



Sexto Estudio Sociodemográfico de los usuarios  
de motos en Colombia / Perfil de usuario de 2010

---

La motocicleta, aliada número uno de  
los colombianos de menores ingresos

SEXTO ESTUDIO SOCIODEMOGRÁFICO  
DE LOS USUARIOS DE MOTOS  
EN COLOMBIA

Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas  
Auteco Kawasaki, Fanalca Honda, Incolmotos Yamaha, Suzuki Motor de  
Colombia

2011



- ✓ **Los compradores con ingresos entre menos de un salario mínimo legal vigente y dos salarios mínimos legales vigentes, han pasado de representar el 55% del total de los usuarios de motos en 2005, al 77% en el año anterior. Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla y Pereira, son ejemplos de esta realidad**
- ✓ **El 60% de los compradores son empleados asalariados.**
- ✓ **Hay un incremento de los compradores con niveles de educación técnica, tecnológica y profesional, en los últimos dos años.**
- ✓ **Una persona se ahorra 20 horas al mes en el tiempo de desplazamiento por conducir una moto y no un automóvil.**
- ✓ **En muchos países, las motocicletas son el principal medio de transporte motorizado y han generado importantes niveles de desarrollo para su población.**
- ✓ **En países como España, Brasil, Japón e Inglaterra, las políticas públicas asociadas a las motociclistas han sido de tipo: preventivo, pedagógico y regulatorio.**



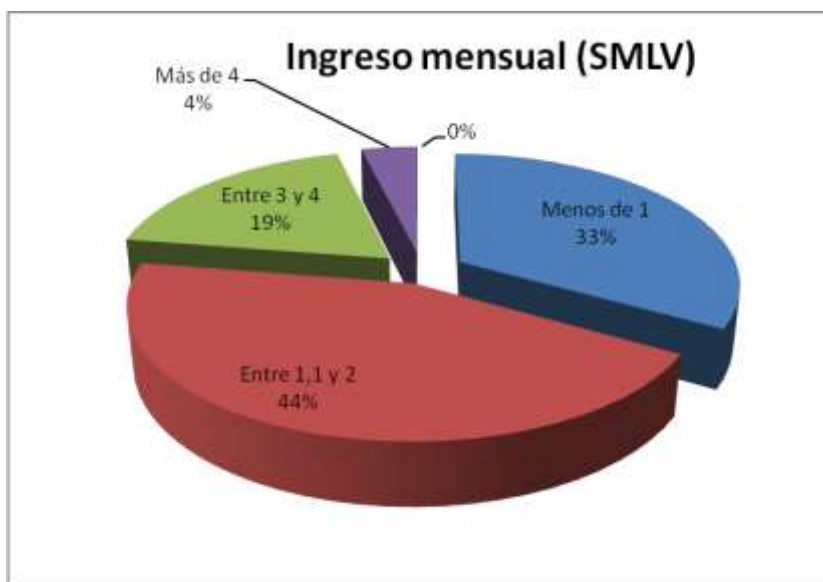
- ✓ La motocicleta se reafirma como una solución para los colombianos de menores ingresos
- ✓ Resultados del estudio respaldan la necesidad de una normatividad equitativa e incluyente hacia el motociclista

Durante 2010 la motocicleta continuó posicionándose como una aliada de los colombianos de menores ingresos, quienes adquieren este vehículo como un apoyo para transportarse de forma eficiente a sus lugares de trabajo y educación. Así lo revela el Estudio Sociodemográfico de los Motociclistas en Colombia, el cual, desde hace seis años, ha mostrado la realidad social que hay detrás de cada moto vendida en Colombia.

Es así como los compradores con ingresos entre menos de un salario mínimo legal vigente y dos salarios mínimos legales vigentes han pasado de representar poco más del 55% del total en 2005 a 77% en el año anterior, ganando espacio al grupo de usuarios que devengan entre tres y cuatro salarios que ha pasado de 31% a 19% con variaciones a lo largo de estos años (Ver gráficos 1 y 2).



