Crear alianza estratégicas con Industrias la Constancia para patrocinios.
Importancia	La alianza que se realice para patrocinios con industrias la constancia ayudará a la institución dar a conocer la campaña “EVITA EL IMPACTO” dirigida a los conductores de motociclista.
Tácticas	<p>✓ Promoviendo la campaña junto a Industrias la Constancia se realizaran diferentes actividades donde la empresa será patrocinadora :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caminatas • Carreras aeróbicas • Concurso de gimnasias • Exhibiciones de motocicletas
Descripción	<p>✓ Las caminatas y carreras aeróbicas se realizarán en el parque Cuscatlán.</p> <p>✓ Concurso de gimnasia y exhibiciones de motocicletas se llevarán a cabo en El Salvador del Mundo.</p>
Costo	Sin costo, debido a que se pretende pedir patrocinios de empresas privadas.
Duración	De Enero a Marzo 2019.

Caminata por una CULTURA VIAL

Sé un ciudadano ejemplar, y únete a nuestra caminata
para promover la educación vial en los conductores de moto
y de esta manera prevenir que los accidentes incrementen!

Adquiere tu kit por \$12.00
Incluye camiseta, gorra y squeezer
Adquierelos en cualquier Super Selectos

**Lugar: Ciclovía
Constitución**

Día: Domingo 17 de marzo de 2019

Hora: 7:00 a.m.

Nombre de estrategia	“Material publicitario impreso”
Objetivo	Crear brochure, Flyers y Afiches donde se comparta información de educación vial dirigida al sector motociclista.
Importancia	La elaboración de material publicitario impreso permitirá llegar a un amplio número de motociclistas, debido a que es un medio informativo de fácil acceso en el cual se puede difundir la educación vial.
Tácticas	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño de Brochure • Diseño de Flyers • Diseño de Afiches • Elegir colores e imágenes llamativos. • Elegir el tipo de papel en el que serán impresos. • Colocar información relevante de la educación vial.
Descripción	Se elaboraran material publicitario impreso, los cuales contengan información acerca del tema de educación vial, con el fin de promoverla, por medio de la policía de tránsito, estos los proporcionarán en los retenes que se llevan a cabo en las calles del municipio de San Salvador, en cuanto a los afiches colocarlos en las principales zonas.
Costo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Brochure = \$500.00 ✓ Flyers = \$2,000.00 ✓ Afiches = \$100 Costo Total = \$ 2,600
Duración	De Abril a Junio 2019

¿Qué es la educación vial?

“Es una serie de medidas y recomendaciones que todo individuo debe conocer al momento de transitar por la vía pública, ya sea como conductor de cualquier tipo de vehículo (automóvil, motocicleta, bicicleta) o como peatón.

¿Por qué es importante?

La educación vial es una parte importante dentro de lo que es la **formación ciudadana**, ya que fomenta la **cultura** de respeto hacia la vida propia y la de las demás personas.

¿Cuáles son las principales normas que deben seguir los motociclistas?

1. Uso obligatorio de casco

Art.86 de la Ley de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial.

2. Renovar la tarjeta de circulación cada año.

Art. 21 del Reglamento General de Tránsito.

3. Portar placa trasera con medidas de 18 cms de largo por 16 cms de ancho.

Arts. 26 y 32 inc.2 de Reglamento General de Tránsito.

4. No podrán viajar más de dos personas.

Art. 128, Inc.4 del Reglamento General de Tránsito.

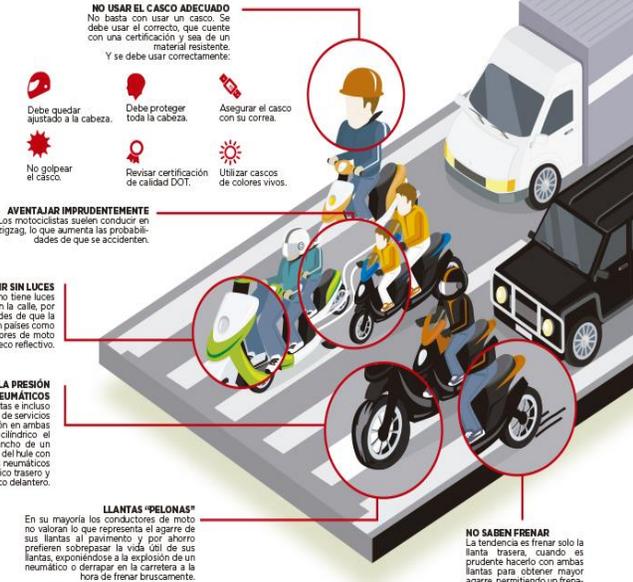
Algunos consejos...

- **Sobre la velocidad:**
 - En las ciudades o zonas pobladas, su velocidad máxima será de 50 kms/hora.
 - Para doblar en boca-calle, doblar esquinas y en cruces hasta 20 kms/hora.
 - En carreteras, fuera de las poblaciones y en línea recta, hasta 90 kms/ hora.
 - En carreteras en curva, hasta 40 kms/hora.
- Conducir con las luces encendidas
- No virar en “U” en los pasos a nivel, túneles, carreteras, o lugares demarcados con línea central amarilla.
- No llevar bultos que impidan el uso de ambas manos para conducir.
- Mantener la distancia indicada con los demás vehículos.

Los peligros de andar en moto

MATILDE CÓRDOBA Y RAFAEL LARA

En 2009 el 5% de la población usaba una motocicleta como medio de transporte. Cinco años después ese número se duplicó. La razón es sencilla: este vehículo gasta menos combustible y su acceso es más fácil. Sin embargo, tantos son sus beneficios como los riesgos que conlleva a movilizarse en una moto, sobre todo si no se toma en consideración una serie de precauciones.



