

# Las motos: Aliadas del desarrollo de Colombia

## Primer estudio socio demográfico de usuarios de motos en Colombia

### Comité de Ensambladora de Motos

AUTECO - KAWASAKI; FANALCA – HONDA; INCOLMOTOS – YAMAHA; SUZUKI MOTOR DE COLOMBIA

Julio de 2006

- En los últimos 5 años las ventas de motos en Colombia se han incrementado en más de 300%. Después de Brasil, es el país Latinoamericano donde más circulan motocicletas y el primero en número de unidades vendidas entre las naciones andinas.
- En el país circulan diariamente un millón ochocientos mil motos que movilizan a más de tres millones de colombianos.
- Este año se venderán 300 mil motos en Colombia.
- 3.2 millones de colombianos derivan o apoyan su subsistencia económica y la de su familia de este vehículo.
- Pese a lo anterior, las normas vigentes que regulan el uso de la moto nacional y localmente, son incoherentes, insuficientes, discriminatorias y poco estudiadas. En la práctica, los motociclistas viven en un país federado.
- El Comité de Ensambladoras de Motos está listo a cooperar y ayudar a las autoridades. Debe iniciarse un amplio debate nacional. Entregará estudio a autoridades nacionales y locales.

## Introducción

En los últimos años, la motocicleta se ha convertido en un vehículo de uso masivo en Colombia. Ya no es solo un medio de transporte eficiente y económico, sino también una herramienta de trabajo para cientos de miles de personas.

A pesar de esto, el motociclista es discriminado. No existen políticas nacionales ni locales que regulen de manera coherente y justa el uso de este vehículo.

Hay asuntos inmediatos que se deben abordar como:

- la persecución permanente y arbitraria que tienen que afrontar los motociclistas y sus pasajeros cuando hay eventos especiales en ciudades, elecciones o cuando se presentan disturbios, protestas o actos terroristas;
- la incoherencia de las normas de uso de cascos y chalecos que varía de un lugar a otro y que a veces se presenta dentro una misma ciudad, lo cual expone permanentemente a los motociclistas al pago de comparendos e inconvenientes en su movilidad.

Es necesario así mismo, organizar a nivel nacional un adecuado sistema de control de las escuelas de conducción, encargadas de certificar la idoneidad práctica y teórica de las personas, para contribuir en la disminución de los índices de accidentalidad y muerte de estos conductores.

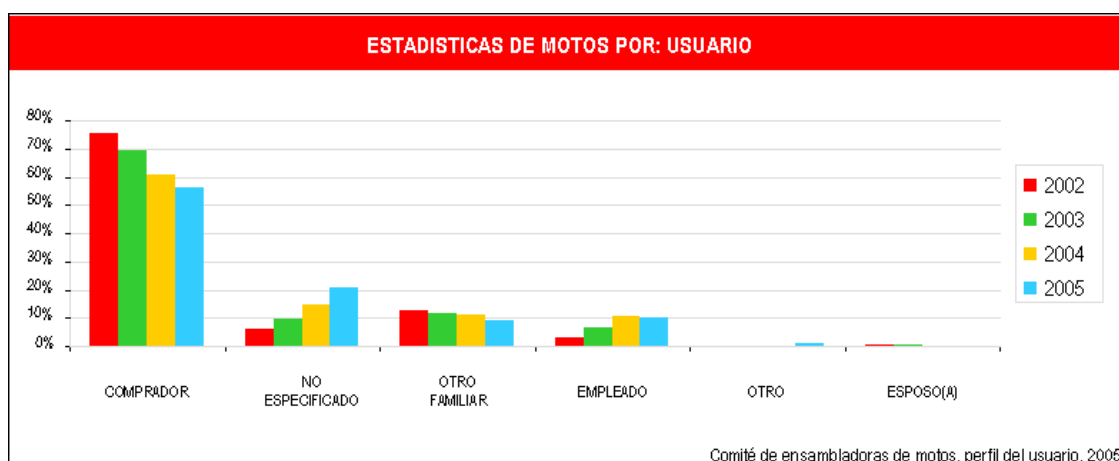
Para esta y todas las tareas que el gobierno y el Estado crean convenientes, estas ensambladoras de motos con presencia industrial y de tradición en Colombia y que representan más del 85% de las ventas a nivel nacional, están listas a ofrecer su aporte y colaboración.

