



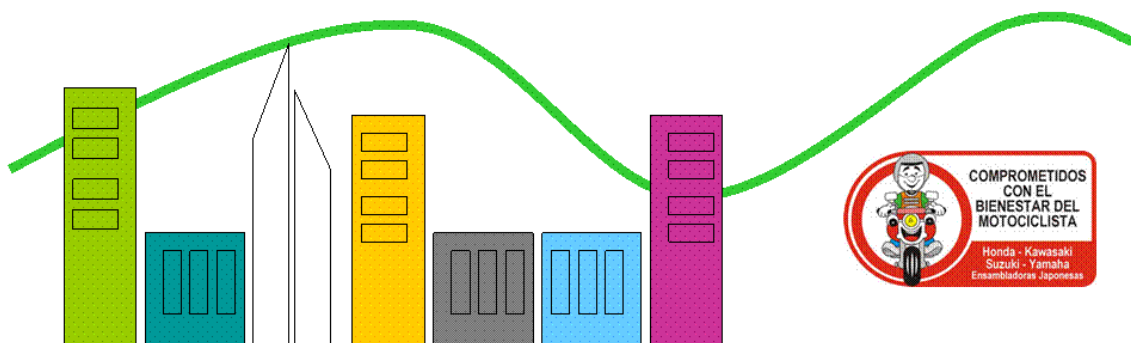
Quinto Estudio Sociodemográfico de los usuarios
de motos en Colombia / Perfil de usuario de 2009

Las Motos

Aliadas del desarrollo industrial, económico y social de Colombia

**Quinto Estudio Sociodemográfico de usuarios de
motos en Colombia**

Cinco años de aporte social y económico al país



Comité de Ensambladoras de Motocicletas Japonesas

Auteco - Kawasaki; Fanalca - Honda;
Incolmotos - Yamaha; Suzuki Motor de Colombia



Índice:

- 1. Sabía Usted que... Cifras y datos sobre los motociclistas en Colombia.**
- 2. Cinco años de aporte económico y social al país.**
- 3. A pesar de la desaceleración económica, la industria de motos hizo un esfuerzo por mantener su compromiso social y generación de empleo.**
- 4. La motocicleta, apoyo a los colombianos de menores ingresos en tiempos de crisis.**
- 5. Perfil del motociclista colombiano.**
- 6. Educación y capacitación, se mantienen como los mayores retos. Más de \$1.000 millones ha invertido el Comité de Ensambladores en capacitación y pedagogía directa a los motociclistas.**
- 7. Decálogo del motociclista.**



1. Cifras y datos sobre los motociclistas en Colombia.

Sabía Usted que...

- En 2005 había una moto por cada 27 habitantes y en 2009 una por cada 16, lo cual demuestra que la industria le ha permitido a la población de menores ingresos acceder a un medio de transporte propio.
- 3.700.000 de personas, dependen directa o indirectamente de la moto.
- 5.000.000 de personas se movilizan en este vehículo, como medio de transporte.
- Un 66% de los compradores de este vehículo perciben entre 1 y 2 salarios mínimos.
- La industria pagó en 2009 al Estado colombiano cerca de \$350.000 millones en impuestos.
- De acuerdo con el DANE entre el 2003 y 2008, el porcentaje de hogares que tenían una motocicleta pasó de 8,5% a 15,1%, ubicándose por encima del porcentaje de quienes tienen microondas e incluso Internet.



2. Cinco años de aporte económico y social al país

- **Solo el año pasado solo las 4 empresas que conforman el Comité de Ensambladores de Motos Japonesas, le aportaron al país más de \$350.000 millones en impuestos, y en los últimos cinco años han invertido cerca de \$120.000 millones en tecnología e infraestructura en beneficio de toda la cadena.**

En 2010 el **Estudio Socio demográfico de usuarios de motos en Colombia**, llega a su quinta versión, y se ha convertido en marco de referencia a la hora de hablar del papel que juega la motocicleta en nuestro país, a través de la industria y su decisivo roll en el apoyo al crecimiento de los colombianos de menores ingresos.

