

**INVESTIGACIÓN DE MERCADOS PARA FOMENTAR EL USO DE
ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS EN LAS
LOCALIDADES DE ANTONIO NARIÑO Y MARTIRES DE LA CIUDAD DE
BOGOTA D.C.**

Andrea Real Cortes

Eduar González Avendaño

**UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA
FACULTAD DE POST GRADOS
ESPECIALIZACION EN GERENCIA Y MERCADEO
BOGOTA D.C.
DICIEMBRE 2014**

**INVESTIGACIÓN DE MERCADOS PARA FOMENTAR EL USO DE
ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS EN LA CIUDAD
DE BOGOTA D.C.**

PRESENTADO POR:

Andrea Real Cortes

Eduar Gonzalez Avendaño

DIRECTOR

ARIANE ILLERA CORREAL

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE POST GRADOS

ESPECIALIZACION EN GERENCIA Y MERCADEO

BOGOTA D.C.

DICIEMBRE 2014

BOGOTA D.C., NOVIEMBRE DE 2014

Nota de aceptación

Firma del Presidente del jurado

Firma del jurado

DEDICATORIA

Dedicamos este trabajo a Dios por permitirnos llegar a este momento tan especial en nuestras vidas y también porque debemos y agradecemos todo lo que somos y la oportunidad que nos brindó seguir estudiando, y tener la fuerza, salud y esperanza para terminar este trabajo. “Para los hombres esto es imposible, más para Dios todo es posible” (Mateo 19:26)

A nuestras familias por el constante apoyo que nos brindaron, Ya que por su paciencia y tolerancia el tiempo se hace suficiente para trabajar, estudiar y tener una hermosa familia.

AGRADECIMIENTOS

Nuestro más sincero agradecimiento a la profesora Arinalli Ilera por su paciencia y perseverancia para hacer los cambios pertinentes en cada presentación del trabajo, Gracias por impulsar el deseo de lucha para terminar este trabajo.

Un especial agradecimiento a todo el personal de Biblioteca, Por todo el apoyo brindado. Y a todas las personas que de alguna u otra forma contribuyeron con nosotros, reciban este trabajo como suyo y sépanse acreedores de nuestro especial agradecimiento: Dios los bendiga.

Bogotá de Diciembre del 2014

Señores:

Universidad Gran Colombia.

Facultad de Postgrados y educación continuada.

REF: Cesión de derechos.

Por medio de la presente nos permitimos ceder los derechos morales de autores.

Para la consulta parcial o total de la monografía de grado y la consulta o reproducción parcial o total de la publicación electrónica del texto completo de trabajo. De la misma manera el registramos en el catálogo OLIB de la biblioteca de la universidad la Gran Colombia.

En constancia firman:

Andrea Real Cortes C.C. 1.018.440.617 de Bogota

Eduar Avendaño Gonzales C.C. 80.809.956 de Bogota

Contenido

Resumen	11
Titulo	¡Error! Marcador no definido.
Línea De Investigación.....	13
Planteamiento Del Problema	13
Pregunta problema.....	13
Introducción.....	14
Antecedentes	16
Hipótesis	¡Error! Marcador no definido.
Objetivo General	15
Objetivos específicos.....	15
Justificación.....	15
Marco Teórico	16
Historia Del Marketing Social.....	35
Definición De Marketing Social.....	35
Estrategias Del Marketing Social	38
Responsabilidad Social.....	39
Marco Jurídico.....	40

Marco conceptual	41
Marketing social.....	43
Responsabilidad social empresarial	44
¿Qué es la investigación de mercado?	44
Equipos De Protección Personal Por Partes Del Cuerpo	45
Protección para la cabeza	45
Protección para los pies.....	46
Guantes.....	46
Pantalones y chaquetas.....	47
El Marco de los antecedentes de la investigación	48
Marco Histórico	49
Bibliografía	63
 Grafico 1Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito	31
Grafico 2 Mortalidad por Accidentes de Tránsito.....	33
Grafico 3 Inteligencia de negocios Organización Terpel.....	33
Grafico 4Declaracion del tipo de moto BEM 2012	34
Grafico 5 Ventas de Motos	34
Grafico 6.....	51

Grafico 7 Fuente: Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	53
Grafico 8 Fuente: Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	53
Grafico 9 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	54
Grafico 10 Fuente: Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	54
Grafico 11 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	55
Grafico 12 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	55
Grafico 13 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	56
Grafico 14 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	56
Grafico 15 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	57
Grafico 16 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	57
Grafico 17 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.	58

Grafico 18 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección /	
Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo	58
Grafico 19 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección /	
Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo	59

Resumen

Investigar las generalidades de los accidentes tránsito en las que participan los motociclistas e identificar el no uso de elementos de seguridad adicionales como Guantes, Rodilleras, Chaqueta y pantalones especiales. Para elaborar esta investigación documental utilizaremos fuentes de investigación primaria como encuestas adicionalmente buscaremos en diferentes fuentes secundarias como por ejemplo: revistas especializadas, monografías, páginas web, entre otros. Los accidentes de motocicletas se manifiestan en nuestro entorno en el que cada día se ven en las calles accidentes donde se involucra un motociclista, en el que es difícil encontrar una familia que no haya sabido que es un accidente de motocicleta, el impacto social, económico, psicológico, además de convertirse en un enorme problema para el sector salud y asegurador. En el mundo 1,2 millones de personas pierden la vida como consecuencia de traumatismos causados por el tránsito, lo que significa que a diario mueren más de 3000 personas por esta causa. La mayor cantidad de muertes por accidentes se concentran en los países subdesarrollados. Siendo los muertos personas entre los 15 y 44, lo que significa que se está perdiendo la fuerza productiva de los países. En Colombia la posibilidad de sufrir un accidente mortal en una moto es 15 veces mayor que la de ir en automóvil. Las estadísticas de la policía demuestran la peligrosidad que tienen las motocicletas ya que son los vehículos que mayor cantidad de lesionados y fallecidos tienen.

Los principales factores que causan los accidentes moto ciclísticos son: la vía (su estado, señalización), vehículo (fallo) y el factor humano. Las lesiones que causan los

accidentes moto ciclísticos son innumerables van desde abrasiones, contusiones, fracturas entre otras; las zonas más afectadas del cuerpo son las extremidades, los tejidos y la cabeza, siendo esta la parte que más involucrada en el porcentaje de mortalidad por este tipo de accidente. La principal causa de muerte en los accidentes de motos es el trauma craneoencefálico, es de vital importancia el uso de casco. Es imprescindible que se programe una estrategia de manera sistémica que logre erradicar en lo mayor posible esta problemática, que muchas veces no es tomada como prioridad.

Antes de subirte en una moto es fundamental conocer qué compone el **equipamiento de un motorista**. Recuerda que tan importante es mantener una conducción y manejo responsable como proteger tu propio cuerpo de posibles incidentes.

En una moto no hay chapa ni puertas que te protejan de un golpe y si pierdes el equilibrio será tu propio cuerpo el que termine golpeando el asfalto, y no te imaginas lo duro y abrasivo que puede llegar a ser.

Línea De Investigación

Línea de desarrollo económico y calidad de vida, con esta investigación pretendemos lograr una participación activa, proporcionando un marco de referencia a todos los actores, tanto en el sector público como en la empresa privada, para sensibilizar hacia la importancia de usar elementos de protección no reglamentarios, dado que el no uso de estos elementos se ha convertido en un problema de salud pública, que afecta al motociclista a su familia y a la sociedad.

Planteamiento Del Problema

En la actualidad los accidentes de motociclistas constituyen una de las principales causas de mortalidad en muchos países. Además, no es posible calcular, la enorme cantidad de lesiones graves, leves, de sufrimientos y de pérdidas económicas que los accidentes producen por el no uso de elementos de protección no reglamentados. Debido a que con el uso de estos elementos no se reduce la cantidad de accidentes pero si disminuye la gravedad o el impacto que recibe el motociclista.

Pregunta problema

¿Cómo fomentar el uso de elementos de protección para motociclistas en la ciudad de Bogotá localidad de Rafael Uribe Uribe?

Introducción

Para la realización de este trabajo hemos elaborado un análisis basado en estudios preliminares y experiencias propias, enfocadas a líneas de investigación que nos permitan razonar sobre la problemática, en la que está ahondando la ciudad de Bogotá, el cual nos permitirá entender desde un punto de vista disciplinar, social y cultural, las causas reales de cómo fomentar el uso los elementos de protección para motociclistas, ya que en un análisis preliminar este fenómeno está afectando no solo el desarrollo económico de la ciudad, sino que también el desarrollo social; porque la accidentalidad de los motociclistas impacta directamente todos los áreas de desarrollo.

Por tal motivo queremos hacer una revisión de los estudios que se han realizado tomándolos como fuentes secundarias, no solo en Colombia sino que también en diferentes partes del mundo, de cierta manera el incremento de las motos afecta la movilidad, la accidentalidad y el desarrollo de la economía. Nuestro objetivo es inter relacionar toda esta serie de tratados, con la investigación de mercado que realizaremos, para poder concluir como incrementar el uso de elementos de protección ya que impactara no solo en la economía, sino que también en la calidad de vida, dado que el uso de estos implementos reduce considerablemente el impacto de las lesiones en el cuerpo de los motociclistas.

También realizaremos un análisis sobre la normatividad que actualmente está rigiendo en la ciudad de Bogotá y si al mejorar todo el tema de normas y leyes, se

incrementaría el uso de elementos de protección, enfocándonos a los impactos que esto pueda suscitar.

Objetivo General

Determinar la importancia de fomentar el uso de elementos de seguridad que permitan reducir la gravedad de los accidentes en moto en la ciudad de Bogotá D. C.

Objetivos específicos

- Identificar las razones por las cuales no usan los elementos de seguridad.
- Analizar las consecuencias al no utilizar los elementos de seguridad.
- Proponer estrategias para fomentar el uso de los elementos de seguridad.

Justificación

El crecimiento sostenido del uso de motocicletas en la ciudad de Bogotá es un hecho indiscutible a lo largo de la última década, y se trata de un fenómeno con cifras claras

en aumento todos los días, entre el año 2010 al año 2014 ha puesto el parque Bogotano de vehículos de dos ruedas entre los principales en Colombia.

A esta situación le han seguido unas consecuencias que estaban anticipas como lo es un creciente número de Bogotanos que se han beneficiado de unos tiempos de trayectos más cortos en una ciudad muy congestionada y por otro lado un aumento de la accidentabilidad de este tipo de vehículos.

Es necesario analizar el impacto de esta nueva realidad y ponerle cifras que ayuden a la secretaria de movilidad y a la empresa privada a tomar decisiones necesarias para reducir los aspectos negativos de las motos.