## La moto en la sociedad colombiana

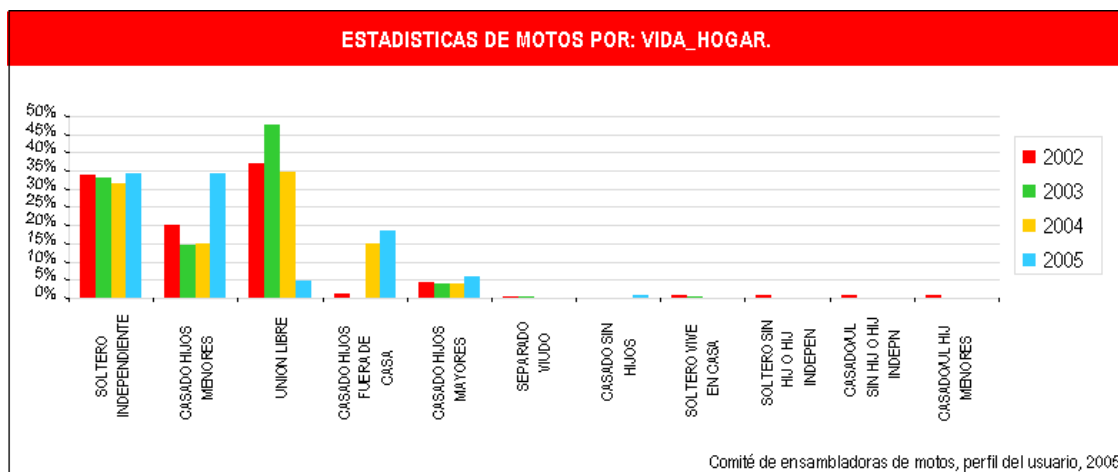
Las motos se han convertido en claras aliadas del desarrollo económico de muchos colombianos. Más de 700 mil colombianos derivan su sustento de conducir una moto.

- 50% de los compradores de moto la usan como medio de transporte y cerca de un 35% como medio de trabajo.
- 55% de los compradores de moto buscan incrementar sus ingresos.
- Cerca del 70% de los compradores de moto devengan entre 1 y 3 salarios mínimos.
- 35% de los compradores de motos son solteros independientes y en la misma proporción son solteros con hijos menores.
- 47% de los compradores de motos tiene un nivel educativo de secundaria.
- 30 % de las motos que se venden son adquiridas por mujeres y en un 70% por hombres.

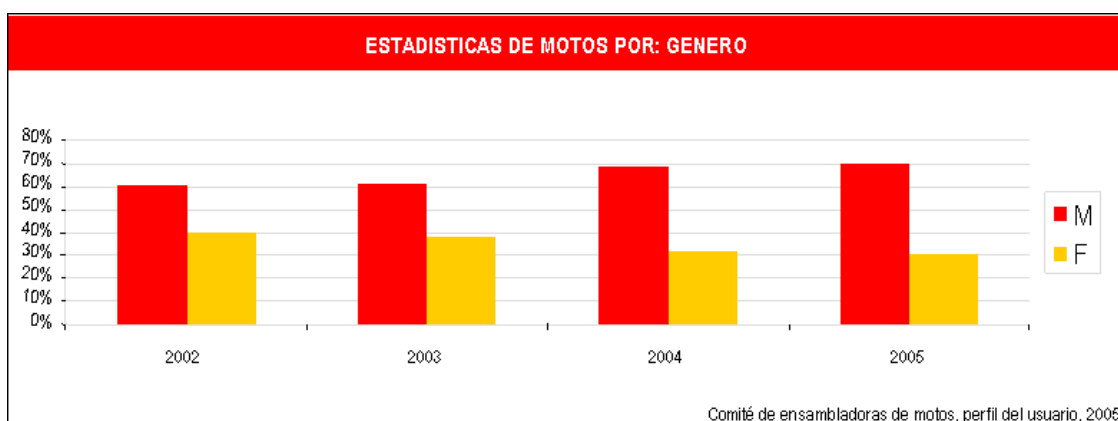
En los últimos 5 años, la moto ha pasado de ser un medio de transporte eficiente y económico, para convertirse en una herramienta de trabajo para miles de colombianos que viven en ciudades colombianas grandes, intermedias y pequeñas. Como lo demuestra el siguiente cuadro, mientras en el 2002 casi el 80% de los usuarios eran los mismos compradores, ese número, en 2005 se redujo a menos del 60%. Ello sugiere que la motocicleta está siendo usada no solo por el comprador sino por otros miembros de su familia y también para diversos usos económicos en apoyo de actividades empresariales.