El documento es elaborado por el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas conformado por Auteco-Kawasaki; Fanalca-Honda; Incolmotos-Yamaha y Suzuki Motor de Colombia y es el resultado de la decisión adoptada por la industria de trabajar de forma conjunta, convencida de la necesidad de fomentar en los usuarios de motocicletas, un mayor conocimiento no sólo de las normas, sino de comportamientos adecuados y seguros en la vía.

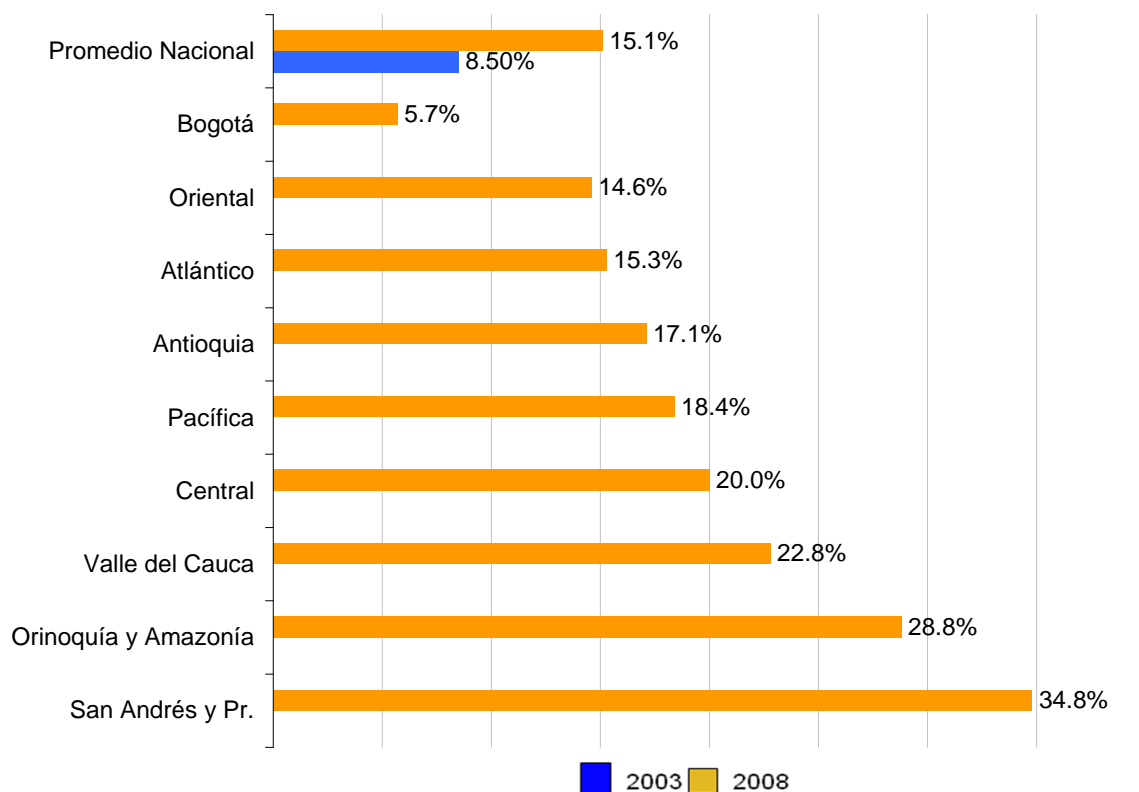
El documento y otras acciones que ha realizado el Comité a lo largo de estos años, ha colocado también sobre la mesa lo inconveniente que resulta adoptar medidas restrictivas que no consultan la realidad de este sector, a la vez que se hacen necesarias, cada vez más, la adopción de políticas de pedagogía para todos los actores que comparten las vías.



Más aún cuando existen realidades como que en promedio, en las ciudades grandes los mensajeros y otros usuarios que se movilizan en motocicleta como parte de su trabajo hacen un promedio mínimo de 5 viajes diarios y la gente que la usa como medio de transporte hace dos viajes diarios cifras que varían bajo diferentes condiciones como en ciudades pequeñas, donde se estima, se realizan cerca de 12 viajes en servicios de mensajería y 2 viajes diarios para transportarse.

Lo anterior arroja un promedio de 23.000.000 de viajes al día, de un sector que mueve economía, bienestar y calidad de vida.