Marco Teórico

Antecedentes

Los siniestros viales se han constituido en uno de los principales problemas del mundo actual; asta sólo con revisar las cifras de la OMS (Organización Mundial de la Salud) para reconocerlo. Al menos 1.300.000 personas mueren cada año en el mundo a consecuencia de los llamados "accidentes" de tránsito, lo que representa a nivel estadístico que cada 15 segundos alguien está muriendo en las carreteras del planeta. (Figuera, CIESVIAL, 2012)

Los conductores de moto son culpables solamente en el 25% de los accidentes en los que se ven implicados con otros vehículos. En este aspecto no existen apenas diferencias en función del sexo del conductor.

Entre las causas de los accidentes en los que los motoristas son culpables, destacan la velocidad inadecuada y la falta de experiencia en el manejo de la motocicleta.

Entre las causas de los accidentes no provocados por los motoristas, destacan los registrados por circulación en paralelo con otros vehículos, donde las motos no suelen ser vistas debido al llamado “ángulo muerto” del espejo retrovisor, alcances traseros a las motos por parte de otros vehículos y distracción de los conductores de otros vehículos.

Un 8% de los conductores de moto se ven implicados al menos en un accidente al año con otro vehículo, frente a más de un 19% en el caso de los turismos.

En el 72% de los accidentes de moto se producen heridos, mientras que en los coches esta cifra es del 11,5%.

Si bien el uso del casco está ampliamente extendido, cerca del 80% de los motoristas circulan con deficiencias en el equipamiento (ropa o calzado inadecuado).

Al igual que en la conducción de automóviles, los dos primeros años de conducción de motocicletas son los que registran las mayores cifras de siniestralidad.

Los jóvenes hasta 30 años son los conductores de motos que registran mayores tasas de siniestralidad: un 15% de los conductores de moto de entre 25 y 30 años se ven implicados en un accidente al año con otro vehículo.

Los meses con mayor tasa de accidentes de moto son junio, julio, octubre y noviembre.

Los conductores de moto son culpables solamente en el 25% de los accidentes en los que se ven implicados con otros vehículos.

Esta cifra apenas varía a la hora de considerar si el conductor de la moto es hombre o mujer, ya que en el caso de las mujeres es de un 23% y en el de los hombres de un 25%.

El bajo índice de culpabilidad del conductor de motos en los accidentes se debe a que gran parte de ellos se registran en el casco urbano, donde los principales siniestros son debidos a:

- Accidentes por circulación en paralelo con otros vehículos, donde las motos no suelen ser vistas por la incidencia del llamado “ángulo muerto” del espejo retrovisor.
- Alcances traseros a las motos por parte de otros vehículos.
- Distracción de los conductores de otros vehículos por: conversar con ocupantes, manejo del sistema de audio y navegación, consumo de tabaco, etc.

Entre las causas de los accidentes en los que los motoristas son culpables, destacan la velocidad inadecuada y la falta de experiencia en el manejo de motocicletas.

En el 72% de los accidentes de moto se producen heridos, mientras que en los coches esta cifra es del 11,5%

A medida que se cumplen años, los ratios de siniestralidad vial entre hombres y los accidentes en los que el motorista no es culpable son los que registran mayor tasa de heridos (hay heridos en más de un 76% de los siniestros. Sin embargo, en aquellos donde el motorista ha sido el causante del accidente hay una mayor tasa de lesionados graves y se duplica la tasa de fallecidos.

Por el motivo anterior, el fenómeno de la “reincidencia” a la hora de provocar accidentes se da en menor medida entre los conductores de motos que de turismos, ya que los accidentes de motocicletas suelen tener consecuencias mayores que en el resto de vehículos, por lo que el conductor tarda más tiempo en olvidar la mala experiencia.

Un factor clave a la hora de reducir las consecuencias de los accidentes de moto es la adecuada equipación. En ese sentido, aunque el uso del casco está ampliamente extendido, cerca del 80% de los motoristas circulan con eficiencias en el equipamiento (ropa o calzado inadecuado).

La edad y la experiencia en la conducción de motocicletas, factores críticos de la siniestralidad

Los conductores de hasta 30 años son los que registran mayores tasas de accidentes de moto y sus tasas de culpabilidad también son mayores: un 15% de los conductores de moto de entre 25 y 30 años se ven implicados en un accidente al año con otro vehículo, frente al 8% de media antes citado.

La experiencia en la conducción de motos que se adquiere con los años y la mayor prudencia son las principales razones por las que la frecuencia de siniestralidad disminuye a medida que aumenta la edad del conductor. Por ello, al igual que ocurre con los automóviles, los dos primeros años de conducción son críticos en la siniestralidad.

Los “Puntos negros” en los que se producen más accidentes de moto en ciudad son los cruces, los pasos de peatones, los cambios de carril y el carril bus (en algunas

CCAA las motos pueden circular por él y son alcanzadas por otros vehículos que realizan giros en intersecciones)

Los “Puntos negros” en los que se producen más accidentes de moto en carretera son las vías secundarias y las carreteras de montaña.

Fundacion Mutua Madrileña

A continuación, la Fundación Mutua Madrileña y el Servicio de Estudios de la aseguradora recomiendan a los conductores de motocicletas seguir algunas prácticas básicas que permitirían reducir de forma importante la siniestralidad:

Si va a adquirir una motocicleta:

- Asegúrese de que las características de ésta son adecuadas al uso al que se va a destinar y a su experiencia en la conducción de estos vehículos.
- No escatime en el equipamiento para Ud. una adecuada protección es clave.
- Preste especial atención al mantenimiento de la motocicleta: estado y presión de neumáticos, estado de amortiguadores, sistema de alumbrado, etc. Un mal estado de mantenimiento provoca una mala respuesta de la motocicleta ante maniobras imprevistas.

Si no ha montado nunca en motocicleta, tome clases específicas. La experiencia en la conducción de otros vehículos no redunda en un mejor manejo de las motocicletas, donde es fundamental la completa familiarización con el vehículo y la capacidad de reacción ante situaciones imprevistas de la circulación para compensar la falta de estabilidad que posee.

No confíe demasiado en su experiencia, ni en su capacidad de respuesta...

El exceso de confianza y la distracción provocan muchos accidentes. Nunca pierda de vista las maniobras del resto de los vehículos, muchos accidentes son producto de su distracción.

Señalice bien sus maniobras para ser visto por el resto de vehículos. Evite la circulación en zig-zag.

Circule con una velocidad adecuada.

Tenga en cuenta que su casco tiene fecha de caducidad.

Realice una conducción responsable: disfrute de la movilidad que le proporciona la motocicleta respetando la señalización y realizando maniobras reglamentarias y bien señalizadas.

¿Lleva mucho tiempo sin conducir una moto o ha conducido poco desde que obtuvo su carnet? ¿Sabe reaccionar ante situaciones imprevistas...? Tome unas clases específicas.

No conduzca bajo los efectos del alcohol ni las drogas. Siempre hay una alternativa a la movilidad.

Si lleva acompañante:

- Proporciónale todo el equipamiento necesario.
- No trate de impresionarle con sus habilidades. Puede provocar más temor que admiración.
- Mantenga sus 5 sentidos en las circunstancias de la circulación: tiene una gran responsabilidad entre manos.

Tras un accidente:

- No tenga miedo a la motocicleta, sólo extreme la precaución.

- No olvide cambiar su casco.
 - Aprenda de los errores:
 - Analice la conducta que provocó el accidente, intente enmendar su estilo de conducción y procure no olvidar: la mejor forma de aprender es analizar el error.
 - Analice si las condiciones de mantenimiento de la motocicleta eran las adecuadas
- (Fundacion Mutua Madrileña, 2012)

En motociclistas

Entre 2008 y 2012, el parque de motos creció un 60 % en el país, según indicó Antoni Riu, consultor del Banco Interamericano de Desarrollo. En 2012 se vendieron 550.000 motocicletas para un total de 4,5 millones de estos vehículos circulando por las calles del país.

94.000 motociclistas resultaron lesionados y 11.000 más fallecidos entre 2008 y 2012, según datos del BID.

2507 motociclistas muertos en el 2012, (42,6 %), según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, del Ministerio de Transporte.

50 % de los accidentados en moto tienen entre 19 y 27 años, según la Fundación Mapfre.

La mitad de los motociclistas del país ha sufrido en algún momento un accidente en este vehículo, indica un estudio del Fondo de Prevención Vial.

Los motociclistas que no mueren representan un alto costo para el sistema de salud, que según investigaciones suman \$22.740 millones al año, asegura el Observatorio de Seguridad Vial.

El Gobierno Nacional presentará el próximo 13 de diciembre el Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas. (EL PAIS, 2013)

Bogotá, Marzo 20 de 2013. La Alcaldía Mayor de Bogotá a través de la Secretaría Distrital de Movilidad revela el informe de enero febrero sobre accidentalidad con motociclistas; en el estudio se destaca una disminución del 11.76% en las cifras de muertes de motociclistas en la vía, frente al mismo periodo de 2012.

- Entre enero y febrero se reporta un 11.20% menos de motociclistas heridos en accidentes de tránsito.
- Pacto Motociclistas por Bogotá un compromiso que aporta al quiebre de cifras por autolesiones: El informe de la SDM revela que por esta causa se disminuyeron en 58.9% los accidentes entre enero y febrero de 2013.
- La Secretaría Distrital de Movilidad y el Comité de Ensambladoras de Motos se unen en programa sensibilización conjunta a motociclistas.
- Este miércoles 20 y jueves 21 de marzo los motociclistas de Bogotá recibirán una inducción sobre conducción segura, jornada que será acompañada por técnicos que orientarán cómo tener en mejores condiciones estos vehículos. (Secretaria de Movilidad, 2013)

“Con la moto se gana el pan pero se pierde la vida”, sentencia Mary Bottagisio directora de la Liga contra la Violencia Vial y una de las personas que más conoce del drama de la accidentalidad en motocicletas en el país.

Indisciplina social, falta de amor por la vida, falta de medidas de control, irresponsabilidad personal y de las propias autoridades, cada quien tiene una forma de

justificar el drama que día tras día, hora tras hora enluta un hogar colombiano y convierte en “cementorios” a calles, avenidas y carreteras del país.

Las cifras son escalofrantes desde donde se les mire. La mayoría de los muertos son hombres entre los 18 y los 33 años. También asombran las estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal que totalizó, en 2010, su último informe actualizado, en 45.022 accidentes, en los que los motociclistas “aportaron” el 44,92 por ciento de las víctimas. En los hechos, 2.212 perdieron la vida y 17.525 resultaron heridas, muchas de ellas con mutilaciones de extremidades.

Las cifras de 2011 no se conocen, pero como dato preocupante, el número sigue en ascenso, según los primeros informes regionales sobre el problema.

En los semáforos de las principales ciudades las motos forman enjambres; en el país circulan entre 3 y 3,2 millones. En ellas, señala la Andi, se movilizan 4,5 millones de personas. Para 2020, un estudio de la Universidad de los Andes estima que serían 6 millones.