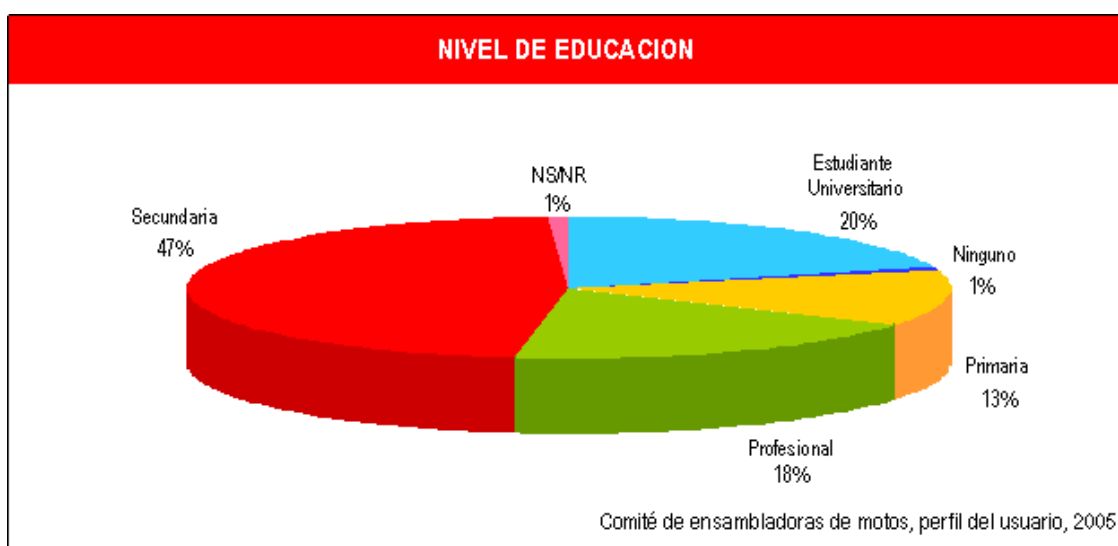
Las estadísticas muestran también que el 80% de las personas que adquieren una moto se encuentran entre los 20 y los 44 años de edad, en tanto que del total de compradores, un 60% son solteros independientes o casados con hijos pequeños.



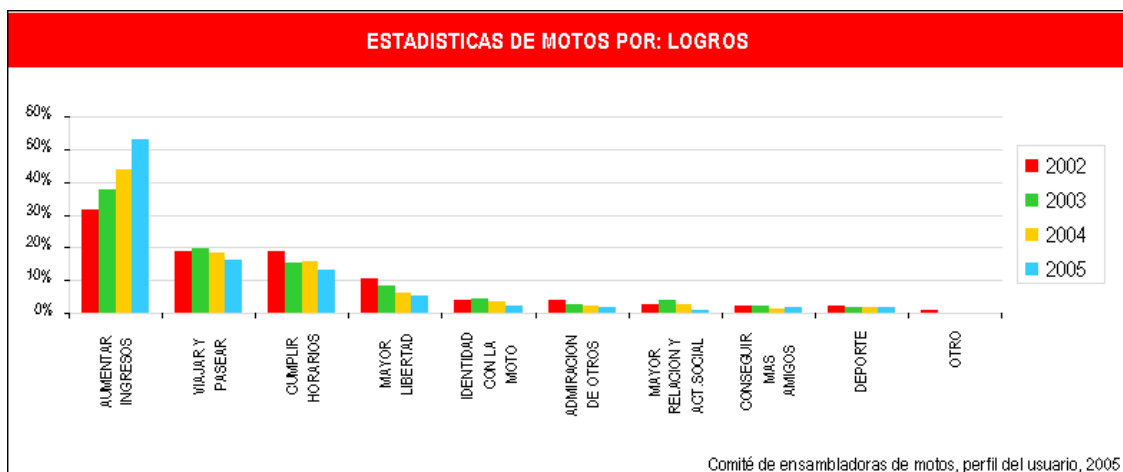
Se destaca asimismo que un 30% de los compradores de motocicleta son mujeres y un 70% son hombres.