Bienes que posee el hogar - ECV 2003 - ECV 2008 Motocicleta



GRAFICA 1



Esto se refuerza con datos oficiales como los arrojados por la Encuesta de Calidad de Vida del DANE en donde se revela que entre el 2003 y 2008, el porcentaje de hogares que tenían una motocicleta pasó de 8,5% a 15,1% (VER GRAFICA 1) ubicándose por encima del porcentaje de quienes tienen microondas e incluso internet, de la mano con la proporción de familias que consideraron que su nivel de vida ha mejorado en ese lapso de tiempo y que pasó de 36,2% a 45,9%.

Aporte a las finanzas de un país

Esta actividad industrial y comercial irradia beneficios no solo para los usuarios y trabajadores en las diferentes partes de la cadena de las motocicletas, sino que el país entero se ha visto beneficiado con los recursos que se generan a partir de esta actividad.

Es así como al cierre de 2009 solo teniendo presente el aporte de las ensambladores integrantes del Comité, el Estado colombiano recibió cerca de \$350.000 millones en impuestos, que se traducen en obras de infraestructura, salud y otros rubros de beneficio a la sociedad.

A lo anterior se suman inversiones realizadas durante los últimos cinco años en tecnología e infraestructura, las cuales en conjunto ascienden a más de \$120.000 millones.



3. A pesar de la crisis la industria de motos en Colombia, mantuvo su compromiso social y la generación de empleo.

- **A pesar de la crisis la industria mantuvo estabilidad en sus puestos de trabajo.**

A pesar del decrecimiento del mercado de motos que se calcula en cerca de 20% en 2009, la industria de motos hizo un esfuerzo por mantener su compromiso social y mantenerse como una fuente importante de trabajo en el país, en tanto que las motos continúan con el rol que han cumplido históricamente de genera la posibilidad para que más colombianos accedan a un transporte digno y oportunidad de ingresos.

En ese sentido, y a pesar de la crisis general registrada el año anterior, se mantienen los aproximadamente 100 proveedores de partes locales, 1.024 distribuidores, 8.000 talleres, 3.000 almacenes de repuestos y 8 ensambladoras, que en conjunto emplean a más de 60 mil trabajadores colombianos, lo cual frente a los cerca de 53.000 empleos que generaban en 2005, registra un incremento de 11,5% en los últimos años. (Ver gráfica 2)