Predominan las motos de motor de 125 y 200 centímetros cúbicos (cc), las primeras son las favoritas porque requieren de menos combustible y son más rápidas para desplazarse.

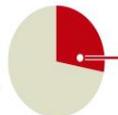


40% de los accidentes mortales son provocados por motos.



40% se reduce el riesgo de morir si se usa un casco.

300,000 motos hay en el país.



116,600 motos circulan en Managua.

Educación vial para motociclistas



Nombre de la estrategia	“Artículos promocionales”
Objetivo	Buscar empresas privadas que patrocinen la elaboración de artículos promocionales que permita dar a conocer la campaña realizada en conjunto con el Viceministerio de Transporte
Importancia	La búsqueda de patrocinios con distintas empresas ayudará a la institución dé a conocer la campaña para motociclistas de manera directa y de forma gratuita para el participante.
Tácticas	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar camisetas. • Diseñar Gorras • Diseñar Squeezes
Descripción	Todo el material POP diseñado, estará compuesto por el nombre y logo de la campaña “EVITA EL IMPACTO, Reduce la velocidad.
Costo	Costo total = \$3,900 mensuales
Duración	De Agosto a Octubre de 2019

Arte #1. Gorras



Arte #2. Squeezes



Arte #3. Camisetas



c) Estrategias de proceso

Nombre de estrategia	“Manual para motociclistas”
Objetivo	Crear un manual para motociclistas, que contenga la información necesaria para este tipo de conductores.
Importancia	Es necesario crear un manual exclusivo para motociclistas, debido a que solo existe un reglamento general para todos los conductores. Con la elaboración de dicho material se puede promover en un apartado del mismo el tema de educación vial.
Tácticas	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de reglas y procedimientos para los conductores de motocicleta. • Información acerca del tema de educación vial. • Todo conductor de motocicleta debe poseer el manual.
Descripción	Se elaborara un manual exclusivo para motociclistas, el cual contenga las reglas específicas que debe seguir este tipo de conductor, a la misma vez un apartado con información acerca de la educación vial.
Costo	Costo Total \$500.00.
Duración	De Enero a Diciembre 2019

Manual para

MOTOCICLISTAS



Educación Vial

Un nuevo estilo de vida

Nombre de la estrategia	“Kiosco en centro comercial”
Objetivo	Brindar información sobre trámites pertinentes de la institución.
Importancia	Es necesario establecer un Kiosco en el cual se brinde información del VMT acerca de los trámites correspondientes a la institución, cercano a los usuarios que residen en el municipio de San Salvador.
Táctica	<ul style="list-style-type: none"> • Brindar información de manera rápida y oportuna a usuarios. • Selección de la mejor ubicación dentro del centro comercial. • Contar con personal apto para el puesto con el objeto de tratar de la mejor forma a las personas que se acerquen al kiosco.
Descripción	Se colocara un Kiosco en el centro comercial Metrocentro de San Salvador, para brindar información sobre los diferentes tramites que se realizan, permisos legales de conducir a los usuarios que residan en este municipio, y recortar el tiempo de traslado a la sede ubicada en Santa Tecla.
Costo	Costo Total \$ 900 Mensuales
Duración	De Enero a Diciembre 2019



d) Estrategia de personas

Nombre de la estrategia	“Programas de capacitación”
Objetivo	Capacitar a conductores de motocicleta, para que sean más prudentes cuando la manejan en las principales calles del municipio de San Salvador.
Importancia	Al tener el conocimiento acerca del tema de educación vial, se espera que los motociclistas tomen conciencia cuando manejan, de esta manera disminuyan los percances viales que estas personas generan.
Tácticas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Crear alianza con universidades del municipio de San Salvador, para realización de su servicio social. ✓ Impartir charlas acerca del tema de la educación vial a los motociclistas.
Descripción	Se creara alianzas con universidades para la realización de servicio social de jóvenes universitarios, los cuales serán capacitados para impartir charlas a los conductores de motocicleta, a su vez promover la educación vial en las personas del municipio de San Salvador.
Costo	Sin costo, debido a que será parte de programas de servicio social por parte de jóvenes universitarios.
Duración	De Marzo a Noviembre 2019

12.5.4. ETAPA V. Plan de evaluación y control

Cuadro 9. Evaluación y control de estrategias

Estrategias del plan de marketing social.	Indicadores de medición	Acciones a implementar
Estrategia de Producto		
“Campaña de concientización para la prevención de accidentes viales”	<ul style="list-style-type: none"> Número de personas que participen en las diferentes estrategias a realizar en el desarrollo de la campaña. 	<ul style="list-style-type: none"> Realizar diferentes estrategias para promover la campaña “EVITA EL IMPACTO” en el municipio de San Salvador.
Estrategias de Promoción		
“Difusión en medios OTL”	<ul style="list-style-type: none"> Contabilizar el número de seguidores mediante las estadísticas de las redes sociales. 	<ul style="list-style-type: none"> Hacer publicaciones semanales sobre el tema de educación vial dirigidas al sector motociclistas. Dar seguimiento a los comentarios que hagan los usuarios.
“Difusión en medios de publicidad exterior”	<ul style="list-style-type: none"> Número de Mupis que serán colocados. Número de Vallas Publicitarias. Numero de pantallas Digitales. 	<ul style="list-style-type: none"> Colocación de imágenes llamativas en los Mupis, Pantallas Digitales y Vallas Publicitarias en zonas de alto tráfico en el municipio de San Salvador.
“Actividades de activación de campaña”	<ul style="list-style-type: none"> Número de persona que participen en las diferentes actividades. Número de Flyers que se repartirán. Número de Afiches a colocar. 	<ul style="list-style-type: none"> Repartir Flyers en zonas más transitadas del municipio de San Salvador para que las personas participen en las actividades. Colocación de Afiches en lugares más transitados de dicho municipio.
“Material publicitario impreso”	<ul style="list-style-type: none"> Número de Brochure que se proporcionaran. 	<ul style="list-style-type: none"> Repartir Brochures en coordinación con la policía de tránsito en zonas de alto tráfico.
“Artículos promocionales”	<ul style="list-style-type: none"> Número de Gorras a elaborar. Número de Camisas. Número de Squeezes. 	<ul style="list-style-type: none"> Realizar diseños llamativos para el material POP. Buscar patrocinadores para la elaboración de dichos materiales.