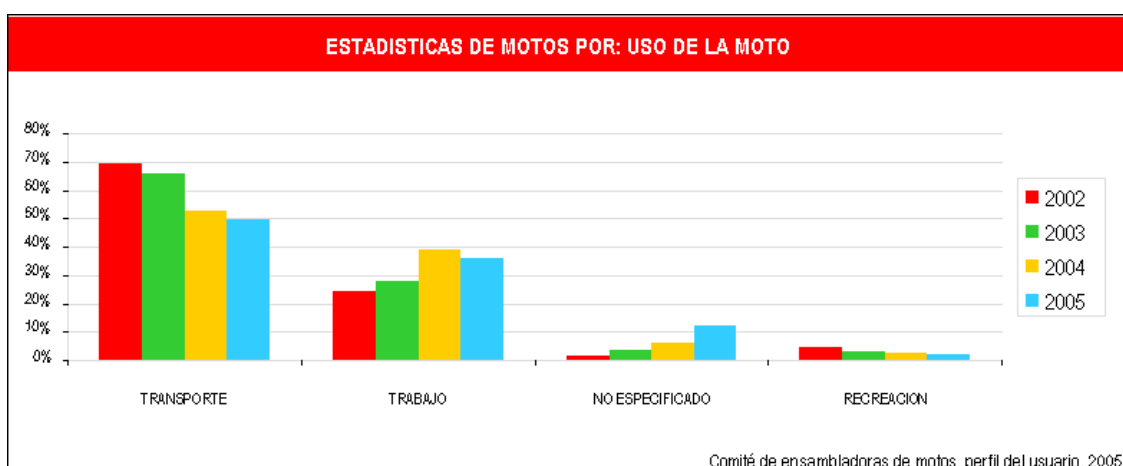
Es importante resaltar el nivel de escolaridad de los compradores de moto. En el 2005, 47% de las personas que adquirieron una motocicleta tenían un nivel de escolaridad de secundaria.



La importancia de estos vehículos se refleja en la motivación de sus compradores. Cerca de un 55% de las personas que adquieren una moto busca incrementar sus ingresos. Esto se ve reforzado en el hecho de que mientras en el 2002 alrededor del 70% de los compradores la adquirirían pensando en usarla como medio de transporte, ese porcentaje se redujo al 50% el año pasado, en tanto que quienes la ven como un medio de trabajo pasaron de representar un 25% a 35%.



Mensajería, repartición de correo y periódicos, entregas a domicilio, servicios de reparación, trabajos por cuenta propia, policía, tránsito y compañías de alarmas y seguridad privada, son algunas de las actividades para las que las motocicletas son utilizadas a diario en el país. Por esta razón, las motos son aliadas de los trabajadores colombianos.