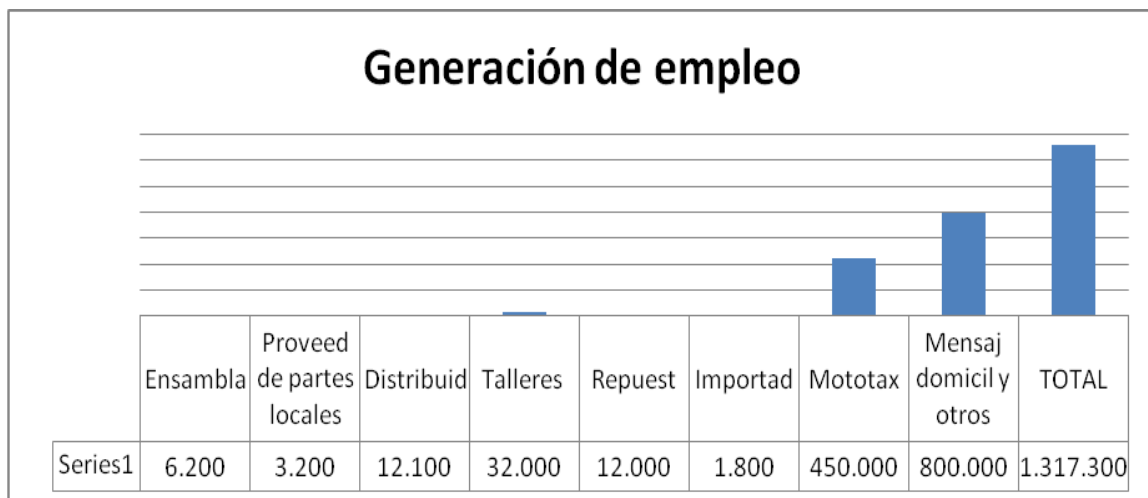


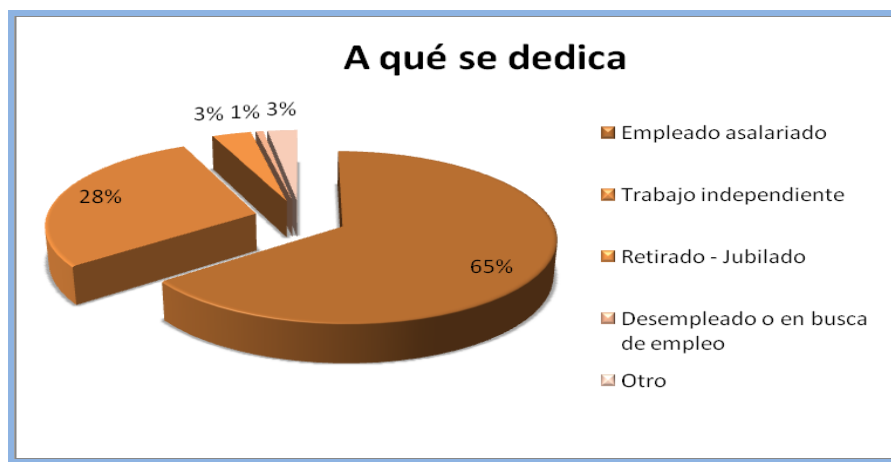
Gráfico 2



Esta cifra es muy importante, al analizar coyunturas como la tasa de desempleo en el país que terminó en 2009 en 12%, y la tendencia de crecimiento en la tasa de trabajadores independientes, que hoy en día representan cuatro de cada diez.

Además, es importante señalar el potencial del sector que se articula y desarrolla a través del crecimiento de la demanda, y permite consolidar una posición de liderazgo continental, soportado en la transferencia de conocimiento, tecnologías y trabajo de proyectos conjuntos de investigación para desarrollo de toda la cadena y develando la conformación de un cluster de industria que jalonaría aún más el crecimiento de la cadena y los beneficios sociales y económicos que genera.

El alto número de motos utilizadas para mensajería y domicilios, 800.000 frente a 600.000 en 2005, se refleja también en el hecho de que el 65% de los encuestados por las ensambladoras que conforman el Comité de Ensambladores de Motos Japonesas, manifestaron ser empleados asalariados (Ver Gráfica 3), en tanto que un 28% son independientes.



Gráfica 3

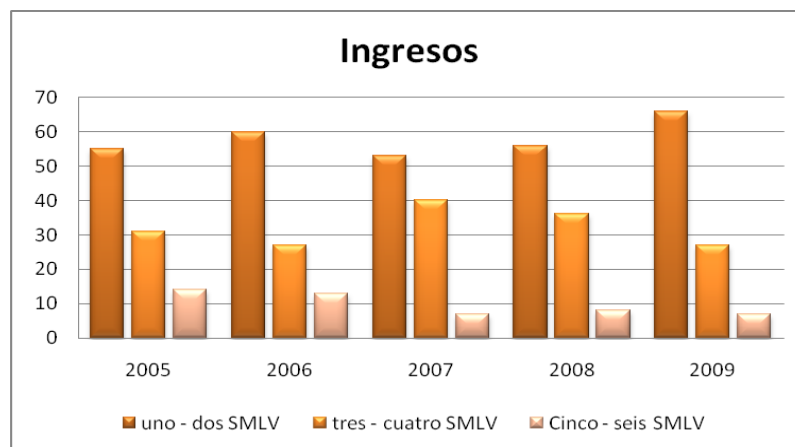


4. La motocicleta, apoyo a los colombianos de menores ingresos en tiempos de crisis

- **Trabajadores con salarios entre 1 y 2 salarios mínimos, continúan siendo los principales compradores de motos.**
- **Estos vehículos cumplieron un rol fundamental para que la calidad de vida de los colombianos de menores ingresos no se deteriore.**

La motocicleta cada año se sigue posicionando como la aliada de los colombianos de menores ingresos, quienes han encontrado en este vehículo una solución no solo para reducir costos de transporte, sino encontrar nuevas fuentes de empleo, mejor movilidad y calidad de vida.