Sus dueños las ven como un medio económico de transporte porque mientras un pasaje en Transmilenio cuesta 1.750 pesos por 1.500 pesos diarios se puede pagar la cuota de una moto que, además de ser un bien, es considerada en algunos sectores sociales como un sinónimo de ascenso.

Otra de las ventajas que le ven sus dueños es que son pequeñas, lo que permite manipularlas más fácilmente, meterse en medio de un taco y, a veces, hay quienes hasta las suben a los andenes para andar más rápido.

Propuestas

En vista de que los usuarios de las motos siguen aumentando, el Gobierno presentó dos propuestas esta semana con miras a disminuir la accidentalidad. Una, crear corredores exclusivos para motos, cuya prueba piloto se realizaría en el Valle con el acompañamiento del Fondo de Prevención Vial, informó el viceministro de Transporte, Felipe Targa. Con la iniciativa, indicó, se busca reducir las víctimas pues el 70 por ciento de los muertos en los accidentes que involucran motos son motociclistas o peatones.

“En la reforma que se presentó al Código de Tránsito se incluyó una normatividad que se podría aplicar para el caso de las motovías. El tema es que sobre las vías actuales hay capacidad para destinar un espacio exclusivo para la motovía”, señaló Targa.

La iniciativa advirtió el senador Manuel Virguez , quien es motociclista hace 25 años, es buena, “aunque no se puede tener una motovía en cada calle”.

Sin embargo, considera que debe ir acompañada de otras medidas como vías en buen estado, evitar que las barandas de las carreteras sean metálicas (porque al momento de un accidente se convierten en cuchillas para los motociclistas) y usar en los pisos señalización con pintura antideslizante.

La otra iniciativa del Gobierno tiene que ver con el pacto de buena voluntad que firmaron el miércoles el Ministerio de Transporte y la Andi, para que cada moto ensamblada en el país sea entregada al momento de su venta con casco reglamentario o un bono para reclamarlo.

Según el presidente de la Andi, Luis Carlos Villegas, se invertirán 15.000 millones de pesos, si se tiene en cuenta que se venden unas 600.000 motos al año.

Medidas

En la calle, los conductores de carro critican a los motociclistas “por brutos” y ellos responden que les tiran los carros y que los discriminan.

Para Medicina Legal, la situación en el país es muy crítica si se le compara con América Latina. “En Colombia los motociclistas constituyen el 39 por ciento de los usuarios viales muertos en los últimos tres años. Este valor supera ampliamente el 12 por ciento y el 8 por ciento de los contextos de la región americana y de la región

andina respectivamente, para el periodo 2006-2007”. Pero el problema, según el senador Virguez, va más allá de una disputa por la vía: faltan controles al momento de expedir una licencia de conducción.

“No puede ser posible que la misma escuela que es la que le enseña sea la que les dé el pase; podría ser la Policía de Carreteras o una entidad del Estado la encargada de verificar que sí sean aptos para conducir”, dice.

Conducir una moto sin estar preparado para ello es asunto de vida o muerte. ¿Cuánto representa eso en años de vida perdidos para el país?, cuántas de esas familias reciben una pensión de sobrevivencia?

“Hay mucha imprudencia pero también hay que mirar que son personas que se ganan 15.000 pesos al día como mensajeros y a veces las empresas les exigen cumplir con tiempos de entrega. Eso es un problema laboral que no hemos abordado desde el Gobierno y desde el Legislativo”, afirma la señora Botaggisio. (EL UNIVERSAL, 2013)

¿Por qué se ha incrementado el uso de motos en Colombia?

ESTUDIOUn estudio sociodemográfico explica por qué los colombianos prefieren comprar motocicletas.

El uso de motocicletas en Colombia, se puede ver desde diferentes perspectivas. La primera de ellas, es la óptica de los que transitan en vehículos particulares, que las ven como la peor epidemia. La segunda, de los peatones, que a menudo sufren por los

accidentes de tránsito. La tercera, de los que se sienten intimidados, porque creen que son el vehículo en el que transitan los criminales. Y la última, desde miles de familias colombianas, que las ven como sinónimo de progreso y generación de empleo, porque genera ahorro en su canasta familiar y en los tiempos de desplazamiento; lo cual sin duda mejora su calidad de vida.

Por ello, el crecimiento de la producción de motocicletas (10% en el último año según la Andi) responde a una realidad económica y social del país.

Para conocer el perfil de los compradores de motos en Colombia, el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, que reúne los cuatro principales fabricantes de motocicletas en Colombia (Auteco, Fanalca-Honda, Incolmotos-Yamaha y Suzuki, Motor de Colombia), ubicados en Pereira, Medellín y Cali, realiza desde hace ocho años el ‘Estudio Sociodemográfico de los Usuarios de Motos en Colombia’.

En el estudio de 2012, las cifras muestran que el 21,6% de los usuarios en el país, adquieren su motocicleta para generar ingresos para sus familias (medio de trabajo).

El estudio es una iniciativa de la industria, que busca mejorar el comportamiento de los usuarios de este sector. Hoy la motocicleta es una realidad social, que llega a todas las ciudades y lo que se busca con el estudio es descubrir qué hay detrás de la realidad que vemos en la calle con los motociclistas, con el fin de saber cómo hacer

que los usuarios tengan más sensibilidad con los temas de educación y respeto de la norma

Además, se conoció que el 72.2% de los usuarios, recibe ingresos de uno o dos salarios mínimos, y que un 21 % compra una moto como medio de trabajo.

En Colombia, ocho millones de personas se mueven al día en motocicleta. Y curiosamente el año pasado el 25% de las mujeres compró motos, casi la cuarta parte de los compradores. El fenómeno se debe a que a las mujeres se les ha quitado el miedo, cada vez son más arriesgadas y sobre todo, porque están pendientes de la economía; y las motos, son el medio de transporte más económico.

Leonor Loaiza, una de las voceras del Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, advierte que otro de los serios problemas, es sacar un pase para este tipo de transporte casi que se regala en el país. Además, que la infraestructura de las vías no ayuda para nada.

El 73 % de los compradores son bachilleres o con estudios tecnológicos, lo que quiere decir que muy pocos logran costearse un curso para aprender a manejar correctamente motocicleta y por ello, falta también conocer e identificar las señales de tránsito.

El incremento de motos es una realidad en el país, y según el gremio motociclista, no se debe restringir, sino, atacarlo con educación.

El Comité también se ha encargado de que en algunas ciudades se empiecen a hacer una especie de retenes, en donde se le evalúa al motociclista desde los documentos, hasta cómo maneja y cómo tiene su vehículo.

Según cifras de la secretaria de movilidad de Bogotá, se ha presentado una reducción en la tasa de accidentalidad del 34.3%. Hay una reducción del 13 % de lesiones en moto y en el total de accidentes, en donde está involucrada una motocicleta, hay una reducción del 5%.

Aunque según cifras del Fondo de Prevención Vial -autoridad a nivel nacional- la tasa de accidentalidad en motocicletas sigue siendo alta. En 2012, el 44% de los fallecidos viajaron en moto, el 35% de los peatones muertos fueron atropellados por motos y el 13% de los fallecidos que viajaban en moto, chocaron moto con moto.

A pesar de que muchos colombianos no están contentos con la cantidad de motos que hay en las vías, según el Comité, el problema no es que haya más o menos motos,

sino que
para

**Tasa de Mortalidad por Accidentes
de Tránsito**

falta compromiso
educar a los
motociclistas.

(SEMANA, 2013)

	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito
1999	17.68
2000	16.26
2001	15.55
2002	14.67
2003	13.46
2004	12.94
2005	12.63
2006	12.64
2007	12.84
2008	12.76
2009	12.89
2010	12.53
2011	12.58

Grafico 1Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito

La Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito es el número total de defunciones estimadas por accidentes de tránsito en una población total o de determinado sexo y/o edad dividido por el total de esa población, expresada por 100.000 habitantes.

Mortalidad por Accidentes de Tránsito	
Definition	La Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito (MAccT) es el número total de defunciones estimadas por accidentes de tránsito en una población total o de determinado sexo y/o edad dividido por el total de esa población, expresada por 100.000 habitantes.
Metodología de Cálculo	$\text{MAccT} = (\text{No. total de defunciones estimadas por Accidentes de Tránsito en una población} / \text{No. total de población}) \times 100.000$
Fuente del Numerador	FORENSIS-Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
Fuente del Denominador	Proyecciones de Población DANE- Cuadro de población por grupo de edad.
Unidad de medida	No. de muertes por 100.000
Línea de base (Valor/Año)	17,68(1999)
Responsable del cálculo	AsíVamos en Salud

Nivel de desagregación	*Nacional
Series disponible	1999 a 2011
Periodicidad	Anual

Grafico 2 Mortalidad por Accidentes de Tránsito

Ministerio de Salud y Protección Social-Sistema de Información para la Calidad

El 53% del parque automotor son motos; para el 2013 fueron cerca de 5.265.963. Frente al 2012 el parque automotor crece un 13% y se estima que para el 2014 siga una tendencia positiva creciendo cerca de un 8%.

Evolución parque automotor

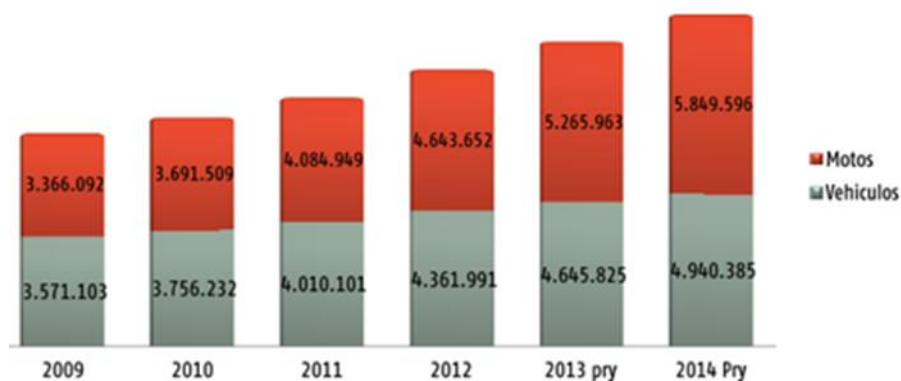


Grafico 3 Inteligencia de negocios Organización Terpel

TIPO DE MOTOCICLETAS

			
CALLE/SPORT • 65%* • Motos de 0 a 200cc. • Usadas como herramienta de trabajo. • Marcas: 	MOPED • 17%* • Motores pequeños de 50 cc a 150 cc. • Semiautomática. • Llantas más grandes. • Usadas como medio de transporte. • Marcas: 	SCOOTER • 9%* • Son la evolución de las moped. • Usadas por universitarios/profesionales como medio de transporte. • Generalmente llantas pequeñas con motores que pueden llegar hasta 800cc.	PREMIUM • 9%* • Motos de todos los cilindrajes, en mayor proporción de alto cc. • Usadas para entretenimiento y deporte. • Marcas: 

Grafico 4Declaracion del tipo de moto BEM 2012

Si se suman las motos no ensambladas en Colombia, de bajo, mediano y alto cilindraje, la cantidad de motos vendidas en el primer semestre de 2013, supera las 307.000 unidades.