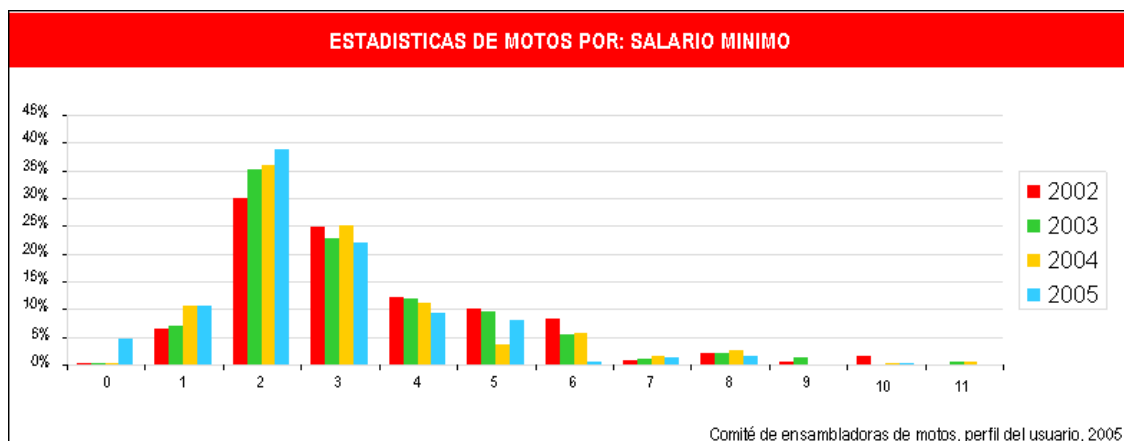


En el país existen alrededor de un 1,8 millones de motocicletas, convirtiéndose en un vehículo compartido que diariamente mueve cerca de 3 millones de personas.

De este 1,8 millones de motocicletas, 700 mil son conducidas por personas que derivan de ésta su sustento. Así, tomando un promedio de 4 personas por familia, este medio apoya la

subsistencia de casi 3 millones de colombianos, de acuerdo con las cifras a diciembre de 2005 (ver gráfica Empleos Estimados Directos e Indirectos).

Una motocicleta de trabajo nueva tiene un costo promedio de \$3,200,000. Esto la convierte en un medio económico y de fácil acceso, viéndose reflejado en que casi un 70% de los compradores en el año 2005 manifestaron devengar al momento de adquirir la moto entre uno y tres salarios mínimos mensuales.



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

Según bases de datos de las diferentes ensambladoras (con muestras de más de 25 mil usuarios) el 97% de las motocicletas son empleadas por personas de bajos recursos como vehículos de trabajo y transporte.

Más que un vehículo de recreación, la realidad es que la motocicleta es un aliado de los trabajadores colombianos, quienes han visto en este medio de transporte el apoyo en sus labores diarias.

## Para tener en cuenta...

### Beneficios de la moto

- Permite desplazamientos ágiles por vías sub-óptimas y caminos de herradura, dada su capacidad de circular por terrenos destapados, agrestes o pantanosos.
- En áreas rurales y en las llanuras, la motocicleta ha reemplazado la mula y el caballo.
- Consume una quinta parte del combustible que consume un automóvil
- Por tener un motor 10 veces más pequeño que el de un carro liviano, un motor de moto moderno contamina mucho menos que los carros más limpios.
- Bajos costos en repuestos y mantenimiento.
- Facilidad y economía de parqueo en la calle (más de 4 motos pueden parquearse en el espacio de 1 automóvil)
- Por su bajo peso, las motocicletas se han convertido en un vehículo que causa poco deterioro a la malla vial del país.
- En promedio, una moto se desplaza 2 veces más rápido que un carro, en la ciudad y le permite ahorrar al usuario hasta 1.5 horas de desplazamiento al día.
- Se calcula que si de cada 5 automóviles que se desplazan en vías congestionadas, 1 se reemplaza por una motocicleta, la velocidad de desplazamiento promedio aumentaría en un 35%.
- Una motocicleta de trabajo nueva es aproximadamente 7 veces más económica que un automóvil nuevo de bajo precio.
- La financiación de una moto se ajusta a personas que posean ingresos cercanos al salario mínimo.