Es así como mientras en 2008 el 56% de los propietarios de motos en el país percibían entre 1 y 2 salarios mínimos, el año pasado este porcentaje se elevó a 66%, lo cual refleja que se convirtió en un apoyo para sortear la compleja coyuntura económica que se vivió en 2009. (VER GRAFICA 4)



GRAFICA 4



El apoyo de este vehículo a la economía de las familias colombianas toma gran importancia a la luz de cifras como que en 2008 para el 51% de los colombianos, acorde con el DANE, sus ingresos solo alcanzaban para cubrir sus gastos mínimos.

Frente al perfil de propietarios encontrado en el 2005 se puede observar como efectivamente la tendencia ha sido creciente, pues en ese momento cerca del 50% de la totalidad de propietarios de motos se encontraban en este rango de ingresos con lo cual reconocen en este vehículo un motor de oportunidades para ellos y sus familias.

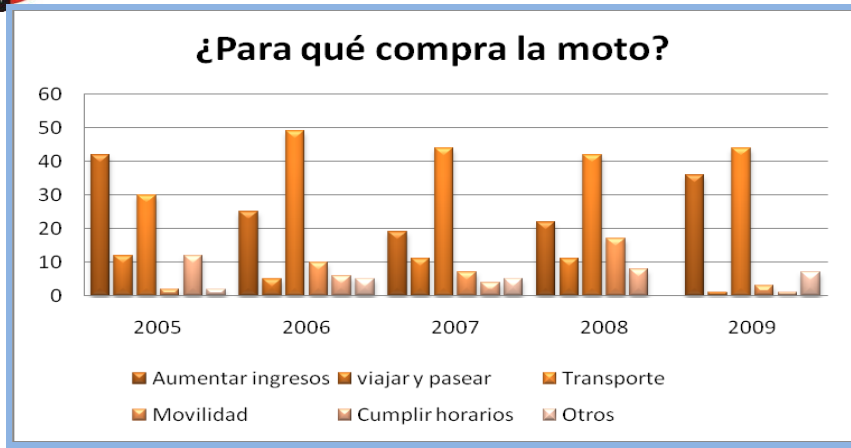
Llama la atención, cómo si bien los compradores con ingresos entre tres y cuatro salarios mínimos, representaban 27% del total al término de 2009, frente a 36% el año inmediatamente anterior, con una caída de 9 puntos porcentuales, se volvieron a ubicar en el nivel en que se encontraban en 2005 es decir, aproximadamente 30%.

Finalmente, quienes devengan entre cinco y seis salarios mínimos se mantienen en el mismo rango de los últimos cinco años, representando en promedio entre el 7% y 8% del total de compradores.

Aumentar ingresos en medio de la crisis, objetivo clave.

Los anteriores resultados son corroborados con las motivaciones de compra, las cuales continúan estando relacionadas, en su mayoría, con la necesidad de aumentar o generar ingresos, después del uso natural del vehículo, como es el transporte, reforzando de esta manera la importancia de la motocicleta en el desarrollo de las clases trabajadoras.

De hecho, un alto porcentaje del mercado de las motos en Colombia lo componen vehículos de menos de 185 c.c., puesto que por su tamaño, precio y características técnicas, se han constituido en una importante herramienta de trabajo.



Gráfica 5

Como se observa en la Gráfica 5, mientras el 49% de los compradores manifestaron que su motivación al adquirir su moto era el transporte, el 35% la consideró importante para aumentar ingresos, relación que se mantiene muy estable frente a la registrada en 2005 cuando el primer grupo representaba el 50% y el segundo el 38% aproximadamente.

No así ocurrió con el 2008 cuando esto varió significativamente pues mientras un 42% de colombianos la compraron con el objetivo primordial de transportarse, el 22% lo motivó generar ingresos.

Estas cifras continúan revelando el papel tan crucial que cumplieron las motocicletas el año anterior, para que la calidad de vida de los colombianos de menores ingresos no se deteriorara, en medio de indicadores preocupantes de la economía como un desempleo de 12% a diciembre de 2009.