b) Presupuesto

Cuadro 11. Presupuesto

N°	Estrategia de Producto				
1	"Campaña de concientización para la prevención de accidentes viales"				
	Estrategias de Promoción	Unidades	Meses / Unidades	Costo Unitario	Costo Total
2	"Difusión en medios OTL"			\$ -	\$ -
3	"Difusión en medios de publicidad exterior"	3 Vallas Unipolares Standard de 40 m2	3 Meses Enero - Marzo	\$ 1,602.25	\$ 14,420.03
		2 Pantallas Digitales spot de 2 minutos 6 x 9m	3 Mese Abril - Junio	\$ 2,565.00	\$ 15,390.00
		1 Valla perimetral de 23 m2	3 Meses Julio - Septiembre	\$ 1,062.60	\$ 3,187.80
		3 Mupis de 1.20 x 1.80m	3 Meses Octubre - Diciembre	\$ 373.90	\$ 3,365.10
4	"Actividades para activación de campaña"			\$ -	\$ -
5	"Material publicitario impreso"	2,000 Brochure	3 Meses Abril- Junio	\$ 0.25	\$ 1,500.00
		1,000 Flyers		\$ 1.50	\$ 4,500.00
		100 Afiches		\$ 1.25	\$ 375.00
6	"Artículos promocionales"	Camisas 500	3 Meses Agosto-Octubre	\$ 2.80	\$ 4,200.00
		Squeezes 500		\$ 2.50	\$ 3,750.00
		Gorras 500		\$ 2.50	\$ 3,750.00
	Estrategias de Proceso				
7	Kiosco en centro comercial	1 kiosco	Enero- Diciembre	\$ 900.00	\$ 10,800.00
8	Manual para motocicletas	5000	Enero- Diciembre	\$ 0.50	\$ 30,000.00
	Estrategia de Persona				
9	"Programas de capacitación"		9 Meses Marzo - Noviembre	\$ -	\$ -
10	Imprevistos (10%)				\$ 9,523.79
				Costo Total Anual	\$ 104,761.72

13. CONCLUSIONES

- Aunque las instituciones encargadas de velar por el cumplimiento de la ley realizan diferentes acciones para que se respete el reglamento de tránsito, la mayoría de conductores no lo hace, por la falta de conciencia e imprudencia vial se ven involucrados en más de algún accidente que muchas veces son víctimas mortales.
- Ante la problemática de accidentes de tránsito, el Viceministerio de Transporte junto con CONASEVI, realizan campañas en prevención de estos, enfocadas al transporte en general y no en un medio específico, estas son reforzadas mayormente en periodos vacacionales.

- Los conductores de motocicleta se han incrementado en los últimos años, por lo que hoy en día no solo la manejan el género masculino si no que existe un buen porcentaje del femenino la utiliza para transportarse. Sin embargo las mujeres son más prudentes y toman conciencia al manejar este medio de transporte, no así los hombres son lo contrario y por falta de educación e imprudencia vial muchas veces son los causantes de un accidente de tránsito.

14. RECOMENDACIONES

- Es necesario fomentar el tema de educación vial desde la niñez, a través de charlas informativas que expertos en el área impartan en centros escolares, institutos y universidades, para que a futuro las personas tomen conciencia cuando manejen algún medio de transporte, lo realicen con la debida precaución y de esa manera se vean disminuidos los accidentes de tránsito.
- En los últimos años las conductores de motocicleta se han incrementado considerablemente, por lo que es de suma importancia la creación de una campaña dirigida al este sector, promoviendo la educación vial, debido a que las instituciones encargadas de realizarlas se enfocan en los conductores en general.
- Promover la campaña dirigida al sector motociclístico todo el año, no solo en periodos vacacionales como lo realizan las instituciones encargadas. De esta manera las personas constantemente estarían informadas acerca del tema de educación vial, y en algún momento dado tomaran conciencia y serán precavidas al manejar.

15. BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- B. Rabassa Asenjo, Diccionario de Marketing, Ediciones Pirámide S.A Madrid, 1978.
- Diccionario Enciclopédico, Editorial McGraw-Hill, 2001.
- Fundamentos de marketing, Roberto (2007).
- Grupo Océano, Enciclopedia de Marketing y Ventas, Editorial Océano.
- Guy Serraf, Diccionario de Mercadotecnia, Editorial Trillas, 2 Edición 2000.
- Juan Castañeda Jiménez, María Olivia de la torre lozano, José Manuel Morán Rodríguez, Luz Patricia Lara Ramírez; Metodología de la investigación, Editorial McGraw-Hill, año 2002.
- Konrad Fischer Rossi, Diccionario de Mercadeo, Editorial Limusa, 2 Edición 1990.
- Marketing social, Luis Pérez (2007).
- Mercadotecnia Social, Philip-Kotler - Editorial Diana, México, (1993).
- Métodos mixtos de investigación, Agustín Campos Arenas, Editorial Magisterios,(2009).
- Napoleón Velarde, Breve diccionario del mercadeo, Editorial Genial, Edición 2009.
- Roberto Hernández Sampieri, Carlos Fernández-Collado, Pilar Baptista Lucio; Fundamentos de metodología de la Investigación, Editorial McGraw-Hill, respecto a primera Edición 2007.