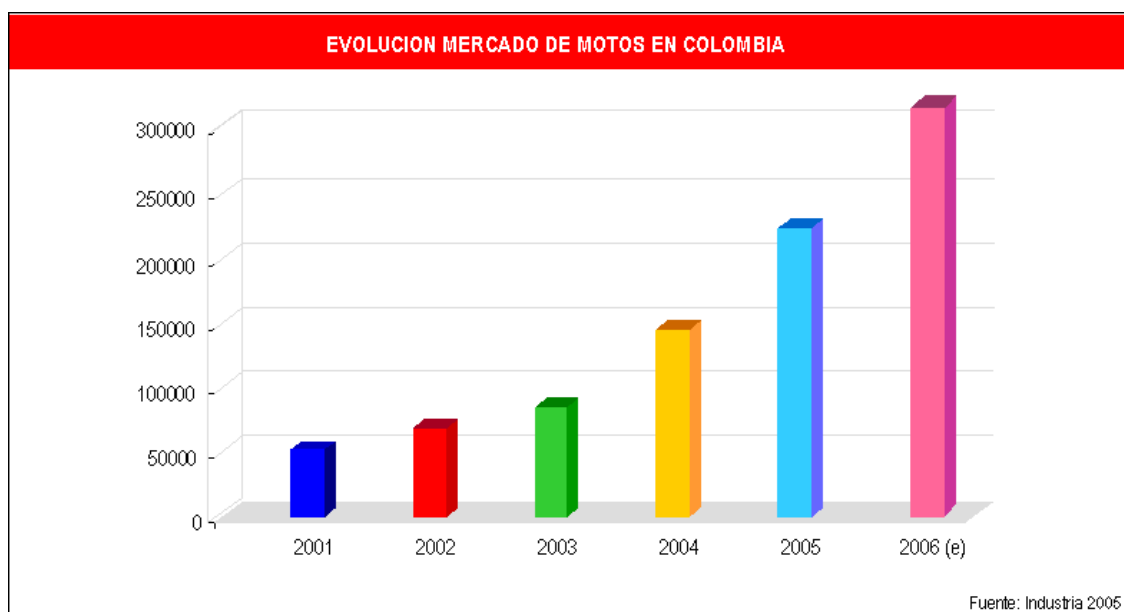
## Evolución del mercado de las motos en Colombia

**La cadena industrial y comercial de motocicletas (ensamblaje, proveedores y comercialización) alrededor de las ensambladoras que pertenecen al Comité en Medellín, Cali y Pereira, genera cerca de 53.800 empleos directos**

El mercado de motocicletas en Colombia ha registrado una importante dinámica. Mientras en el año 2001 se vendieron un total de 51.835 motos, el año pasado esa cifra llegó a 224.255 unidades, mostrando un crecimiento de más del 300%.

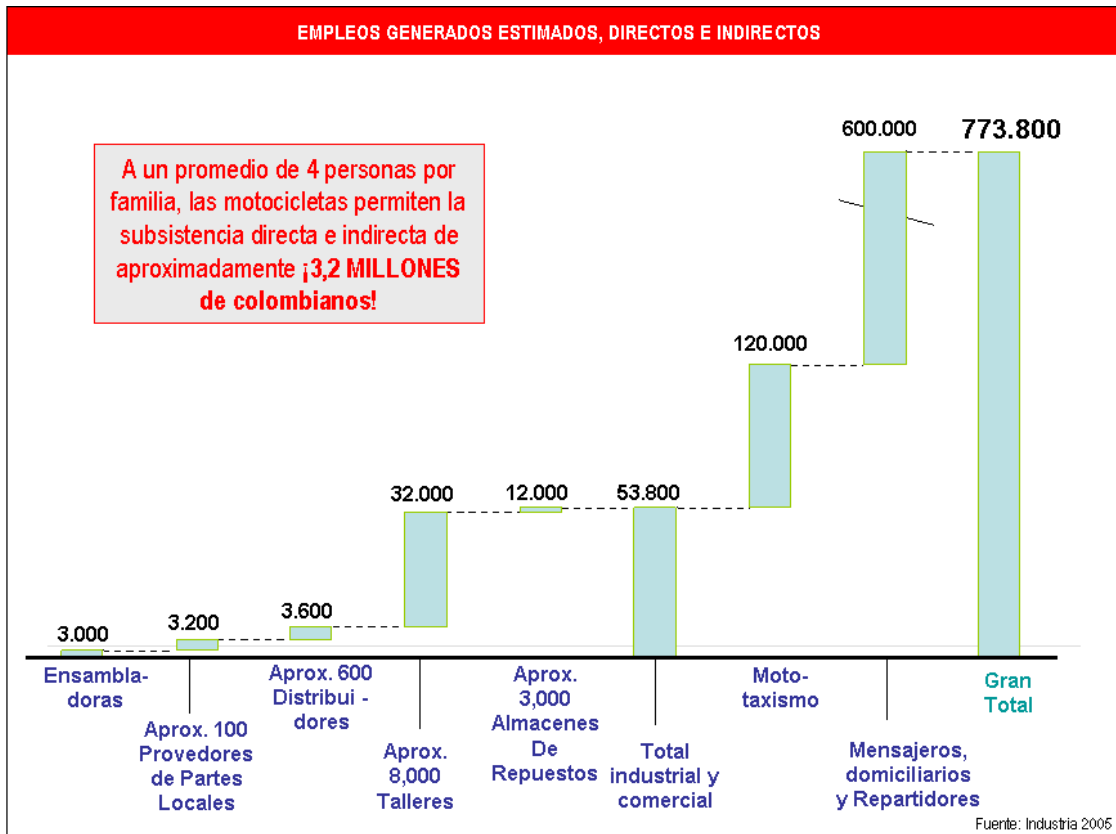
Esto ubica a Colombia como el país con más ventas en la Región Andina y el segundo de Latinoamérica, después de Brasil, con la mayor circulación de motocicletas.