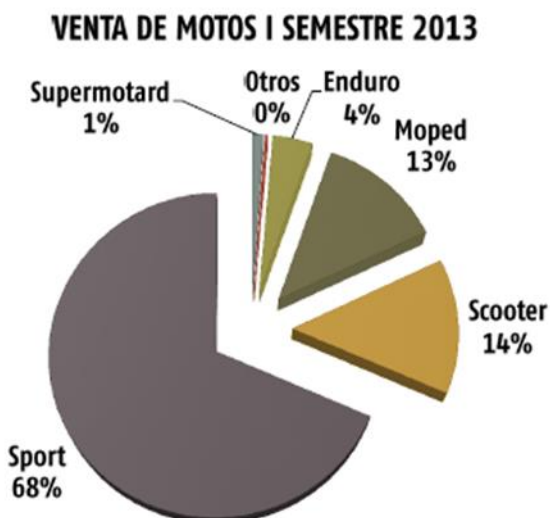


Grafico 5 Ventas de Motos

Produccion y venta de motocicletas en Colombia- Régimen de ensamble, Ministerio de comercio, industria y turismo. Dirección de comercio exterior, Porcentaje de Integración nacional Pin motos ENERO-JUNIO 2013

Historia Del Marketing Social

El término Marketing Social fue mencionado por primera vez en 1971, refiriéndose al uso de los principios y técnicas del marketing para hacer progresar una idea o conducta social. Desde entonces, el marketing social ha llegado a significar un cambio que incluye el diseño, la puesta en práctica y el control de programas orientados a aumentar la aceptabilidad de una idea o práctica social en uno o más grupos de adoptantes en la planificación integrada y un marco de acción. Por tal motivo permite resolver cualquier tipo de problema, siempre y cuando se realice una segmentación del público objetivo, Con el fin de intercambiar ideas y tener una mejor calidad de respuesta, referente al objeto de estudio.

Definición De Marketing Social

A continuación mencionamos algunas definiciones de los autores más relevantes de este concepto.

Mushkat, 1980 *“El Marketing Social es un proceso complejo que incluye la planificación,*

Desarrollo, mantenimiento y/o regulación de relaciones de intercambio deseadas con relevancia pública”.

Kotler, 1982 *"El Marketing Social es el diseño, implementación y control de programas que buscan incrementar la aceptación de una idea social o práctica en un grupo objetivo"*.

Sirgy, Morris y Samli, 1985 *"El Marketing Social es marketing para la calidad de vida. Es un concepto que aplica el conocimiento de marketing a la comercialización de causas sociales"*.

Gómez y Quintanilla, 1988 *"El Marketing Social es el análisis, planificación, control y puesta en funcionamiento de programas diseñados para llevar a cabo intercambios de bienes, servicios o conductas para conseguir unos objetivos determinados"*.

Kotler y Roberto, 1989 *"El Marketing Social es una tecnología de gestión del cambio social que incluye el diseño, la puesta en práctica y el control de programas orientados a aumentar la aceptación de una idea o práctica social en uno o más de grupos adoptantes Objetivo"*.

Santesmases, 1996 Chías, 1995 *"El Marketing Social es una parte o aspecto particular del marketing no empresarial, que persigue estimular y facilitar la aceptación de ideas o comportamientos sociales que se consideran beneficiosos para la sociedad en general o, por el contrario, trata de frenar o desincentivar aquellas otras ideas o comportamientos que se juzgan perjudiciales"*.

Martin Armario (1993:21) acota que: *"El Marketing Social en base a estrategias de cambio social voluntario, tiene por objetivo la modificación de opiniones, actitudes o comportamientos, así como la adhesión a una idea por parte de ciertos públicos para*

mejorar la situación de la población en su conjunto, o de ciertos grupos de la misma”.

Kotler y Zaltman (1975.19), definen al Marketing Social como: *"El diseño, implantación y control de programas que buscan incrementar la aceptabilidad de una idea social o prácticas en grupos". Plantean que el objetivo del marketing es percibir, sentir y satisfacer necesidades humanas”.*

En las definiciones de Kotler y Zaltman (1971), Mushkat (1980), Kotler (1982) y Gómez y Quintanilla (1988), se presenta la definición del marketing tradicional el cual se basa en procesos mercadotécnicos en donde se aprecia la planificación, ejecución y evaluación de proyectos, llegando a reducir el tema de lo social o humano al creer que en cualquier momento podría ser incluido como un proceso de marketing tradicional.

Finalmente, Martin Armario (1993), y Santesmases (1996), realizan un perfeccionamiento del concepto al exponer el interés de satisfacer necesidades emocionales, ya que el marketing tradicional ha ayudado a compensar las necesidades básicas de hombre.

Por lo tanto, ahora éste ‘marketing social’ involucra aún más lo humano tratando de motivarlo a la consecución de la realización personal por medio de cambios de comportamientos o actitudes sanas que favorezcan al desarrollo tanto del individuo como al de la sociedad.

De acuerdo con los anteriores planteamientos, actualmente el concepto de ‘marketing Social’ se puede definir como “un instrumento para cambiar los comportamientos de uno o más grupos”. Objetivo que está fundamentado en tres principios:

1. En el cual se pretende cambiar el pensamiento de las personas frente a aspectos sociales.
2. Donde se desarrolla la planeación, ejecución y evaluación de la estrategia
3. Por medio del cual se utilizan todas las herramientas necesarias para alcanzar la idea de cambio social.

De acuerdo a lo anterior se realiza la siguiente comparación, la motocicleta es un medio de transporte rápido, económico y que soluciona una necesidad de movilización que día a día en ciudades como Bogotá los desplazamientos son complicados, pero esta investigación busca a través del marketing social verificar si el motociclista tiene la conciencia y cultura de que este medio de transporte también tiene limitantes que afectan no solo su integridad si no también la de las personas que lo rodean.

Estrategias Del Marketing Social

Basado en el autor Kotler (2006, 95-109) con su definición: la gestión de marketing social tiene como objetivos analizar su entorno, investigar la población de adoptantes objetivo, definir el problema o la oportunidad, diseñar las estrategias y por último la planificación, ejecución y evaluación de los programas de marketing.

Kotler amplía un poco más la idea de involucrar a nuestro público objetivo, en este caso los motociclistas con el fin de entender perfectamente sus conductas y razones por las cuales hoy en día no utilizan los elementos de protección y de tal manera generar la conciencia necesaria a través de las herramientas de mercadeo.

Responsabilidad Social

Según la guía técnica Colombiana 180 define la responsabilidad social como el compromiso voluntario y explícito que las organizaciones asumen frente a las expectativas y acciones concertadas que se generan con las partes interesadas (stakeholders), en materia de desarrollo humano integral; ésta permite a las organizaciones asegurar el crecimiento económico, el desarrollo social y el equilibrio ambiental, partiendo del cumplimiento de las disposiciones legales.

Una gestión socialmente responsable alcanza una nueva frontera de beneficios para las organizaciones contemporáneas, entre los que cabe destacar:

Estrecha las relaciones y genera fidelidad y satisfacción creciente con las diferentes partes interesadas (stakeholders), Establece un marco de gestión basado en el desarrollo sostenible, Promueve un modelo dialógico para prevenir y afrontar los conflictos, suscita renovación de la cultura de la organización a partir de principios compartidos y fines socialmente legítimos, Mejora la capacidad de generar confianza pública y protege e incrementa la reputación de la organización. (icontec Internacional, 2008)

Es importante aclarar que las compañías fabricantes y comercializadoras de motocicletas en Colombia hacen parte de esta investigación, ya que la evolución y el crecimiento de las mismas hacen parte del conflicto de que los motociclistas no usen elementos de protección, por tal motivo si estas compañías se involucraran a un plan de RSE contribuirán al bienestar social de la ciudadanía.

Marco Jurídico

Como podemos ver, en la normatividad expedida por el gobierno en el nuevo código nacional de tránsito no especifica una buena reglamentación para los elementos de protección para los motociclistas, ya que en la norma Título III, Capítulo V del Artículo 94°.

“CAPÍTULO V - CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

Artículo 94°. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.”

No hace relevante el uso de elementos adicionales como Guantes, rodilleras, coderas, chaqueta protectora etc. las cuales realmente minimizarían el impacto que puede tener un motociclista en caso de un accidente, es importante que el gobierno a través del ministerio de transporte hiciera una modificación en la reglamentación sobre todos los elementos de protección, lo cual de manera preventiva estaría impactando todos los involucrados a la hora de un accidente (motociclistas hospitalizados, familias, etc.)

Adicional la alcaldía mayor en el decreto 950 de 1999 expidió el manual del motociclista.

Pacto motociclistas por Bogotá (Secretaría Distrital de Movilidad, 2013)

Marco conceptual

Una Motocicleta, comúnmente conocida en español con la abreviatura moto, es un vehículo de dos ruedas, impulsado por un motor que acciona la rueda trasera. El cuadro o chasis y las ruedas constituyen la estructura fundamental del vehículo. La rueda directriz es la delantera. Pueden transportar hasta dos personas. (Insurance Institute For highway Safety, 2014) El uso de este medio de transporte ha aumentado en los últimos años en diversas partes del mundo especialmente en Latinoamérica dado que es un medio transporte de bajo costo y de un menor consumo de combustible, lo que ha ocasionado un incremento considerable de los accidentes de tránsito, el primer síntoma de alarma es la facilidad con que una persona puede conseguir una licencia para conducir una motocicleta. Datos del Fondo de Prevención vial aseguran que sólo el 16 por ciento de los conductores de motocicleta consiguieron su licencia en una academia autorizada por el Ministerio de Transporte. El resto, aprendió con ayuda de un familiar o amigo, o solo. Esta problemática hace que muchas personas tengan una preparación mínima o nula para manejar un vehículo de este tipo, que en ningún caso es sencillo de conducir teniendo en cuenta que se requieren una serie de técnicas tales como la postura, la manera de tomar curvas, de manejar en la lluvia, en vías rápidas, solo por nombrar algunas, no son cosas que se puedan improvisar, para esto se debe tener una preparación previa que muchos están ignorando ponerse el casco de protección, aun cuando puede salvarlos de una contusión mayor o de una multa de tránsito, sin embargo el casco es tan solo uno de los elementos de seguridad que pueden salvar la vida o disminuir la

gravedad de las heridas teniendo en cuenta que en la actualidad los accidentes en motocicletas constituyen una de las principales causas de mortalidad en la ciudad de Bogotá, la incidencia de los accidentes motociclistas es un serio problema de salud pública y social, además no es posible calcular la cantidad de lesiones graves y leves, de sufrimientos y de pérdidas económicas que los accidentes producen cada día, cada mes y cada año.