Gráfica 1



Gráfica 2

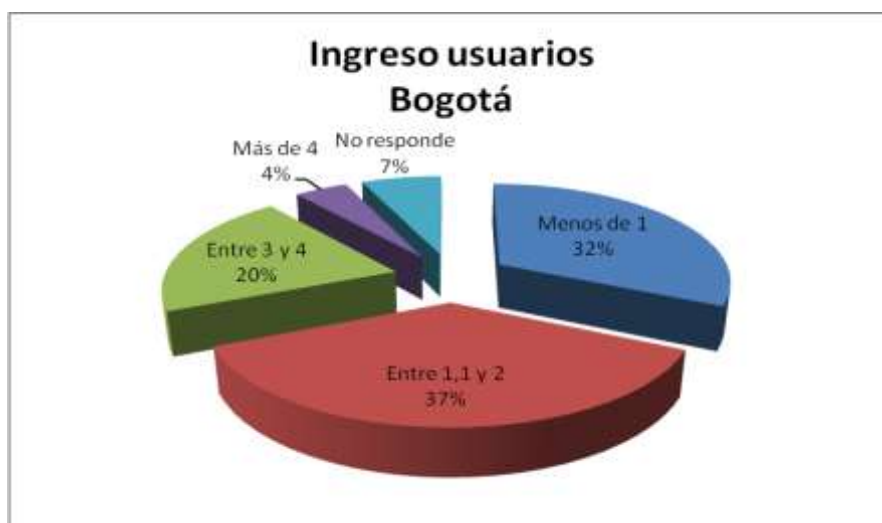
Lo anterior vuelve a poner sobre la mesa la importancia social de la motocicleta en Colombia como aliada de las clases trabajadoras, pues este vehículo les ha aportado calidad de vida, al ofrecerles ahorros importantes en el rubro de transporte, mejorando la economía de sus hogares, así como apoyo a la hora de cumplir con sus horarios de trabajo.



### Promedio nacional se refleja en cifras locales de principales ciudades

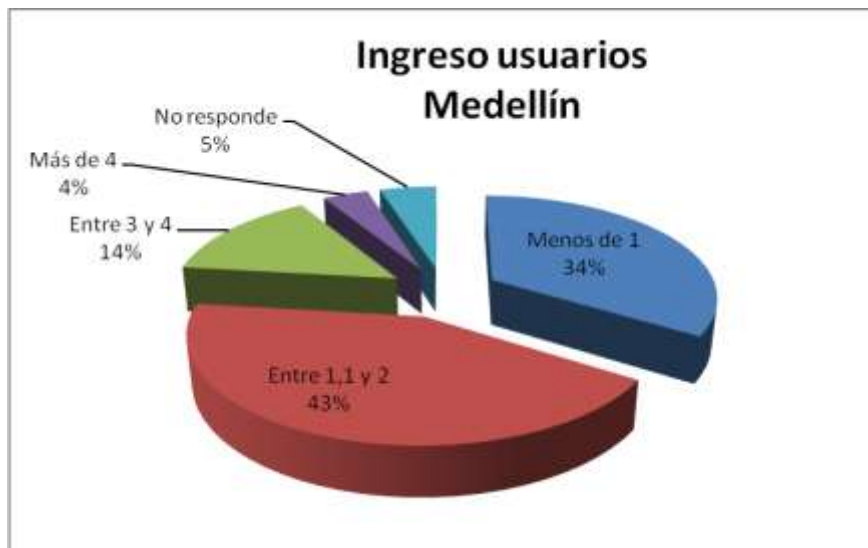
El consolidado nacional también está reflejado en las cifras de las principales ciudades, en donde se encontró lo siguiente:

1. **Bogotá.** El 69% de los compradores de motos en 2010 están en el rango de quienes devengan entre menos de uno y dos salarios mínimos legales vigentes, en tanto que el 20% percibe entre 3 y 4 salarios y solo el 4% más de cuatro (Gráfica 3)