SITIOS WEB

- Causas de accidentes de El Salvador (2016). Diario El Mundo. 16 de diciembre. Recuperado de <https://elmundo.sv/estas-son-las-5-causas-de-accidentes-en-el-salvador/>
- Demotosonline, D. (2017). Principales ventajas y desventajas de las motocicletas. Recuperado de <http://demotosonline.com/principales-ventajas-y-desventajas-de-las-motocicletas/>

- Educalingo, D. (2018). Diccionario. Recuperado de <https://educalingo.com/es/dic-es/motocicleta>
- Español, D. (2011). Blogspot. Recuperado de <https://espanol3cach.blogspot.com>.
- <http://www.demotociclismo.com.sv>.
- <http://www.Transparencia.gob.sv/institutions/vmt/documents/estadísticas>.
- <http://www.vmt.gob.sv/>
- <https://aps.com.sv/las-motocicletas-se-toman-el-salvador/27> may. 2016
- <https://www.elsalvadmipais.com/funcion-del-vice-ministerio-de-transporte-en-el-salvador>
- Que significado, D. (2018). Diccionario. Recuperado de <http://quesignificado.com/educacion-vial/>.
- Tipos de, D. (2018). Estrategias. Recuperado de <http://www.tiposde.org/general/671-estrategias>.

OTROS

- Aguilar Alfaro, Cortez Díaz, Romero Hernández. (2018). Plan Promocional para la comercialización del café molido marca “AROMA DE MONTAÑA” en el área metropolitana de San Salvador. Caso ilustrativo. Universidad de El Salvador.
- Alfaro González, Avelar Alvarado, Elías Urbano. (2016). Plan de mercadeo social para la prevención de embarazos en adolescentes, en coordinación con la INJUVE. Caso ilustrativo. Universidad de El Salvador.
- Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Ley del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

ANEXOS

Anexo 1. Diseño de instrumentos de investigación

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESCUELA DE MERCADEO INTERNACIONAL



ENCUESTA PARA MOTOCICLISTAS

CÓDIGO N• 01

I. Solicitud de colaboración

Somos estudiantes de la carrera de Licenciatura de Mercadeo Internacional, estamos realizando nuestro trabajo de graduación titulado " Diseño de plan de Marketing Social para promover la educación vial en los conductores de motocicleta en el municipio de San Salvador aplicado al VMT ", por lo que solicitamos de su valiosa colaboración contestando la siguiente encuesta que será utilizada para fines académicos. La información que usted brinde será estrictamente confidencialmente. De ante mano muchas gracias.

II. Objetivo: Indagar sobre el grado de educación vial que poseen los conductores de motocicletas del municipio de San Salvador, con el fin de obtener la información necesaria para el diseño de un plan de Marketing Social aplicado al VMT

III. Datos de clasificación

Indicaciones: Marque con una x las siguientes preguntas:

1. Género: a) Masculino ____ b) Femenino ____
2. Edad: a) De 18- a 28 años ____ b) De 29- a 40 años ____ c) De 41 años a más ____
3. Ocupación: a) Estudiante b) Empleado c) Estudiante y empleado

4. Ingresos: a) De \$ 200 a \$ 300 _____ b) De \$ 301 a \$ 400 _____ c) De \$401 a más _____

IV. Cuerpo del cuestionario

Objetivo: Identificar cuantas personas tienen motocicleta propia y cuantos no.

1. ¿De quién es la motocicleta que usa?

- a) De un amigo _____ b) De un familiar _____
c) Propia _____ d) De la empresa donde labora _____

Objetivo: Determinar el modelo de motocicleta preferido de este tipo de conductores.

2. ¿Qué modelo de motocicleta posee?

- a) Yamaha _____ b) Kawasaki _____ c) Suzuki _____ d) Ducati _____
e) KTM _____ f) Ava _____ g) Honda _____ h) Freedom _____ i) Otro (Especifique) _____

Objetivo: Determinar la edad en la que los conductores de motocicletas comienzan a utilizar este tipo de transporte.

3. ¿A qué edad comenzó a utilizar este tipo de transporte?

- a) Entre los 15 a 20 años _____ b) Entre 21 a 30 años _____ c) 31 años a más _____

Objetivo: Determinar la frecuencia con la que es utilizado este medio de transporte por los motociclistas.

4. ¿Con qué frecuencia utiliza este tipo de transporte?

- a) Todos los días _____ b) Una vez por semana _____ c) Dos veces por semana _____

Objetivo: Identificar las ventajas por las cuales los conductores de motocicleta utilizan este medio de transporte

5. ¿Cuáles son las ventajas de utilizar este medio de transporte?

- a) Es más rápido
- b) Es más económico
- c) Genera menos tráfico
- d) Otro (Especifique) _____

Objetivo: Determinar el uso que los motociclistas le dan a este medio de transporte.

6. ¿Cuál es el uso que le da a la motocicleta?

- a) Como medio de trabajo
- b) De recreación, deportiva
- c) Medio de transporte
- d) Otro (Especifique) _____

Objetivo: Identificar el máximo de personas que un conductor de motocicleta transporta.

7. ¿Cuánto es el máximo de personas que ha transportado en su motocicleta?

- a) 1 _____
- b) 2 _____
- c) 3 _____
- d) 4 _____

Objetivo: Determinar la prudencia que tienen los motociclistas al momento de manejar este medio de transporte.