### Crecimiento de ventas de motos en Colombia (miles)



A nivel industrial, en Colombia se ha consolidado un importante renglón de actividad económica que genera empleo, desarrollo y prosperidad. Es el segundo productor de motos del continente. Para el año 2006 se calcula que la producción de motos en nuestro país, alcanzará 300.000 unidades. De esta producción, ya hay algunas ensambladoras que iniciaron exportaciones a países como Venezuela y Ecuador.

De forma directa esta industria, cuyas ensambladoras están localizadas en Medellín, Cali y Pereira, generan cerca de 53.800 empleos.



Dada la tradición de los empresarios colombianos, la tecnología de punta que se utiliza y la excelente mano de obra calificada con que cuentan, es previsible que el país consolide y acreciente esta posición de liderazgo continental que ya ostenta, en tanto que avance hacia la consolidación de un cluster de industria que jalonaría el crecimiento de la cadena y los beneficios sociales y económicos que está generando.

## Los motociclistas viven en una Colombia Federada

**Si un motociclista quiere viajar de Bogotá a Barranquilla, tiene que llevar cinco diferentes chalecos ya que dependiendo de la ciudad a la que llegue, debe usarlo de un color y no de otro.**

A pesar de la importancia de la moto en la economía colombiana y en la vida de la sociedad, y de la existencia de un Código de Tránsito Nacional, existen normas temporales de carácter local que no contribuyen a facilitar la circulación segura de este vehículo por ciudades y carreteras de Colombia y no resuelven los problemas de seguridad, orden público y accidentalidad.

Para empezar, Colombia no cuenta con un efectivo sistema de control en la enseñanza teórico práctica de conducción de motocicletas, en el cual se evalúe y certifique responsablemente la habilidad y conocimiento de las normas de tránsito de los conductores de estos vehículos.

Tampoco existe, como si lo hay para carros, buses y camiones, un sistema de controles anuales para la revisión técnica y mecánica de las motos.

En el tema de competencias y unificación de normas, hay enormes vacíos. Si un motociclista por ejemplo, quiere viajar de Bogotá a Barranquilla, tiene que llevar cinco diferentes chalecos ya que dependiendo de la población por la que transite, debe usarlo de un color y no de otro.