**Gráfica 3**

2. **Medellín.** El porcentaje de compradores con menores ingresos está por encima de la media nacional, al ubicarse en 77% quienes están en el rango de entre menos 1 salario y dos salarios. (Gráfica 4)



Gráfica 4

3. **Cali.** El grupo de usuarios que están entre menos de 1 salario y dos salarios mínimos legales vigentes está en el mismo rango que en Bogotá con un 69%, seguido con un 18% entre 3 y 4 SMLV. (Gráfica 5)



Gráfica 5

4. **Pereira.** Con cuatro puntos porcentuales por encima de la media nacional, el grupo de pereiranos que compran motocicleta y devengan entre menos de 1 y dos salarios mínimos es de 74% (Gráfica 6)



Gráfica 6

5. **Barranquilla.** El 67% de los barranquilleros que adquirieron moto el año anterior, está en el rango de menos de un y hasta dos salarios mínimos legales vigentes, en tanto que el 20% - por encima de la media nacional - percibe entre 3 y 4. (Gráfica 7)



Gráfica 7



### Asalariados e independientes

El año anterior, el 60% de los compradores a nivel nacional manifestaron ser empleados asalariados, cuatro puntos porcentuales por encima del registrado en 2009, en tanto que el 31% manifestó ser trabajador independiente. (Ver gráfico 8)



Gráfico 8

### Crece grupo de motociclistas profesionales

A nivel educativo, se refleja un incremento de los compradores con niveles de educación técnica, tecnológica y profesional en los últimos dos años, disminuyendo el grupo de personas que aseguraron haber cursado el último grado de bachillerato. Esto refleja que los usuarios de motocicleta continúan usándola en las diferentes etapas de su vida. (Ver gráficos 9 y 10)



Gráfico 9



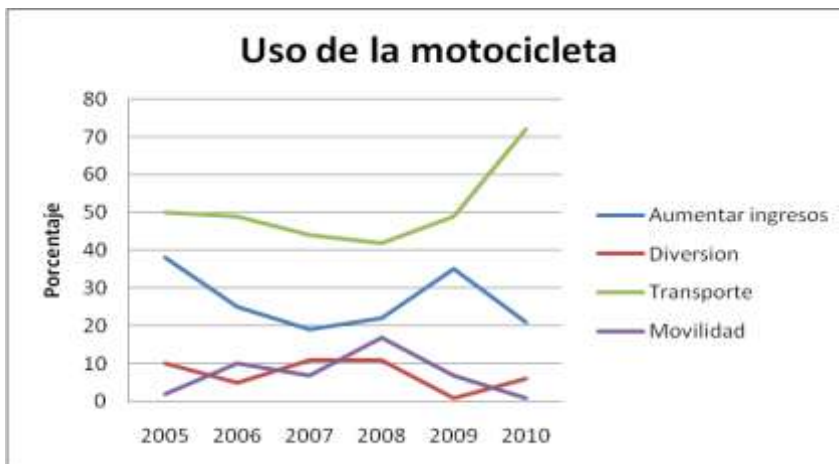
**Gráfico 10**

Es así como mientras en 2010 el porcentaje de compradores profesionales, universitarios, técnicos y tecnológicos sumaba 44%, en 2009 era de 37%.

Lo anterior es fundamental para el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, pues al conocer con mayor precisión el nivel educativo de los conductores de motos, se pueden enfocar con mayor precisión el lenguaje y canales a utilizar a la hora de llevar mensajes de pedagogía.