8. ¿Al momento de manejar una motocicleta lo hace con la debida precaución?

- a) Sí _____ b) No _____

Objetivo: Medir la velocidad máxima con la que manejan este tipo de transporte.

9. ¿Cuál es la velocidad máxima con la que maneja su motocicleta?

- a) De 50 a 60 km/h _____ b) De 61 a 70 km/h _____
c) De 71 a 80 km/h _____ d) Más de 81 km/h _____

Objetivo: Identificar las causas por las que se dan los accidentes motociclísticos.

10. ¿Cuáles considera que son las causas por los que se dan los accidentes en motocicleta? (Puede marcar más de 1 opción).

- a) Excesiva velocidad _____ b) Imprudencia al manejar _____
c) Frenar repentinamente _____ d) No dar el mantenimiento adecuado _____
e) Todas las anteriores _____

Objetivo: Indagar sobre los elementos de protección que los motociclistas utilizan cuando manejan este tipo de transporte.

11. ¿Qué elementos de protección utiliza cuando maneja motocicleta? (Puede marcar más de 1 opción).

- a) Casco _____ b) Guantes _____ c) Rodilleras _____ d) Chaleco Protector _____
e) Ninguno _____ f) Todas las anteriores _____

Objetivo: Determinar el grado de conocimiento que los conductores de motocicletas del municipio de San Salvador poseen sobre las normas de tránsito.

12. ¿Conoce usted todas las normas de tránsito?

a) Sí _____ b) No _____

Objetivo: Determinar el grado de conocimiento de educación vial que poseen los conductores de motocicleta.

13. ¿Qué tanto conoce sobre el tema de educación vial?

a) Mucho _____ b) Poco _____ c) Nada _____

Objetivo: Identificar el número de personas sancionadas por el Viceministerio de Trasporte.

14. ¿Algunas vez ha sido sancionado por algún agente del VMT?

a) Sí _____ b) No _____

Si su respuesta es SI siga contestando, si su respuesta es NO pase a la pregunta 17.

Objetivo: Identificar los motivos por los cuales son sancionados los conductores de motocicletas.

15. ¿Cuál ha sido el motivo de la sanción? (Puede marcar más de 1 opción).

a) Excesiva velocidad _____ b) Sobrepasar vía _____

c) No portar Casco _____ d) Otro (Especifique) _____

Objetivo: Determinar el número de accidentes motociclísticos.

16. ¿ha sufrido algún tipo de accidente en su motocicleta?

a) Sí _____ b) No _____

Si su respuesta es SI siga contestando, si su respuesta es NO pase a la pregunta 23.

Objetivo: Determinar los factores por los cuales se dan los accidentes motociclisticos.

17. ¿Cuál cree usted que fueron los factores que le afectaron para que se haya accidentado?

(Puede marcar más de 1 opción).

- a) Automovilistas imprudentes
- b) Peatones que se cruzan
- c) Carretera en mal estado
- d) Exceso de velocidad
- e) Otro (Especifique) _____

Objetivo: Identificar las partes más frecuentes que se lesionan las personas que sufren un accidente motociclisticos.

18. ¿Qué parte de su cuerpo resultó lesionado producto del accidente? (Puede marcar más de 1 opción).

- a) Cabeza
- b) Brazos
- c) Piernas
- d) Otro (Especifique) _____

Objetivo: Determinar las lesiones más frecuentes que sufren los motociclistas ante un accidente.

19. ¿Qué tipo de lesión tuvo? (Puede marcar más de 1 opción).

- a) Raspado
- b) Fractura
- c) Pérdida de alguna extremidad
- d) Otro (Especifique) _____

Objetivo: Determinar el grado de mantenimiento que los motociclistas le dan a su medio de transporte.

20. Con respecto a la motocicleta ¿Estaba en perfectas condiciones?

- a) Sí _____ b) No _____

Objetivo: Identificar el grado de responsabilidad y prudencia que tienen los motociclistas al momento de manejar este tipo de transporte.

21. Con respecto al culpable ¿Quién cree usted que fue el responsable del accidente?

- a) Mi acompañante
- b) Otro motociclista
- c) El conductor de un automóvil
- d) Otro (Especifique) _____

Objetivo: Determinar el número de personas que le dan mantenimiento adecuado a su motocicleta

22. ¿Le da el mantenimiento adecuado a su motocicleta?

a) Sí _____ b) No _____

Objetivo: Indagar sobre cada cuanto realiza el mantenimiento debido a su motocicleta.

23. ¿Cada cuánto lo realiza?

a) Cada mes

b) Cada 2 meses

c) 3 meses a más

Objetivo: Determinar la opinión que los motociclistas tienen sobre este medio de transporte.

24. ¿Usted cree que las motocicletas son un medio de transporte peligroso?

a) Sí _____ b) No _____

Objetivo: Identificar la manera en que los motociclistas les gustaría recibir información sobre el tema de educación vial.

25. ¿De qué manera le gustaría recibir información sobre el tema de educación vial?

a) A través de Brochure

b) A través de Tabloides

c) A través de Vallas Publicitarias

d) A través de Mupis

e) A través de videos en Redes Sociales

f) Todas las anteriores



**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE MERCADEO INTERNACIONAL**



ENCUESTA PARA AUTOMOVILISTAS

CÓDIGO N° 02

I. SOLICITUD DE COLABORACION

Somos estudiantes de la carrera de Licenciatura de Mercadeo Internacional, estamos realizando nuestro trabajo de graduación titulado “DISEÑO DE PLAN DE MARKETING SOCIAL PARA PROMOVER LA EDUCACIÓN VIAL EN LOS MOTOCICLISTAS DEL MUNICIPIO DE SAN SALVADOR, APLICADO AL VMT”. Por lo que solicitamos su valiosa colaboración, respondiendo la siguiente encuesta que será utilizada para fines académicos, la información que usted brinde será tratada con confidencialidad.