Por esta razón el uso de los elementos de protección personal estos son especialmente diseñados y fabricados para preservar específicamente el cuerpo humano, bien sea en su conjunto o en alguna de sus partes, contra riesgos del entorno en que se desenvuelven las personas. El elemento de protección no evita el accidente, ni previene o controla el riesgo; solamente disminuye la severidad de sus efectos.

Por lo tanto, el no usar la protección personal, usarla inadecuadamente o utilizar una no apropiada para el caso puede incrementar la gravedad de las lesiones o las consecuencias de un accidente.

Por esta razón el equipo de protección debe ser adecuado para el riesgo del que se pretende proteger y debe estar garantizado por su respectiva norma técnica estos deben proveer confort que sea cómodo para el motociclista aunque no hay una norma establecida para el uso de elementos de protección adicionales debe ser de uso obligatorio, pero debe buscarse la concientización de los motociclistas, por que en el momento del accidente se afectan partes del cuerpo como los nudillos, los hombros, las caderas, las rodillas y los tobillos que tienen una piel muy sensible y por tratarse de partes móviles, las heridas que allí se presenten pueden tomar bastante tiempo para curar correctamente también se debe prestar especial cuidado en la calidad de los

materiales caracterizando a los materiales más pesados como proveedores de una buena protección, pero en este momento la tecnología ofrece buenos materiales para estas aplicaciones, sin olvidar que pueden ser muy costosos, la ropa de los motociclistas siempre en colores vivos y reflectivos, al igual que los accesorios para conducir la motocicleta.

De cada 3 accidentes de moto, casi 2 es por culpa de otro vehículo, entiéndase automóvil, autobús, camión, al subirse en una motocicleta aumentan las posibilidades de sufrir un accidente mortal 13 veces superior a la de conducir un carro pero también se aclara que llevando el casco puesto tenemos un 70% menos de posibilidades de sufrir lesiones cerebrales en caso de accidente. Así mismo las posibilidades de sobrevivir a un accidente son del triple si se lleva el casco puesto que disminuyen las lesiones que pueden conducir a un coma o a una infección, psicosis, epilepsias, parálisis, hemorragias, etc.

El politraumatismo es el conjunto de lesiones que más aparecen en los accidentes de moto afectando entre otras partes del cuerpo la columna vertebral, teniendo en cuenta esta información describiremos elementos que nos ayudaran a disminuir el riesgo al subirnos en una motocicleta.

Marketing social

Esta corriente de pensamiento ha obtenido grandes progresos y desarrollo en la aplicación de técnicas del marketing comercial en el análisis, planteamiento, ejecución y evaluación de programas diseñados para influir en el comportamiento

voluntario de la audiencia objetivo en orden a mejorar su bienestar personal y el de su sociedad. (Andreasen, 1995).

Responsabilidad social empresarial

Es un compromiso social con el medio que rodea a la empresa; la teoría dice que son esos compromisos legales o éticos por el impacto que la empresa a dado en el mundo; en la práctica son las cosas buenas que se pueden hacer por la sociedad para resarcir el daño que pueda ocasionar nuestro negocio. Las compañías tienen un rol económico esencial en el mundo escaso de valores, las empresas tienen la oportunidad de hacer su parte en la búsqueda de valores, de convertirse en empresas responsables socialmente.

¿Qué es la investigación de mercado?

La Investigación de mercados, abarca una de las facetas mas importantes y Fascinantes del Marketing que pueden clasificarse en dos aspectos: Identificación del problema e investigación para la solución del mismo. (Guia de Investigacion de Mercados, 2008)

Philip Kotler, define la investigación de mercados como "el diseño, la obtención, el análisis y la presentación sistemáticos de datos y descubrimientos pertinentes para una situación de marketing específica que enfrenta la empresa"

La investigación de mercados está creciendo rápidamente en su importancia debido al aumento de la competencia, se mueve rápidamente los avances tecnológicos y las necesidades cambiantes de los consumidores, las expectativas y las actitudes. La importancia de la investigación de mercados es universalmente aceptada. El estado de la investigación de mercados en la gestión empresarial es idéntica a la posición del cerebro en un cuerpo humano.

Equipos De Protección Personal Por Partes Del Cuerpo

Protección para la cabeza

Los motociclistas deben usar protección para la cabeza dado que el uso del casco reduce el riesgo de traumas en la cabeza y aunque el casco protector NO evitará el accidente, con toda seguridad disminuirá la gravedad de la lesión, no importa cuál sea la velocidad, los motociclistas que no lo usan tienen tres veces más probabilidades de morir de heridas y golpes en la cabeza, que los motociclistas que usan cascos a la hora de un accidente es de tener en cuenta que un casco puede proteger tu cerebro, tu cara tu vida y sin importar que diga la ley es importante llevar un casco que en realidad esté protegiendo la vida.

El casco debe cumplir con unas características mínimas para su uso recomendado, como son que cubra completamente la cabeza incluyendo la quijada que se ajuste firmemente se advierte que si queda flojo, es como no llevarlo el casco debe estar en perfecto estado no debe tener defectos, grietas, relleno suelto o metal expuesto que

posea una visera de tamaño apropiado para defensa de los ojos, preferiblemente de color claro, con fajas o cintas reflectivas para su uso en las noches.

Protección para los pies

Otro tipo de lesión ocurre En los impactos angulares que sumas casi el 64% de la totalidad de los impactos en motocicleta, las piernas son las que llevan la peor parte para esta parte del cuerpo se busca protegerla especialmente se busca proteger los tobillos sin perder el movimiento pero a la vez poniéndole restricciones para evitar movimientos perjudiciales también es importante el agarre con los tacos de la motocicleta, así la suela de las botas debe ser resistente y proporcionar comodidad en el manejo teniendo en cuenta la facilidad para ponerse y quitarse las botas, al igual que la resistencia al paso del agua.

Guantes

Como lo mencionamos anteriormente la piel alrededor de los dedos y de los nudillos es fina y no cura fácilmente. La protección máxima para el montar a en moto es utilizarlos con paneles protectores que dependiendo el caso pueden tener paneles de poli estireno hasta kevlar teniendo en cuenta que fuera de proteger contra las caídas los guantes pueden proteger contra el frío que hace el manejo de la motocicleta incómodo.

Dentro de las características importantes que se deben tener es importante escoger la talla adecuada, pues es indispensable estar cómodo a la hora de conducir una

motocicleta, tener en cuenta la resistencia al agua es otra característica importante la protección puede ser removible para que permita lavar los guantes después de los recorridos la comodidad ante todo dado que unos guantes que envuelvan bien en las muñecas es beneficioso y cómodo para el manejo del vehículo.

Pantalones y chaquetas

La protección es lo fundamental a la hora de montarse en una motocicleta, por lo tanto estos elementos deben lograr total cobertura a los hombros, caderas y codos se recomiendan algunos materiales para las chaquetas y los pantalones como por ejemplo el cuero o en otros materiales a base de nylon resistentes a la abrasión.

Es importante por temas de usabilidad que estos accesorios cuenten con bolsillos seguros para estar confiado de lo que llevamos mientras estemos conduciendo los cierres y velcros deben ser cómodos y cubiertos para que en caso de lluvia no se entre el agua a los elementos en el interior de ser posible que la chaqueta y el pantalón tenga partes reflectivas o que sea hecha en colores vivos los materiales deben permitir la ventilación, por esto es importante el diseño de esta clase de productos. (Guru Motos, 2010)

El Marco de los antecedentes de la investigación

En 11.76% caen accidentes fatales que involucran a motociclistas Marzo 20 de 2013 Bogotá, Marzo 20 de 2013. La Alcaldía Mayor de Bogotá a través de la Secretaría Distrital de Movilidad revela el informe de enero febrero sobre accidentalidad con motociclistas; en el estudio se destaca una disminución del 11.76% en las cifras de muertes de motociclistas en la vía, frente al mismo periodo de 2012.

Entre enero y febrero se reporta un 11.20% menos de motociclistas heridos en accidentes de tránsito.

Pacto Motociclistas por Bogotá un compromiso que aporta al quiebre de cifras por autolesiones: El informe de la SDM revela que por esta causa se disminuyeron en 58.9% los accidentes entre enero y febrero de 2013.

La Secretaria Distrital de Movilidad a través de la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, teniendo en cuenta la información obtenida de fuentes secundarias (datos de accidentalidad, causas probables de accidentes, antecedentes y leyes, entre otros) y de fuentes primarias de muestras representativas (encuestas y aforos), decidió concentrar sus esfuerzos en brindar a la población de motociclistas un proceso de formación pedagógica de campañas en vía, mediante la participación activa de algunos clubes de motociclismo del Distrito Capital, a pedagogía.

Es así que en una primera etapa se enfatizó en el uso de los elementos de seguridad, tanto obligatorios (cascos y chalecos reflectivos de 6pm a 6am) como recomendados (guantes, rodilleras, botas, chaquetas y pantalones reforzados), haciendo visible una

campaña pedagógica denominada “No es sólo cuestión de moda, es cuestión de seguridad’ la cual pretende ser una estrategia de sensibilización sobre la vulnerabilidad del cuerpo y la opción de reducirla utilizando un traje adecuado. (Secretaria de movilidad de Bogota , 2013)

La investigación pretende identificar los factores que contribuyen al desarrollo de actividades de sensibilización y normas de tránsito que estimulen el uso de elementos de protección adicionales para los motociclistas dado que desde una perspectiva social queremos descubrir los estímulos de los motociclistas para el no uso de protección adicional que nos permita crear estrategias enfocadas a disminuir la gravedad de los accidentes en los que se ven involucrados los motociclistas.

El trabajo le brinda a empresas públicas y privadas medios para tomar decisiones de mercados de inversión, medios para generar campañas de sensibilización, viendo la accidentabilidad en las motocicletas como un problema de salud pública brindando oportunidades para cambiar la idea que las motocicletas son peligrosas.

Marco Histórico

La historia de la motocicleta siempre estará vinculada con el desarrollo de las primeras bicicletas. La bicicleta ha sido la base para las primeras motocicletas y ayudó a darle forma a la historia de estas máquinas motorizadas. Los historiadores se disputan todavía cuál es el padre de esta primera máquina. Corría el año 1868. Por aquel entonces, un visionario americano llamado Sylvester Howard Roper se hizo una

pregunta: ¿Qué pasaría si a una bicicleta le adapto un motor a vapor? Dicho y hecho. Este fabricó un motor de dos cilindros utilizando el carbón como combustible, lo incrustó en el cuadro de una bicicleta y creó lo que hoy podríamos denominar como la primera motocicleta. Algunos expertos insisten que una máquina de esas características no puede ser tomada como una verdadera motocicleta moderna. Muchos sugieren que la primera motocicleta real fue inventada por los alemanes Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler, que construyeron en 1885 una motocicleta de cuadro y ruedas de madera, propulsada por un motor de combustión interna, el cual fue inventado por el ingeniero Nikolaus August Otto, quien era todo un experto en diseñar y construir motores. Este motor desarrollaba 0,5 caballos de fuerza y permitía una velocidad de 18 Kilómetros por hora. (DE MOTOCICLISMO, 2012)

Las motocicletas por tratarse de medios de transporte popularizados hasta hace algunos años no se tienen registros o investigaciones sobre accidentes en este medio de transporte, después del año 2000 se hallaron investigaciones de las asociaciones de fabricantes de motocicletas sobre la accidentabilidad en busca de sus causas, En el año 2007 se realizó una investigación en la ciudad Corumbá Brasil, Como objetivo la investigación tenía subsidiar con informaciones la adopción de acciones de intervención dirigidas a la reducción de los accidentes.