### **Transporte y movilidad**

Acorde con los resultados del Sexto Estudio Sociodemográfico de Motociclistas en Colombia, el 71% de los encuestados manifestó haber adquirido su moto en 2010 para solucionar problemas de transporte y movilidad, mostrando una variación de 22 puntos porcentuales frente a los resultados del año 2009, cuando ese porcentaje era de 49%. (Ver gráficos 11 y 12)



Gráfica 11

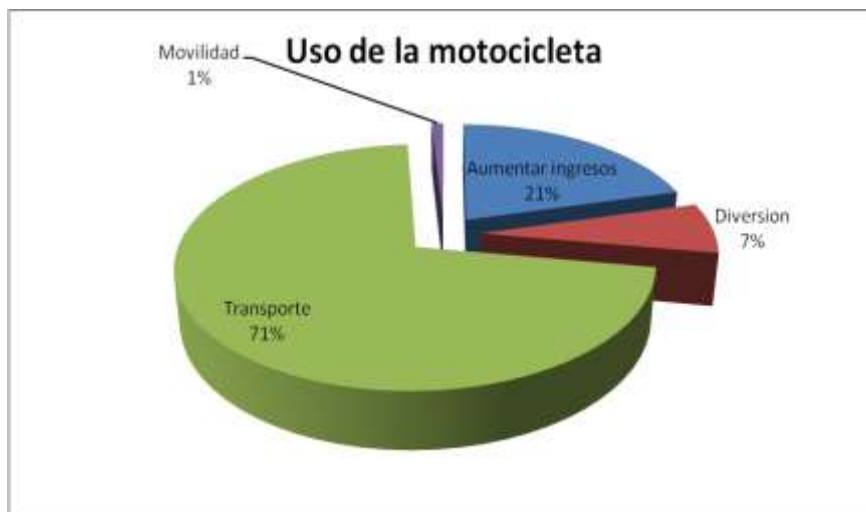


Gráfico 12

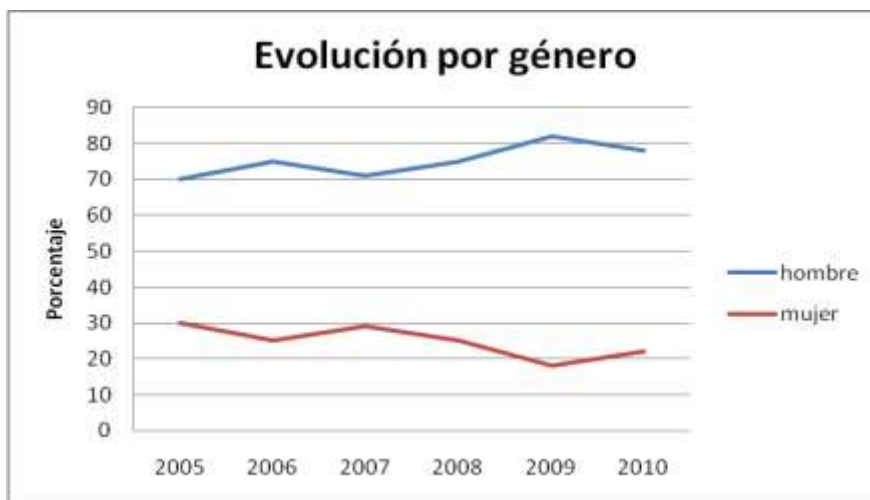
Cada motocicleta mueve entre una y dos personas durante el día, por lo cual es importante destacar cómo más de 6 MILLONES de Colombianos utilizan este vehículo para desplazarse diariamente y se calcula que una persona al mes se ahorra 20 horas en el tiempo de desplazamiento por conducir una moto y no un automóvil.

### Repuntan mujeres en moto

La tendencia de las mujeres a utilizar la moto repuntó en 2010. Mientras en 2009 el porcentaje de compradoras registró un descenso al pasar de 25% a 18%, el año anterior repuntó a 22%, rompiendo así la tendencia a la baja que se venía registrando a nivel nacional desde 2007.



De acuerdo con las empresas que conforman el Comité, la tecnología de fabricación de estos vehículos, ha permitido desarrollar modelos de gran versatilidad y funcionalidad, adecuados a las condiciones del género femenino en materia de maniobrabilidad y peso. (Ver gráficos 13 y 14)



**Gráfico 13**



**Gráfico 14**



### Casados y cabeza de hogar

En la evolución del usuario de motocicleta en Colombia desde 2005, se destaca la reducción de la participación de compradores solteros frente a un cada vez mayor porcentaje de personas casadas, siendo así la motocicleta, el vehículo “familiar”.