Ejemplos de normas transitorias que han vivido los motociclistas son:

- Bogotá: Se prohíbe la circulación con pasajeros de 9 PM a 6AM
- Cali: Se prohíbe por completo la circulación con pasajero hombre mayor de 18 años. En fines de semana está prohibida la circulación de este vehículo en horas de la noche, además en este horario no se les vende combustible.
- Medellín: Se propuso exigir el pasado judicial tanto para el conductor como para el pasajero.
- Bucaramanga: El pasajero sólo es permitido hasta las 7 PM; De 11PM a 5AM se prohíbe el transito del vehículo.
- Sincelejo: las motos no pueden circular en el centro de la ciudad; el pasajero debe andar carnetizado.
- Valledupar: se intentó implementar un censo, con el cual los propietarios de motos, debían inscribir con número de identificación a los pasajeros que transportara con frecuencia. En Barranquilla este censo ya se implementó.
- Barranquilla y Pereira: En algunas calles de la ciudad está prohibida la circulación de motos.

Por todo esto -sin exageraciones- puede decirse que los motociclistas de Colombia no viven en un país unitario sino federado.

### **Posición del Comité de Ensambladoras**

El Comité de Ensambladoras de Motos está listo a cooperar y ayudar a las autoridades, para analizar que actividades conjuntas se pueden llevar a cabo en este frente. Debe iniciarse un amplio debate nacional.

Lo que sucede hoy con los motociclistas es una discriminación que debe acabar. Debe darse una discusión nacional, y una consiguiente reglamentación, que de forma razonable permita a las autoridades actuar contra la delincuencia, pero sin afectar al motociclista que en no pocas ocasiones se ve injustamente hostigado y sancionado por las autoridades, por normas que no conoce y cambian de un día para otro y de una ciudad a otra.

## **La industria frente a la situación actual de los motociclistas**

**Según estadísticas de la RACC, Automóvil Club de España, “en el 67% de los accidentes entre una moto y un coche, la culpa es del coche”. Igual que un peatón, el vehículo más liviano lleva las de perder.**

Existe la percepción, según la cual, en la mayoría de los accidentes donde se ve involucrada, la moto esta es la culpable. Sin embargo, no existen estudios, ni estadísticas reales que respalden esta afirmación.

Solo como una referencia, según estadísticas de la RACC, Automóvil Club de España, “en el 67% de los accidentes entre una moto y un coche, la culpa es del coche”. Igual que un peatón, el vehículo más liviano lleva las de perder.

Es poco común ver una moto chocarse contra otra moto. La gran mayoría de choques donde estos vehículos se ven involucrados ocurren contra un vehículo de 4 o más ruedas.

La industria ensambladora de motos no es ajena a la realidad y es consciente que el conductor de la moto y su pasajero son víctimas de los accidentes de tránsito y no necesariamente los causantes, por lo cual, propone algunas medidas que buscan crear un entorno más seguro para todos los actores de la vía:

### **Motovías**

En la actualidad, las motos comparten las vías con buses, camiones y carros particulares. Esto es generador de accidentes, ya que no existe la información ni la señalización pertinente para que un motociclista pueda conducir de una manera segura.

Por esto, proponemos crear una vía exclusiva para el tránsito de las motocicletas, al igual que se ha entendido la necesidad de vías especiales para el ciclista.

En los países donde se ha querido enfrentar la problemática de la movilidad segura de la motocicleta como Vietnam, Malasia y Taiwán, se han tomado medidas de este tipo, con gran éxito. En Madrid acaba de implementarse una campaña para fomentar un flujo de n

### **Escuelas de conducción mejor reguladas**

Otra de las necesidades para los conductores en general, no solo del motociclista, es recibir la educación pertinente con respecto a las normas de tránsito existentes, por lo cual debe existir una regulación más fuerte a las escuelas de tránsito, para que estas sean idóneas, responsables y con los equipos pertinentes para desarrollar esta labor pedagógica.

## Ficha técnica

<b>Grupo objetivo:</b>	compradores de motocicletas
<b>Período:</b>	serie 2002 a 2005
<b>Ciudades:</b>	grandes, medianas y pequeñas de Colombia
<b>Tamaño:</b>	52.000 encuestas
<b>Instrumento:</b>	entrevista estructurada de aplicación individual
<b>Recolección y procesamiento de información:</b>	Comité de Ensambladoras
<b>Nivel de confianza:</b>	95% +/- 10%