II. Objetivo: Analizar la opinión de los automovilistas del municipio de San Salvador respecto a la seguridad vial de los motociclistas para crear estrategias que ayuden a promover la educación vial en los motociclistas.

Indicaciones: Con una “X” marque la respuesta que usted considere conveniente.

III. DATOS DE CLASIFICACIÓN

1. Género: a) Masculino b) Femenino
2. Edad: a) De 18 a 35 años b) De 36 a 52 años c) De 53 años a más
3. Ocupación: a) Estudiante b) Empleado c) Estudiante y empleado

IV. CUERPO DEL CUESTIONARIO

Objetivo: Identificar la finalidad por la que el automovilista transita en el municipio de San Salvador.

1. ¿Con qué finalidad transita dentro del municipio de San Salvador? (Puede marcar más de 1 opción)

- a) Por residencia c) Por paseo
b) Por trabajo d) Todas las anteriores

Objetivo: Clasificar el dominio del vehículo que actualmente utiliza el automovilista para transitar en el municipio.

2. ¿De quién es el automóvil que utiliza?

- a) Propio
b) De un amigo
c) De un familiar
d) Alquilado
e) Del Trabajo

Objetivo: Definir el tipo de vehículo que más utilizan los automovilistas

3. ¿Qué tipo de vehículo maneja?

- a) Sedan b) Microbus c) Pick Up d) Camioneta

Objetivo: Indagar sobre la experiencia que el automovilista ha adquirido conforme a los años que tiene de manejar.

4. ¿Cuánto tiempo tiene de manejar?

- a) Menos de un año b) de uno a tres años c) de tres años a más

Objetivo: Demostrar si los automovilistas poseen sus documentos de conducir actualmente vigentes.

5. ¿Se encuentran sus documentos de conducir actualmente vigentes?

- a) Si b) No

Objetivo: Realizar una autoevaluación a los automovilistas sobre cómo consideran su comportamiento al momento de manejar

6. ¿Cómo considera su comportamiento al momento de manejar en las calles?

- a) Agresivo b) Temerario c) Tranquilo

Objetivo: Verificar el grado de conocimiento que los automovilistas autorizados por el VMT poseen sobre el reglamento de tránsito.

7. ¿Conoce usted las normas que están establecidas en el reglamento de tránsito?

- a) Si b) Poco c) Nada

Objetivo: Saber si los automovilistas han infringido alguna vez las leyes de tránsito.

8. ¿Ha infringido alguna vez las leyes de tránsito?

- a) Si b) No

Si su respuesta es SI, responda la pregunta 9. Si es NO pase a la pregunta 10.

Objetivo: Calificar las infracciones que nunca o que con mayor frecuencia el automovilista ha cometido en el tiempo que tiene de manejar.

9. De las siguientes infracciones, califíquelas del 0 al 3 según la frecuencia con que las haya cometido; Siendo 0 (Nunca), 1 (Poco frecuente), 2 (Frecuentemente) y 3 (Muy frecuentemente)

- a) Pasar el semáforo en rojo.
- b) Hacer cruces indebidos.
- c) Manejar en estado de ebriedad.
- d) No conceder el derecho de vía.
- e) Portar documentos de conducir vencidos

- f) No ceder el paso a peatones.
- g) Conducir a exceso de velocidad.
- h) Invadir carril
- i) No utilizar cinturón de seguridad

Objetivo: Comprobar si alguna vez el automovilista ha sufrido algún accidente de tránsito

10. ¿Alguna vez ha sufrido algún accidente de tránsito?

- a) Si
- b) No

Si su respuesta es Sí conteste la pregunta 11. Si su respuesta es NO pase a la pregunta 15.

Objetivo: Indagar sobre el tipo de accidente que el automovilista ha sufrido al ir manejando en las calles.

11. ¿Qué tipo de accidente fue?

- a) Salidas de la vía,
- b) Vuelco y pérdida de control
- c) Atropellos
- d) Colisiones entre vehículos
- e) Colisión con una o más motocicletas
- f) Ninguna de las anteriores

Objetivo: Deducir sobre quién es el responsable que ocasionó el accidente de tránsito.

12. ¿Quién fue el responsable del accidente? (Puede marcar más de 1 opción)

- a) Yo
- b) Un motociclista
- c) Un peatón
- d) Un automovilista
- e) Conductores del transporte públ

Objetivo: Investigar si el automovilista iba solo o acompañó por alguien más cuando sufrió el accidente de tránsito.

13. ¿Quiénes lo acompañaban al momento del accidente?

- a) Familiares b) Amigos d) Nadie

Objetivo: Mostrar el punto de vista de los automovilistas respecto a si las motos son un medio de transporte seguro para ser utilizado por las personas.

14. ¿Le parecen las motos un medio de transporte seguro?

- a) Si b) No

Objetivo: Contemplar la opinión de los automovilistas, respecto a si debería existir un carril exclusivo para los motociclistas.

15. En su opinión. ¿Considera que debería de existir un carril exclusivo para los motociclistas?

- a) Si b) No

Objetivo: Calificar desde el punto de vista de los automovilistas, el comportamiento de los motociclistas en las calles del municipio de San Salvador.

16. ¿Cómo considera el comportamiento de los motociclistas cuando manejan en las calles?

- a) Agresivo b) Temerario c) Tranquilo d) Otros _____

Objetivo: Descubrir por medio de la opinión de los automovilistas, si los motociclistas respetan las normas de tránsito.