Diseño Metodológico

El estudio “investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección para motociclistas en la ciudad de Bogotá D. C.” es un investigación de tipo **DESCRIPTIVA**, porque el objetivo principal es medir, evaluar y recolectar datos sobre nuestro mercado objetivo.

UNIVERSO

4.750.000 Motos rodando en Colombia

379.826 Motos rodando en la ciudad de Bogotá

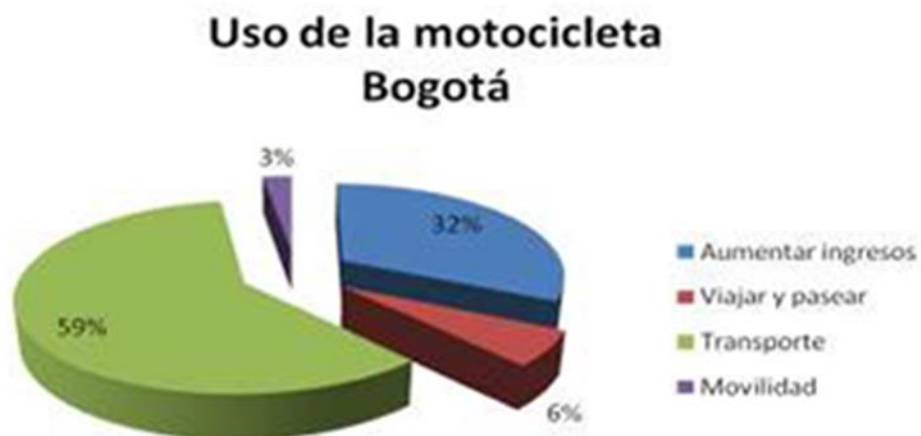


Grafico 6

Muestra

- Usuarios de motocicletas
- Ciudad Bogota Localidad Rafael Uribe Uribe
- Total muestra 100 usuarios de motocicletas
- Tipo de muestreo No Probabilístico, Muestras que se seleccionan en forma arbitraria por el investigador sin considerar el error muestral que puede estar introduciendo
- Por cuotas: Consiste en predeterminar la cantidad de elementos de cada categoría.

Instrumentos De Recolección De Datos

Encuesta

El porcentaje de Error que se quiere aceptar es del 9,78 % Es el monto de error que se puede tolerar.

Aplicada a una muestra mínima de 100 personas, para obtener una muestra con el nivel de error deseado.

Tabulación

Características Generales de los encuestados

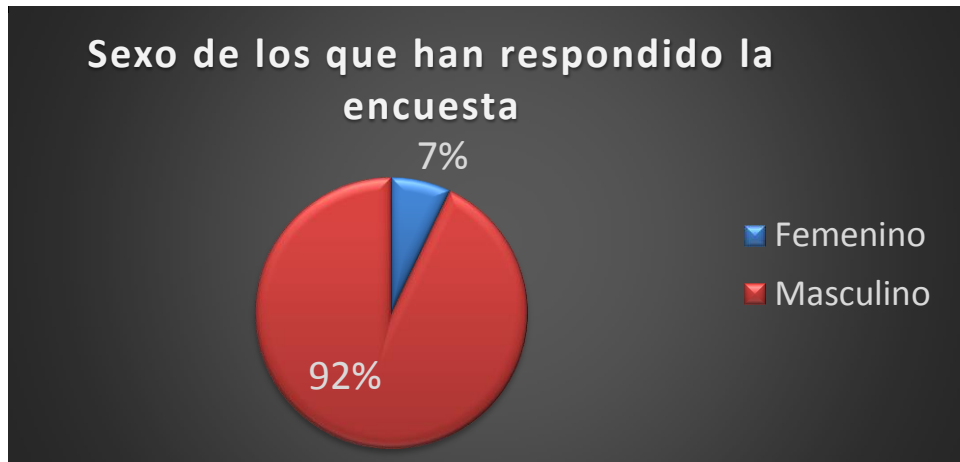


Grafico 7 Fuente: Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.

La encuesta se realizó entre 100 conductores que utilizan motocicleta en el ámbito de la localidad Rafael Uribe Uribe, se logra identificar que el 92% de los motociclistas son del género masculino aunque con una participación minoritaria de Mujeres con un 7 % en esta localidad.

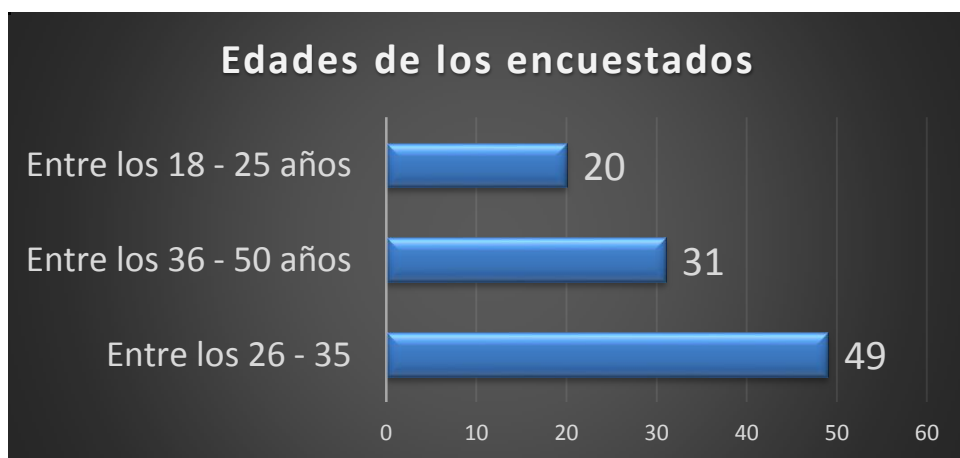


Grafico 8 Fuente: Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.

Se observa que la edad de las personas que manejan motos está en un rango de 26 a 35 años con una participaciones de todas las edades del 49%

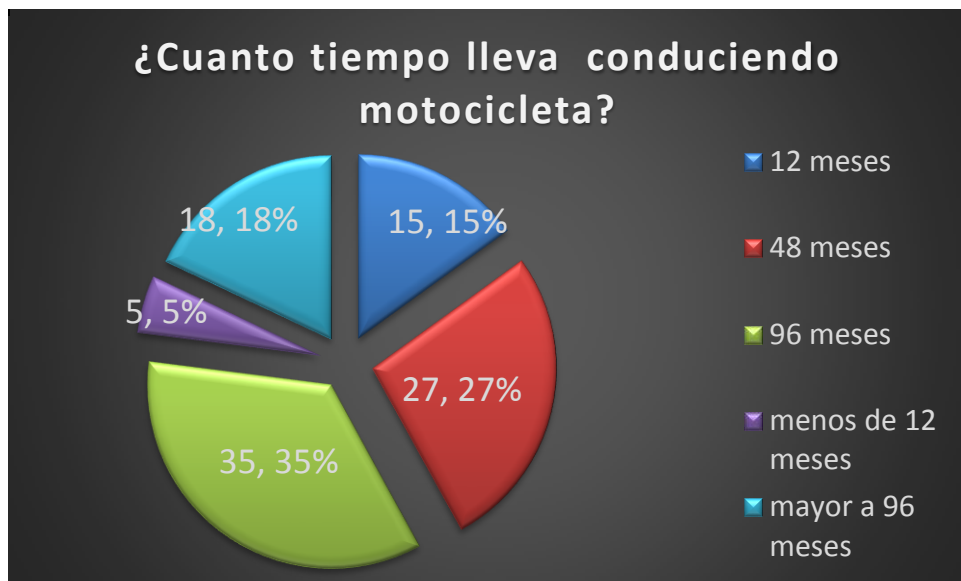


Grafico 9 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.

Se observa que el 35% de las personas llevan , entre 5 y 8 años conduciendo motocicleta, a nivel mundial se considera una motociclista experto quien supere los 10 años conduciendo una motocicleta.

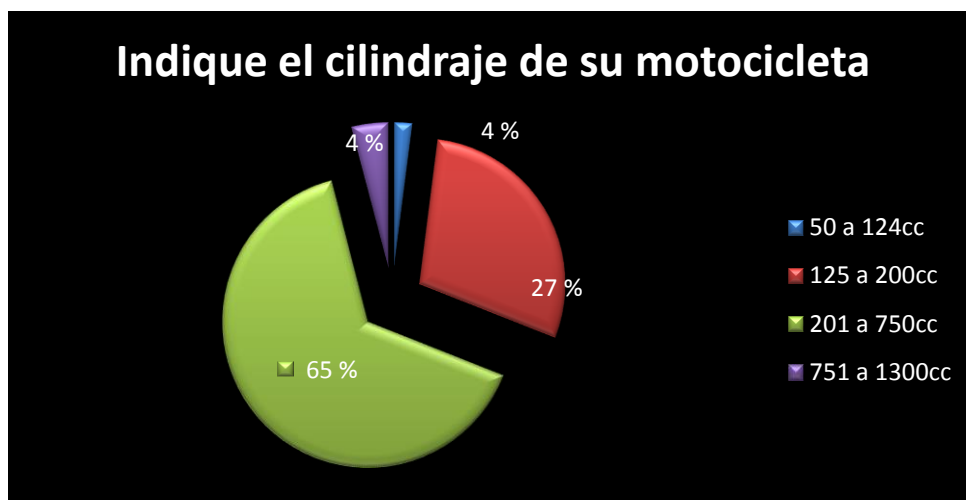


Grafico 10 Fuente: Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.

Se observa que del 100% de los encuestados el 65 % conducen motos de cilindrada entre 125cc y 200cc



Grafico 11 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.