Es así como se ha pasado de un 55% de quienes declaraban al momento de la compra tener un estado civil “soltero” en 2005 a un 42% el año anterior, en tanto que el grupo de casados ha pasado de representar un 35% a 37%. (Ver gráficos 15 y 16)

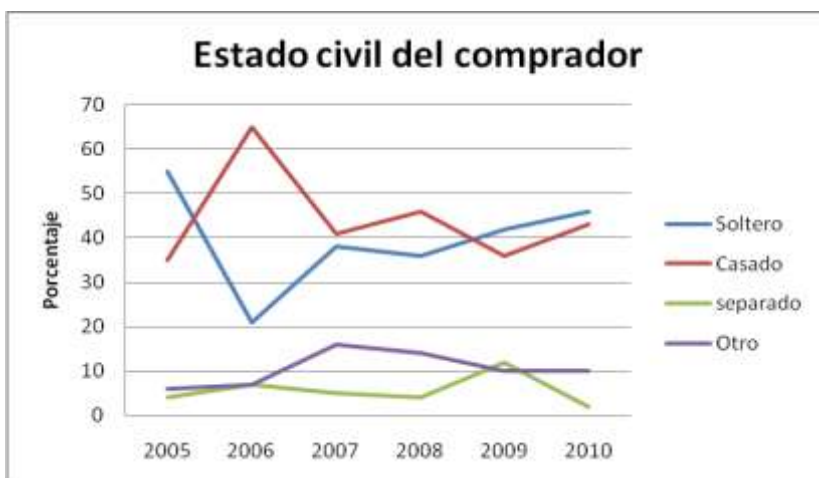


Gráfico 15

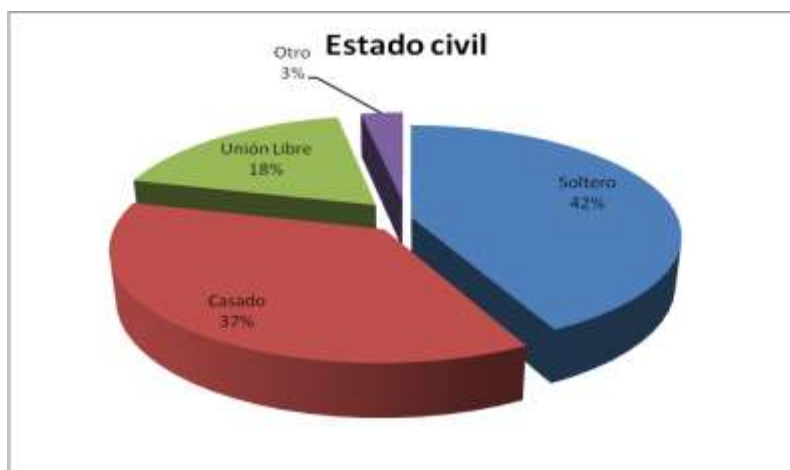


Gráfico 16



Durante el último año se midió también la posición en el hogar de los compradores, reflejando un 65% de personas que tiene el rol cabeza de hogar, 18% hijo y 11% amas de casa.

### **Experiencia internacional**

La cada vez mayor penetración de la motocicleta en la movilidad y en la vida de los colombianos, no es una realidad única de nuestro país:

En muchos países, las motocicletas son el principal medio de transporte motorizado y han generado importantes niveles de desarrollo para su población.

En Taiwán, por ejemplo, el número de automóviles por cada diez mil habitantes es de alrededor de 2500, y el número de motocicletas es de 5000.

La motocicleta es también muy popular en ciudades fronterizas de Brasil. En medio de la recesión económica mundial de 2008, el número de motociclistas de ese país creció un 6,5%.

En los EE.UU., la matriculación de motocicletas creció un 51% entre 2000 y 2005, atribuible, entre otras cosas, al aumento de los precios del combustible y la congestión urbana.

Todo lo anterior ha llevado a que en estas naciones se adopten decisiones de política pública incluyentes y que atienden a esta realidad.