17. En su opinión. ¿Considera usted que los motociclistas respetan las normas de tránsito?

- a) Si b) No c) Algunos

Objetivo: Valorar las principales causas por las que se generan los accidentes de motocicleta.

18. ¿Cuáles considera usted que son las causas principales por las cuales se generan los accidentes moto ciclísticos? (Marque solo 3).

- a) Distracción del conductor
- b) Invadir carril
- c) Velocidad inadecuada
- d) Exceso de carga
- e) Estado de ebriedad
- f) Uso de celular al momento de conducir
- g) Maniobras imprudentes para avanzar

Objetivo: Identificar según la observación de los automovilistas, los elementos de protección que los motociclistas usan cuando van manejando.

19. De los siguientes elementos de protección, señale cuáles ha notado usted que los motociclistas utilizan con mayor frecuencia. (Puede marcar más de 1 opción).

- a) Casco
- b) Guantes
- c) Chaleco protector
- d) Rodilleras
- e) Coderas
- f) Todas las anteriores

Objetivo: Indagar sobre los tipos de conductores que irrespetan con mayor frecuencia las normas de tránsito.

20. ¿Quiénes, según su opinión son los que más irrespetan las normas de tránsito? (Puede marcar más de 1 opción)

- a) Automovilistas
- b) Motociclistas
- c) Transporte publico
- d) Todos las infringen

Objetivo: Catalogar el grado de conocimiento que los automovilistas poseen sobre el tema de educación vial.

21. ¿Qué tanto conoce sobre el tema de educación vial?

- a) Mucho b) Poco c) Nada

Objetivo: Analizar si los automovilistas estarían de acuerdo que todas las personas reciban información sobre educación vial antes de obtener la licencia para conducir cualquier tipo de automotor.

22. ¿Estaría usted de acuerdo en que se le proporcionara información sobre educación vial a las personas antes de obtener su permiso para conducir cualquier tipo de automotor?

- a) Sí b) No c) Tal vez

Objetivo: Tomar como una opción de sanción que las personas que infringen con mayor frecuencia las leyes de tránsito, reciban una capacitación de educación de educación vial antes de obtener nuevamente su licencia.

23. ¿Estaría usted de acuerdo en que las personas que infringen recurrentemente las normas de tránsito sean sometidas a una capacitación sobre educación vial antes de obtener nuevamente su licencia de conducir?

- a) Sí b) No c) Tal vez

Objetivo: Plantear ante las autoridades del VMT si los automovilistas estarían de acuerdo para que se realizará una campaña para promover la educación vial en los motociclistas.

24. ¿Estaría usted de acuerdo en que el VMT realizara una campaña para promover la educación vial en los motociclistas?

- a) Si b) No



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE MERCADEO INTERNACIONAL



ENTREVISTA PARA EL VMT

CÓDIGO N° 03

Solicitud de colaboración

Somos estudiantes de la carrera de licenciatura de mercadeo internacional, estamos realizando nuestro trabajo de graduación titulado " DISEÑO DE PLAN DE MARKETING SOCIAL PARA PROMOVER LA EDUCACIÓN VIAL EN LOS CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS EN EL MUNICIPIO DE SAN SALVADOR APLICADO AL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE ", Por lo que le solicitamos su valiosa colaboración respondiendo la siguientes preguntas que será utilizada para fines académicos, la información que usted brinda será estrictamente confidencial, de ante mano gracias.

Objetivo: Indagar sobre los factores que generan accidentes de tránsito y las instituciones que intervienen en la educación vial de los conductores de motocicleta del área metropolitana de El Salvador.

Nombre del entrevistado:

Cargo que desempeña:

Tiempo de laborar en la institución:

1. ¿Cuáles son las fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas de la institución?
2. ¿Existen instituciones externas al VMT que ayude a implementar la ley de tránsito en El Salvador?
3. ¿Qué medidas a tomado el VMT ante al aumento de accidentes de motociclísticos en el país?

4. ¿Cómo se involucra SERTRACEN ante el cumplimiento de la normativa de tránsito general?
5. ¿Qué tipo de examen realizan los motociclistas para obtener licencia de conducir?
6. ¿Existe un reglamento general para motociclistas?
7. ¿Cuáles son los implementos corporales que un motociclista debe portar al conducir?
8. ¿Cuáles son las funciones principales de CONASEVI?
9. ¿Cuál es que consiste la ley FONAT?
10. ¿Existen programas de educación vial para motociclistas implementados actualmente?
11. ¿Cada cuánto tiempo realizan campañas para promover la educación vial?
12. ¿Tiene usted conocimiento de alguna empresa privada que implemente programas de responsabilidad social en los que promuevan la educación vial?
13. ¿Existe en esta institución programas de voluntariado para estudiantes, personas particulares o instituciones que estén interesados en promover la educación vial?
14. ¿Estarían dispuestos como institución a abrir las puertas y desarrollar programas de voluntariado para que esto sea posible?
15. ¿Hay algún tipo de capacitación especial o curso de rehabilitación para las personas que infringen recurrentemente las normas de tránsito?
16. ¿Se le proporcionan charlas sobre educación vial a las personas antes de sacar su licencia?