Se observa que del 100% de los motociclistas entrevistados el 49% se consideran expertos en conducción de motocicletas

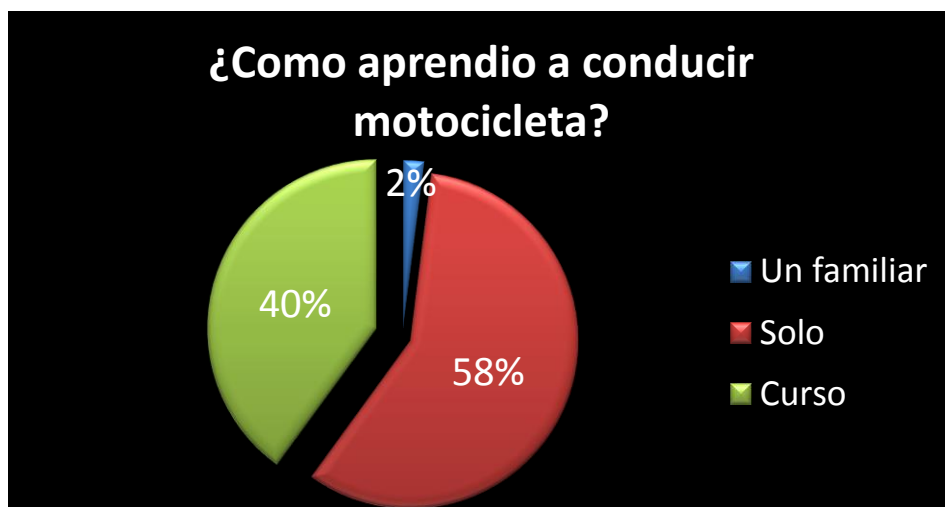


Grafico 12 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.

Se identifica que el 46% de los motocicletas refieren que les enseñó a conducir un familiar, pero es importante describir para el presente caso que del restante 40% coinciden en que aprendieron a manejar solos.

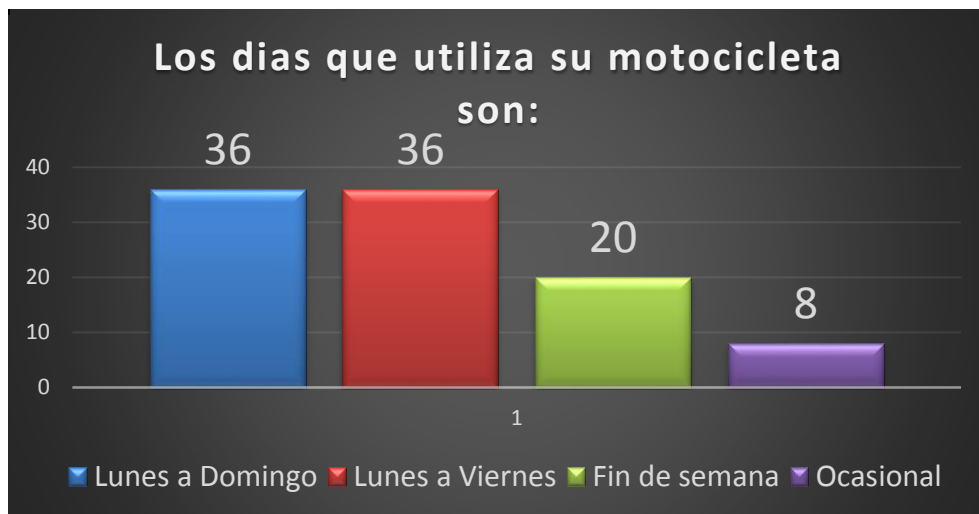


Grafico 13 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo.

Se logra evidenciar que la respuesta a (De lunes a domingo) y la respuesta b (De lunes a viernes) tienen un porcentaje de participación del 36% lo cual comprueba que estas personas utilizan su motocicleta como herramienta de trabajo.

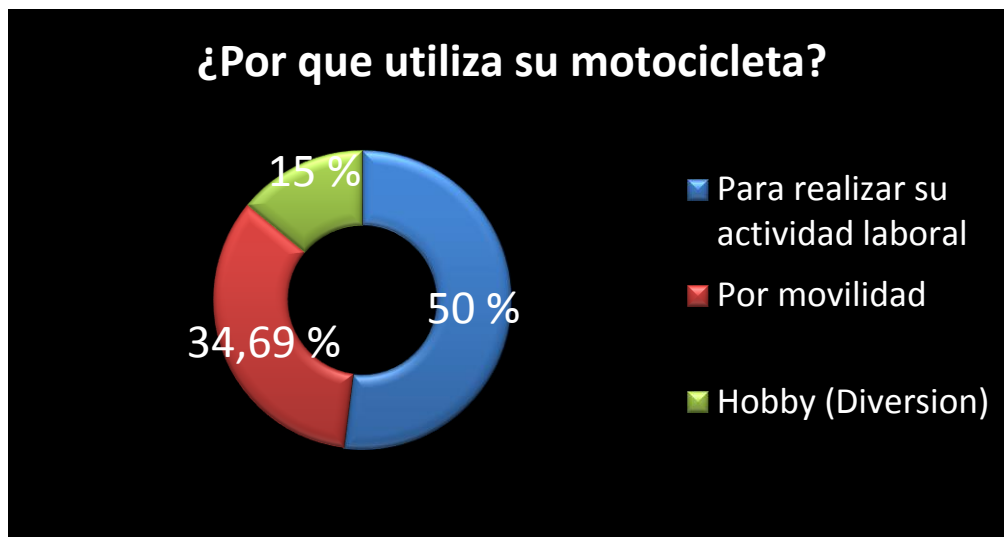


Grafico 14 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo

Se evidencia que el 49% de los motociclistas utilizan su moto para desarrollar su trabajo y el 34 % restante la utiliza por temas de movilidad en la ciudad.

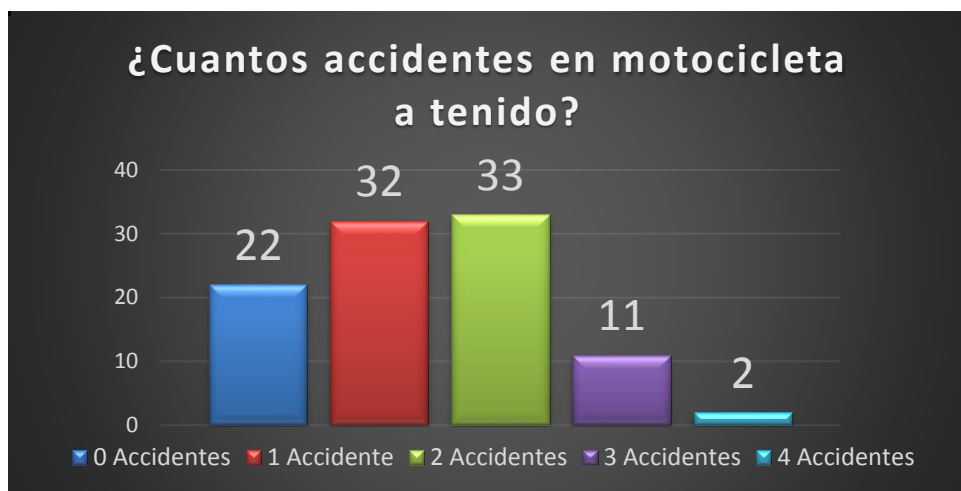


Gráfico 15 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo

Se demuestra que el 65% de los encuestados han tenido entre 1 y 2 accidentes en motocicleta

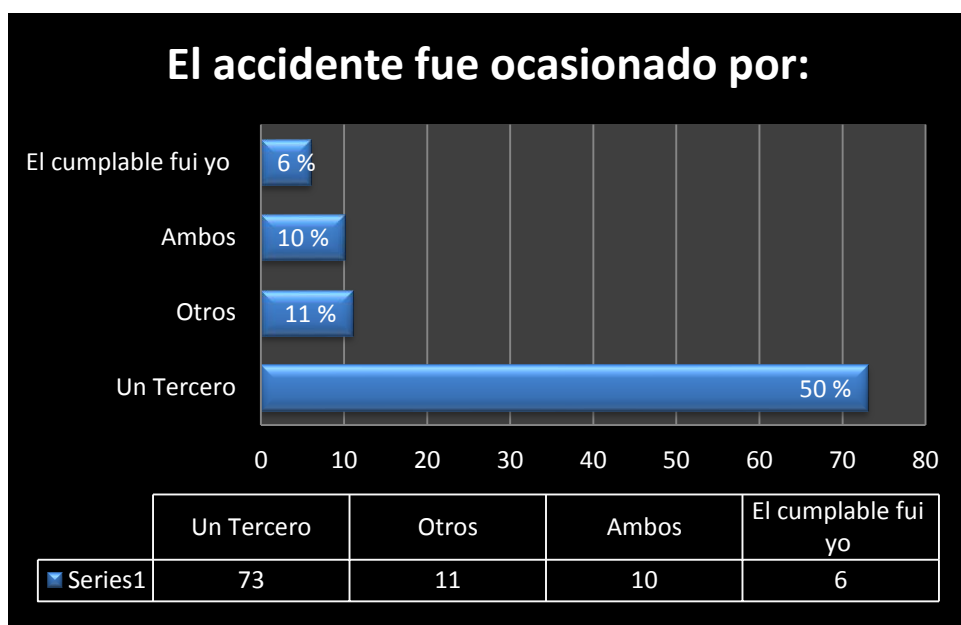


Gráfico 16 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo

Se observa que el 50% de los encuestados responden que el accidente fue ocasionado por un tercero.

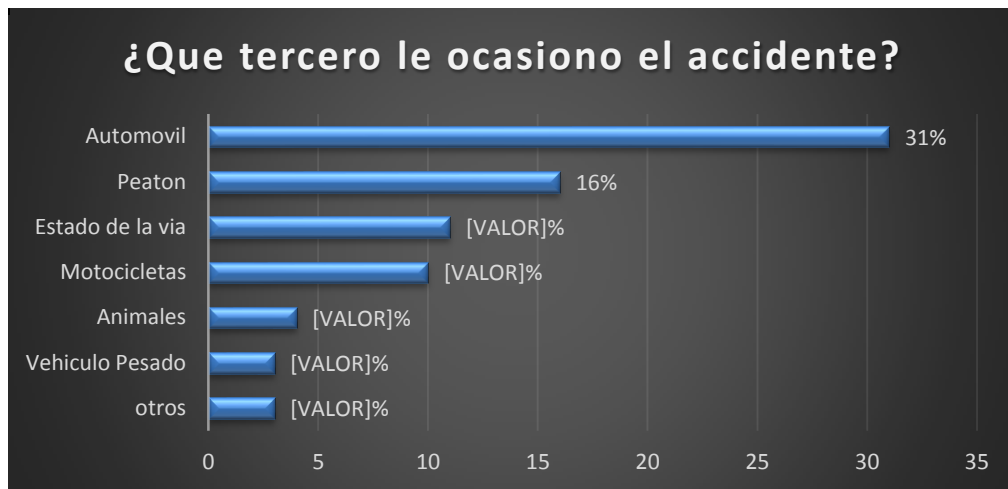


Grafico 17 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo

Entre las respuesta de que tercero había ocasionado el accidente el 22% manifiestan que fue un automóvil, seguido del 22% que manifiesta que fue un peatón.