5. Perfil del motociclista colombiano

- **Los motociclistas en Colombia son en su mayoría hombres, casados y con estudios secundarios.**
- **Uno de cada 5 compradores es mujer.**

Las características del motociclista en Colombia continúan siendo estables frente a lo que se viene observando en los últimos años, en donde predominan los hombres casados y con un nivel de escolaridad predominantemente en secundaria.

Cuando se llevó a cabo el Primer Estudio Sociodemográfico de los Usuarios de Motos en Colombia, un 30% de los compradores era mujeres, en tanto que el restante 70% pertenecía al género masculino. En general la relación se mantiene aunque en diferentes proporciones (Ver gráfico 6)

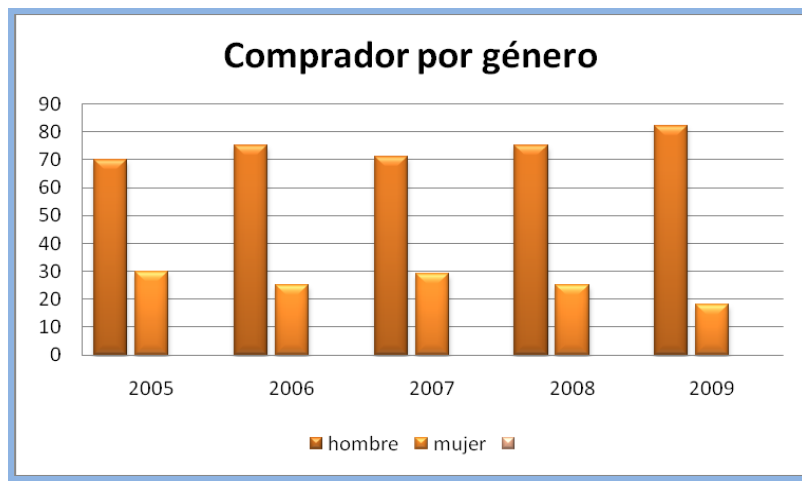


Gráfico 6



En el 2009, las mujeres compraron menos motocicletas que en años anteriores, aún así, importante destacar que 1 de cada 5 compradores son mujeres, en su gran mayoría cabezas de familia que encuentran en la moto una oportunidad para sostener su familia al tiempo que les permite disponer de una mejor movilidad lo que se traduce en más tiempo para atender su hogar.

Con relación al nivel de escolaridad, personas con secundaria continúan siendo las de mayor porcentaje dentro de la participación total con un 44%, seguidas por quienes ya son profesionales con 23%, lo cual resulta interesante si se tiene en cuenta que este grupo ha representado en los últimos años entre un 16% y 18%. (Ver Gráfico 7)

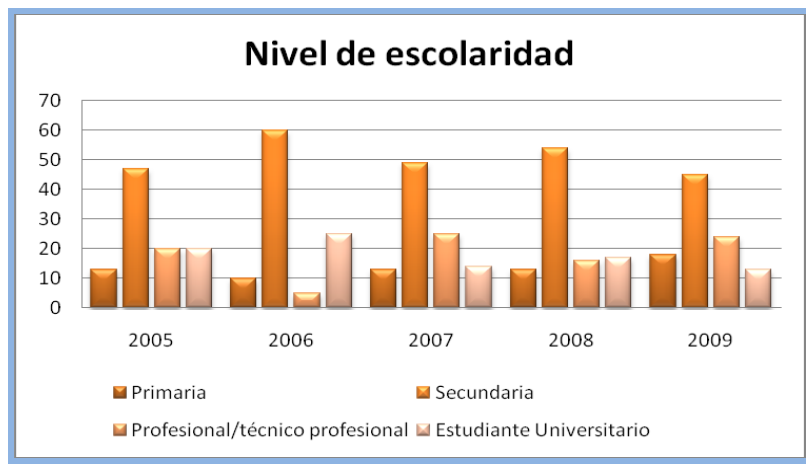


Gráfico 7

Congestión vehicular, la búsqueda de alternativas de economía familiar, el costo de los combustibles, la deficiencia en los sistemas de transporte masivos en todas las ciudades y el aumento del desempleo profesional, son algunas de las causas que explican este comportamiento en los compradores de motocicletas