ANEXO 2. Tabulación de entrevista

Preguntas	Nombre : Daniel Hernández Cargo: Jefe de Comunicaciones del VMT
<p>1. ¿Cuáles son las fortalezas, oportunidades, debilidades, amenazas de la institución?</p>	<p>Entre las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que el VMT se encuentran:</p> <p>Fortalezas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transparencia que poseen en cuanto al tema económico, (No hay corrupción). • Cumplimiento de la ley en todo ámbito. • Seguridad jurídica. • Los empresarios tienen confianza con la institución. <p>Oportunidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Canalizar y convertirse en el rector de todo tipo de transporte del país. (Terrestre, aéreo y marítimo). • Hacer más obras de infraestructura, en cuanto al SITRAMS ampliarlo a oriente y occidente. • Ampliar la modernización, el cobro de tarifas que sea electrónico en todo el país. • Desarrollo de tecnología aplicada al transporte público, con una creación de una APP donde ubique a las personas, en cuanto a que ruta tomar para desplazarse a un lugar determinado del país. <p>Debilidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El salario de algunos empleados es casi el mínimo, y ejercen cargos pesados. • No cuentan con una política de incentivos a los empleados por méritos que estos ejecuten, en cuanto ascenderlos de puestos. <p>Amenazas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Algunas personas están en descontento con el trabajo de la institución. • Protestas de los ciudadanos y cierre de calles.
<p>2. ¿Existen instituciones externas al VMT que ayude a implementar la ley de tránsito en El Salvador?</p>	<p>La única institución que ayuda al Viceministerio de Transporte es la policía de tránsito, con la cual comparten una jerarquía organizacional ejecutiva para implementar las leyes.</p>

<p>3. ¿Cómo se involucra SERTRACEN ante el cumplimiento de la normativa de tránsito general?</p>	<p>Mantiene una relación de proveedor con la institución, debido a que este hace entrega de los documentos en físicos a cada persona que solicita la licencia y los permisos para manejar, y el VMT autoriza todo ese procedimiento.</p>
<p>4. ¿Qué tipo de examen realizan los motociclistas para obtener licencia de conducir?</p>	<p>El único examen específico para motociclistas es el práctico, el teórico y el visual es general para todo tipo de conductor.</p>
<p>5. ¿Existe un reglamento específico para los motociclistas?</p>	<p>No, debido a que solo existe un reglamento de tránsito, en el cual se establecen todos los tipos de vehículos y la forma de transportarse. En dicho reglamento existe un apartado con normas exclusivas para motociclistas.</p>
<p>6. ¿Cuáles son los implementos corporales que un motociclista debe portar al conducir?</p>	<p>El único elemento de protección que la ley de tránsito exige a los conductores de motocicleta es el casco, los demás elementos como guantes, chaleco protector, rodilleras u otros, ya son opcionales que estos los usen.</p>
<p>7. ¿Cuáles son las funciones principales de CONASEVI?</p>	<p>El CONASEVI junto con el FONAT, trabajan todo lo relacionado al tema educativo, en cuanto a campañas de prevención y concientización de accidentes de tránsito, las cuales son dirigidas a los conductores de todo tipo de transporte.</p>
<p>8. ¿En qué consiste la ley del FONAT?</p>	<p>Esta ley tiene por objeto establecer el marco legal que garantice los fondos necesarios para otorgar una prestación económica a toda persona que a consecuencia de un accidente de tránsito, resulte con algún grado de discapacidad, ya sea temporal o permanente, o a sus parientes en caso que esta resulte fallecida.</p>
<p>9. ¿Existen programas de educación vial para motociclistas implementados actualmente?</p>	<p>El programa sobre la educación vial que posee la institución es una campaña de prevención de accidentes que constantemente se publica en los medios de comunicación y se incrementa en periodos de vacaciones.</p>

<p>10. ¿Cada cuánto tiempo realizan campañas para promover la educación vial?</p>	<p>Las campañas para promover la educación vial se realizan mensualmente aunque por lo usual son generalizadas y cuando se enfoca en los motociclistas se promueve el uso del casco que es reglamentario.</p>
<p>11. ¿Tiene usted conocimiento de alguna empresa privada que implemente programas de responsabilidad social en los que promuevan la educación vial?</p>	<p>No, hasta el momento no se tiene conocimiento de empresas privadas que promuevan la educación vial para motociclistas, aunque la empresa SUPER REPUESTOS tiene una campaña en general, pero fuera bueno que las empresas sobre todo aquellas que se dedican a trabajar con el servicio a domicilio tuvieran esta clase de programas y no presionar al personal que deben de llegar lo más rápido posible para la entrega del producto debido a que esto conlleva a que se infrinjan las normas de tránsito.</p>
<p>12. ¿Existe en esta institución programas de voluntariado para estudiantes, personas particulares o instituciones que estén interesados en promover la educación vial?</p>	<p>Hasta el momento en esta institución no existen programas de voluntariado para que personas puedan involucrarse y ayudar con la promoción de la educación vial, pero sería bueno que existieran.</p>
<p>13. ¿Estarían dispuestos como institución a abrir las puertas y desarrollar programas de voluntariado para que esto sea posible?</p>	<p>La institución está dispuesta a crear grupos de voluntariado llámese este como horas sociales o simplemente por voluntad propia para que ayuden a promover la educación vial no solo en los motociclistas sino de manera general debido a que los accidentes de tránsito no cesan y dejan muchas veces hechos lamentables.</p>
<p>14. ¿Hay algún tipo de capacitación especial o curso de rehabilitación para las personas que infringen recurrentemente las normas de tránsito?</p>	<p>Cuando una persona es detenida por conducción temeraria, alcohol o drogas son obligados a someterse a un curso de rehabilitación vial, solamente en ese caso, los demás aunque infrinjan recurrentemente las leyes no son sometidas a ningún tipo de curso de rehabilitación vial.</p>
<p>15. ¿Se le proporcionan charlas sobre educación vial a las personas antes de sacar su licencia?</p>	<p>En el VMT no se les proporciona charlas antes de sacar su licencia de conducir, las encargadas de proporcionar información sobre educación y seguridad vial son las escuelas de manejo pero si alguien no asiste a la escuela de manejo no recibe ninguna capacitación sobre dicho tema.</p>