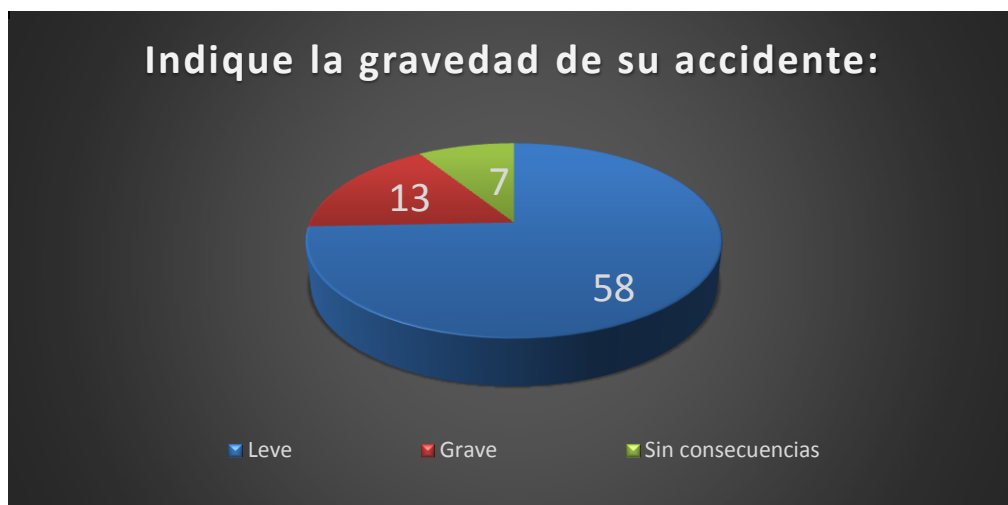


Grafico 18 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo

Se observa que el 59% de los entrevistados responden que la gravedad del accidente fue leve sin consecuencias.

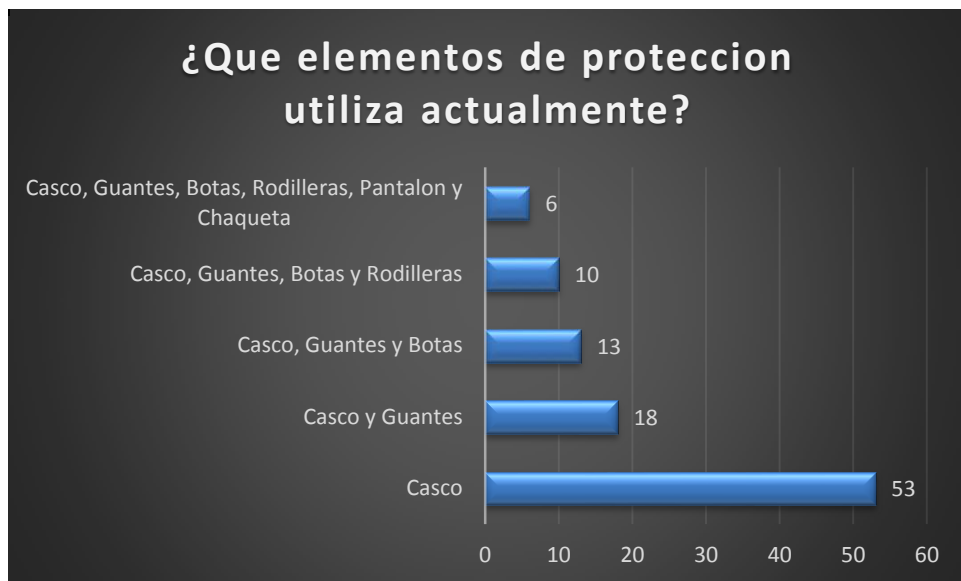


Grafico 19 Investigación de mercados para fomentar el uso de elementos de protección / Universidad la gran Colombia. Especialización gerencia y Mercadeo

Se observa que el 51% de los motociclistas encuestados responden que después de tener accidentes en el pasado en la actualizada solo utilizan casco y guantes

Recomendaciones

Recomendamos realizar como parte de estrategia una campaña de sensibilización a la comunidad motera de estrato 2 y 3, Para generar conciencia del valor de la vida y la gravedad de los accidentes en motos, con fin impulsar el uso de elementos de protección y seguridad para motocicletas y generar conciencia sobre la forma adecuada de conducción, ya que se identificó en esta investigación que los principales motociclistas son los que utilizan este vehículo como herramienta de trabajo y transporte, pero son empíricos en el aprendizaje de la misma.

Teniendo en cuenta el procedimiento para la creación de Campañas del libro (Marketing en el Siglo XXI. 3ª Edición Rafael Muñiz González, 2011)

- Como Objetivo de la campaña se propone:

Dar a conocer al público objetivo (Motociclistas) la importancia de utilizar los elementos de protección adicionales.

Siguiendo como metodología la Publicidad de recordatorio cuyo objetivo sería recordar a los consumidores la existencia de los elementos de seguridad adicionales, sus cualidades, e indicarles cómo puede evitar lesiones graves con su uso.

Gracias a esta investigación de mercados identificamos.

- Definición del público objetivo o target

Motociclistas de la Localidad Rafael Uribe Uribe, que utilicen motocicletas con cilindrajes entre los 125 y 200 cc, edades entre los 20 y 40 años.

- Realización del briefing,

El briefing es un documento básico de trabajo que realiza el director del departamento, en el que quedan reflejados por escrito aquellos elementos del plan de marketing que se consideran necesarios para llevar a cabo la campaña, documento que posteriormente se entrega a la agencia.

Conclusiones

De la presente investigación se concluye que el 50% de las personas que manejan moto se han accidentado y de la cual manifiestan que la culpa es de terceros. Lo cual quiere decir que no hay grado de responsabilidad por parte de ellos.

También se concluye que las principales razones de accidentabilidad en motos es porque los motociclistas no han tenido una escuela de formación para manejar lo cual hace que empíricamente realicen maniobras peligrosas, suponiendo que la responsabilidad es de los demás.

Vale la pena mencionar que los motociclistas se consideran expertos en conducción llevando una año de manejo, lo cual es un concepto errado por ende el grado de tolerancia es más bajo cuando la persona no asume su responsabilidad.

Se deja constancia que la muestra está ubicada en el sur de la ciudad de Bogotá, En dos zonas diferentes, Pero la consolidación demuestra que el precio máximo que pagaría una persona por una moto son \$5.000.000 de pesos, ya que son las motos más comerciales de menor cilindraje y son para trabajo. Por ende no hacen ninguna revisión preventiva, Solo hasta que ocurren lo accidentes.

Bibliografía

- Andreasen, A. (15 de 10 de 1995). *Social Development, and the Environment*.
Recuperado el 10 de 05 de 2014, de
http://es.wikipedia.org/wiki/Marketing_social
- DE MOTOCICLISMO. (02 de 11 de 2012). *DE MOTOCICLISMO*. Recuperado el 10 de
05 de 2014, de <http://www.demotociclismo.com.ar/articulos/historia/primeras-motocicletas.html>
- EL PAIS. (07 de 10 de 2013). *EL PAIS*. Recuperado el 20 de 04 de 2014, de
<http://www.elpais.com.co/elpais/colombia/noticias/cada-85-minutos-muere-colombiano-accidente-transito>
- EL UNIVERSAL. (16 de 03 de 2013). Recuperado el 10 de 04 de 2014, de
<http://www.eluniversal.com.co/cartagena/nacional/accidentes-muertos-y-heridos-las-motos-preocupan-colombia-69229>
- Figuera, D. (19 de 07 de 2012). *CIESVIAL*. Recuperado el 19 de 05 de 2014, de
[http://www.ciesvial.com/uploads/1/3/8/4/13848281/primer_estudio_de_accident
es_de_moto_en_venezuela__avepae__ciesvial.pdf](http://www.ciesvial.com/uploads/1/3/8/4/13848281/primer_estudio_de_accident_es_de_moto_en_venezuela__avepae__ciesvial.pdf)
- Figuera, D. (01 de 06 de 2012). *CIESVIAL*. Recuperado el 10 de 04 de 2014, de
[http://www.ciesvial.com/uploads/1/3/8/4/13848281/primer_estudio_de_accident
es_de_moto_en_venezuela__avepae__ciesvial.pdf](http://www.ciesvial.com/uploads/1/3/8/4/13848281/primer_estudio_de_accident_es_de_moto_en_venezuela__avepae__ciesvial.pdf)
- Fundacion Mutua Madrileña. (25 de 01 de 2012). *Fundacion Mutua Madrileña*.
Recuperado el 10 de 04 de 2014, de [http://www.feuvertenmarcha.org/wp-
content/uploads/2013/02/I-Estudio-Siniestridad-Vial-en-Motocicletas.pdf](http://www.feuvertenmarcha.org/wp-content/uploads/2013/02/I-Estudio-Siniestridad-Vial-en-Motocicletas.pdf)

Guia de Investigacion de Mercados. (2008). PEARSON Educacion.

Guru Motos. (28 de 06 de 2010). *Guru Motos Una Pasion Sobre Ruedas*. Recuperado el 01 de 05 de 2014, de <http://www.urumotos.com.uy/foro/f12/seguridad-vial-elementos-de-proteccion-1962/>

icontec Internacional. (25 de 08 de 2008). *Guia tecnica Colombiana*. Recuperado el 10 de 05 de 2014, de <http://tienda.icontec.org/brief/GTC180.pdf>

Insurance Institute For highway Safety. (01 de 05 de 2014). *Insurance Institute For highway Safety*. Recuperado el 01 de 06 de 2014, de Insurance Institute For highway Safety: <http://www.iihs.org/iihs/topics/t/motorcycles/topicoverview>

Muñiz, G. R. (2011). *Marketing en el Siglo XXI. 3ª Edición*. Bogota.

Secretaria de Movilidad. (20 de 03 de 2013). *Secretaria de Movilidad*. Recuperado el 10 de 04 de 2014, de <http://www.movilidadbogota.gov.co/?pag=1365>

Secretaria de movilidad de Bogota . (10 de 11 de 2013). Recuperado el 15 de 05 de 2014, de Secretaria de movilidad de Bogota : <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=60>

Secretaria Distrital de Movilidad. (10 de 02 de 2013). *Pactos Motociclistas por Bogota*. Recuperado el 15 de 05 de 2014, de http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/01-documento-tecnico-pacto-motociclistas_8800.pdf

SEMANA. (25 de 09 de 2013). Recuperado el 10 de 04 de 2014, de <http://www.semana.com/nacion/articulo/por-que-se-ha-incrementado-el-uso-de-motos-en-colombia/358887-3>

Wikipedia. (05 de 02 de 2014). *Wikipedia*. Recuperado el 10 de 06 de 2014, de
<http://es.wikipedia.org/wiki/Accidente>

Lista De Anexos

1. Formato de Encuesta