Es así como en países como España, Brasil, Japón e Inglaterra, las políticas públicas asociadas a las motociclistas han sido de tipo: preventivo, pedagógico y regulatorio.

### **Casos exitosos**

Como casos exitosos se pueden mencionar los casos de Londres y de Madrid. En el primero, las motocicletas están exentas del impuesto por congestión que se aplica a todos los demás vehículos, para el ingreso al centro de la ciudad.



## Sexto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia / Perfil de usuario 2010

---

En el segundo, se establecieron lineamientos para favorecer la movilidad de estos vehículos en el centro de la ciudad, así como aparcaderos para los motociclistas y autorización de circulación por el carril del Bus - VAO Una política de tipo regulatorio y pedagógico interesante para conocer y aplicar en el país.



## **ANEXO 1**

### **RESULTADOS DEL ESTUDIO RESPALDAN LA NECESIDAD DE UNA NORMATIVIDAD EQUITATIVA E INCLUYENTE HACIA EL MOTOCICLISTA**

Para las empresas que conforman el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, los resultados de este sexto estudio respaldan una vez más la petición que en reiteradas ocasiones han elevado al Gobierno Nacional y a los gobiernos locales, de adoptar una política comprensiva del motociclista como un actor más de la vía - al lado de automóviles, buses, camiones, bicicletas y peatones- que no lo mire como un problema, sino como la realidad social que es.

“Estamos muy optimistas frente a este tema pues el Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos, en cabeza de su ministro de Transporte Germán Cardona, ha sido receptivos y estamos trabajando de su mano para brindar desde nuestro rol de industria, todo el apoyo que se requiera en favor de una movilidad más segura”, afirmó Leonor Loaiza, vocero del Comité

Entre los temas se han venido tratando están:

1. Las reglamentaciones que generan los alcaldes buscando reducir accidentalidad, mototaxismo y sicariato que, en muchos de los casos se está afectando la movilidad de los colombianos.
2. La discriminación que tienen que afrontar los motociclistas y sus acompañantes en fechas como elecciones o de otra naturaleza.



3. Mejorar el control en las calles en todos los aspectos que afectan la seguridad de todos los colombianos.

## **Licencias de conducción**

Otro de los temas sobre el cual el Comité ha insistido en los últimos años, tiene que ver como la pedagogía y la reglamentación de las escuelas de conducción.

Sobre este tema, en Colombia, de acuerdo con una encuesta realizada por el Fondo de Prevención vial, solo un 14% de los conductores de motos tomó curso en una escuela de conducción, en tanto que 42% manifestó haber aprendido solo y 44% le enseñó un familiar o conocido, lo que denota la falta de presencia del estado en políticas de control claras frente al motociclista y los demás actores de la vía.

Al respecto, la propuesta del Comité ha sido la de mejorar el control en la expedición de las licencias de conducción para todos los actores de la vía; en particular lo relacionado con la función de capacitación y evaluación que hoy está a cargo de las escuelas de conducción, rompiendo con el principio de independencia de "juez y parte".

Se sugiere entonces se independicen estas dos funciones, la primera a cargo de las escuelas de enseñanza y la evaluación exclusiva a cargo de las autoridades de tránsito, mediante examen teórico-práctico obligatorio.

Además, se propone fortalecer el régimen de procedimientos y sanciones a los Centros de Enseñanza Automovilística que, en el plazo prudente establecido, no cumplan con los requisitos de la normatividad vigente, otorgándoles facultades a los organismos competentes, para realizar la inspección, control, vigilancia e imponer sanciones a estos establecimientos, de acuerdo con lo estipulado por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Y, finalmente, con relación a la pedagogía, los voceros del Comité consideran que se requiere construir una nueva cultura, educando a todos los actores de la vía,



## Sexto Estudio Sociodemográfico de los usuarios de motos en Colombia / Perfil de usuario 2010

---

respetuosos de sus deberes y derechos, para que tengan claro su papel, educándolos desde sus primeros años de vida.