Esto se ve reforzado en la tendencia de que son los casados quienes cada vez más están buscando este vehículo al punto que al término de 2009 la proporción entre casados y solteros es de 38% - 41%. (Ver Gráfico 8)

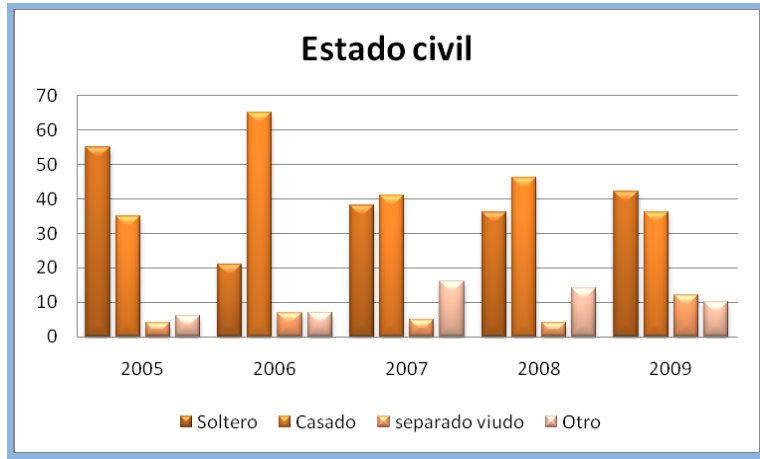


Gráfico 8

A la luz de estas cifras, y si se tiene en cuenta que en promedio una familia colombiana está compuesta por tres o cuatro personas, estaríamos hablando de que cualquier medida arbitraria que se adopte en contra de este vehículo, afecta negativamente la calidad de vida de más de 1.200.000 familias compuestas por cerca de 4.500.000 colombianos.

Sumados a ello están los restantes 1.700.000 personas solteros o en otros estados civiles (para un total de 6.200.000 colombianos), quienes por lo regular también tienen a su cargo la manutención de otros miembros de la familia como madre, hermanos o hijos sin ningún vínculo matrimonial, pues en un 65% de los casos manifestaron ser jefes de hogar (Ver gráfico 9).



GRAFICO 9

6. Educación y capacitación, se mantienen como los mayores retos

- **Más de \$1.000 millones ha invertido el Comité de Ensambladores en capacitación y pedagogía directa a los motociclistas**

Desde sus inicios, el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas buscó implementar acciones que promovieran un uso adecuado de las motocicletas y un comportamiento seguro de sus usuarios a partir de incentivar el cumplimiento de las normas de tránsito, el uso correcto de los implementos de seguridad y el respeto por todos los actores de la vía, desde peatones hasta vehículos de más de 4 ruedas.

De esta manera, el Comité ha venido desarrollando de manera conjunta acciones que les ha llevado a generar alianzas estratégicas con autoridades locales,



regionales y nacionales, para trabajar en pro de una movilidad incluyente y pedagogía a los motociclistas y demás actores de las vías.

Es así como en los últimos cinco años las empresas que conforman el Comité han invertido más de \$1.000 millones en estas acciones, en adición a los recursos que de manera individual invierte cada marca año a año en actividades de responsabilidad social.

Entre las alianzas generadas se cuenta el Fondo de Prevención Vial y desde hace varios años impulsa la campaña denominada inicialmente Calles Seguras y a partir del 2009 como Aula Móvil. A ella se suman otras como Alcaldías como Medellín y Cali, la Policía de Tránsito Nacional, Secretarías de Tránsito y educación y los Ministerios de Tránsito y Transporte y Educación.

Un resultado concreto es que a lo largo de cinco años se ha llegado a más de 100.000 motociclistas de manera directa en ciudades como Cúcuta, Bucaramanga, Pasto, Ibagué, Pereira, Sincelejo, Santa Marta, Cartagena, Montería, Cali, Villavicencio, San Andrés, Valledupar, Barranquilla, Neiva, Medellín, Buenaventura y Bogotá, entre otras.

De esta manera, la acción de estas cuatro empresas reunidas en el Comité va más allá de su carácter informativo de la realidad del sector y ha pasado a la acción dentro de un enfoque de responsabilidad social.



7. Decálogo de Seguridad para motociclistas.

Como parte del trabajo de pedagogía que ha decidido asumir el Comité, se creó un decálogo para motociclistas, con el cual se busca llegar de manera clara y sencilla con diez mensajes a todos los que tienen interés en las motos. El mismo, busca convertirse en una guía que todos los motociclistas deben tener en cuenta:

1. **Usa un buen casco y mantenlo siempre abrochado.** Los cascos no apropiados te salvan de la multa, pero no te salvan la vida. Un buen casco debe cubrir todo el cráneo (incluyendo las orejas) y preferiblemente también la barbilla. La cubierta interna debe contar con un grueso Icopor para absorber el impacto. Y abróchatelo, porque si se sale de tu cabeza, no podrá protegerte.
2. **Maneja a la defensiva.** Asume que eres invisible para los demás conductores. Si consideras que nadie te ha visto en la vía, puedes anticiparte a sus maniobras. Asume que los demás conductores siempre reaccionarán de la manera más imprudente posible, y mentalmente anticipa una ruta de escape para cada posible situación indeseable.
3. **Evita el "sánduche" al conducir.** Nunca adelantes entre dos vehículos en movimiento. Cualquier movimiento inesperado de uno de ellos puede afectarte.
4. **Evita las líneas blancas o amarillas cuando estén mojadas y mantente atento a los manchones de aceite.** Si no puedes evitarlas, procura que tu moto esté vertical al pasar sobre ellas, puesto que son tan resbaladizas, que si tu moto entra ladeada, fácilmente terminarás en el



piso. Procura no frenar o acelerar bruscamente sobre una línea pintada que se encuentre mojada o sobre una mancha de aceite.

5. **Ten la seguridad que las direccionales, el stop y los espejos retrovisores, sirven para protegerte.** Las luces son el mecanismo más útil para indicar a otros conductores cuál es tu próxima maniobra. No olvides encender tu luz, así esté de día. Esto facilita que te identifiquen otros conductores, especialmente en sus espejos retrovisores.
6. **Revisa la presión de tus llantas.** Unas llantas desinfladas o con presiones diferentes a las recomendadas, comprometen la estabilidad y la adherencia de tu moto. Inflalas según la presión recomendada por el fabricante.
7. **Utiliza ambos frenos al mismo tiempo.** De todas formas, ten en cuenta que el freno delantero comanda el 70% del poder de frenado. En una zona segura, y en condiciones secas y mojadas, practica oprimir el freno delantero con suficiente fuerza para detener la moto rápidamente, sin llegar a bloquear la rueda. Un buen manejo del freno delantero es fundamental para sortear una emergencia.
8. **Cuidado en los cruces.** Antes de virar, mira a la izquierda, luego a la derecha, nuevamente a la izquierda y cruza. La policía motorizada de Londres recomienda este truco de mirar dos veces, como uno de los más útiles para evitar accidentes en los cruces, puesto que solo así estarás a salvo de los vehículos que aparecen a último momento.
9. **Adelantar es de zurdos.** Adelantar por la derecha te pone en riesgo, porque los carros pueden cerrarte o porque puedes atropellar a algún peatón que descienda de un bus.



10. **Maneja menos rápido de lo que eres capaz.** Nunca llesves tu moto ni tus habilidades de manejo al máximo, porque en caso de una imprudencia de un tercero (un perro, un carro que se cierra, una mancha de aceite) no tendrás tiempo de reaccionar. Si manejas al 70% de tu capacidad, tendrás ese extra 30% como "colchón" para reaccionar.

Si desea obtener mayor información sobre cualquiera de los temas presentados, por favor comuníquese con el Departamento de Comunicaciones de cualquiera de las Ensambladoras de Motocicletas Japonesas.

Ficha Técnica: Quinto Estudio Sociodemográfico

Grupo objetivo:	Compradores de motocicletas.
Período:	Enero – Diciembre 2009.
Ciudades:	Grandes, medianas y pequeñas de Colombia.
Tamaño:	40.000 encuestas.
Instrumento:	Entrevista estructurada de aplicación individual.
Recolección y procesamiento de información:	Comité de Ensambladoras.
Nivel de confianza:	95% +/- 10%.