

**Las Motos: Protagonistas del desarrollo y la movilidad
en Colombia**

**Tercer estudio socio demográfico de usuarios de motos
en Colombia**

Comité de Ensambladoras de Motocicletas Japonesas

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

Mayo de 2008

Antecedentes y contexto

- **En Medellín se descubrió que del 100% de los accidentes en los que estuvo involucrada una motocicleta, ésta fue exonerada de toda responsabilidad en un 73% de los casos**
- **Es claro que en un incidente de esta naturaleza quien sale mayormente afectado es el motociclista toda vez que es uno de los actores más vulnerables**

La motocicleta en Colombia ha trascendido el simple uso como medio de transporte; hoy en día no se concibe sólo como vehículo eficiente y económico sino que constituye una herramienta de trabajo y sustento para cientos de miles de colombianos.

Aún así el tema de las motocicletas y el uso que a este vehículo dan sus conductores, no deja de causar polémica entre medios de comunicación, autoridades y académicos, debido a factores como la accidentalidad, el aumento en el parque automotor, la contaminación y la movilidad.

Cada una de estas situaciones es compleja por sí misma y a esto se le suma la carencia de información. Por ejemplo, en el caso de la accidentalidad, Colombia no precisa estadísticas puntuales sobre responsabilidad en siniestros vehiculares; las cifras que se manejan se toman de los registros del SOAT y generalmente cuando hay un accidente entre un vehículo de cuatro ruedas y una moto, el costo se carga al SOAT de la moto y esto hace que las estadísticas arrojen resultados que claramente no favorecen la conducta de los motociclistas.

En Medellín se hizo un mayor acercamiento a este punto y se descubrió que, en 2006, del 100% de los accidentes en los que estuvo involucrada una motocicleta, ésta fue exonerada de toda responsabilidad en un 73% de los casos. Lo anterior se traduce en una cifra quizás más relevante: del total de accidentes en la ciudad de Medellín, en más del 91% de los casos no tuvo ninguna responsabilidad el motociclista. De todas

formas, es claro que en un incidente de esta naturaleza quien sale mayormente afectado es el motociclista toda vez que es uno de los actores más vulnerables.

A pesar del bajo nivel de responsabilidad que muestran estas cifras, somos conscientes que es necesario llegar de manera más directa al motociclista con pedagogía y reglas claras de manejo. En cuanto al primer punto, el Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas ha venido trabajando de la mano del Fondo de Prevención Vial y los gobiernos locales, en campañas llamadas "Calle Segura" y "Manéjese Bien" los cuales permiten brindar pedagogía sobre normas de conducción y crear conciencia alrededor de la importancia de mantener los vehículos en buen estado.

Estas campañas de prevención nos han permitido capacitar cerca de 15.000 motociclistas en todo el país, a quienes se enfatiza en aspectos como:

- Respeto hacia las normas de tránsito y los demás actores de la vía (vehículos de cuatro ruedas, otros vehículos de dos ruedas y peatones).
- Contar con vehículos en buen estado con los elementos técnicos y de seguridad básicos como espejos de un tamaño adecuado, luces direccionales en buen estado, entre otros, así como el uso del casco como elemento clave de protección.

Esto se ha reflejado en reducción de los índices de accidentalidad por cada 10.000 motocicletas en ciudades como Medellín, en donde de acuerdo a cifras de la Secretaría de Transportes y Tránsito de la ciudad a octubre de 2007, la disminución en las mismas fue superior al 22%, pasando de 48.9 a 38.08 accidentes de motos por cada 10.000 de estos vehículos.

Actualmente, las motos benefician a personas de bajos recursos económicos que han encontrado en este medio de transporte un motor de desarrollo y sustento. Por tal razón, no se puede dejar de lado algunos aspectos de índole normativo y de organización del parque automotor que afectan directamente a este grupo de personas.

Colombia necesita que desde el gobierno nacional se diseñe 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.

El resultado de esta visión limitada del motociclismo es que, ni desde el Ministerio de Transporte, ni desde la mayoría de las administraciones regionales y locales, existen verdaderas políticas y directrices orientadas a la convivencia segura de vehículos, ciclistas y peatones.

Es así, que tal como se señaló en el segundo informe sociodemográfico realizado por el Comité, el motociclista suele ser discriminado como un actor de la vía y continúa la inexistencia de políticas nacionales o locales que regulen de manera coherente y justa el uso de este vehículo.

Hay asuntos que siguen siendo fundamentales para abordar como:

- La persecución permanente y arbitraria que tienen que afrontar los motociclistas y sus acompañantes cuando hay eventos especiales como elecciones o cuando se presentan disturbios, protestas o actos terroristas.
- La incoherencia de las normas de uso de cascos y chalecos que varían 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.

A pesar de las últimas normas expedidas, las dificultades con las escuelas de conducción continúan, toda vez que la normatividad existente hace que las mismas tengan un doble rol, esto es, capacitadoras y evaluadoras, lo que hace difícil un mayor compromiso en la expedición de las licencias, sumado a la mínima vigilancia ejercida por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Como resultado de lo anterior, tan sólo un 14% de los compradores de motocicletas han realizado el curso de manejo, y aún así cuentan con la licencia.

Esta situación obliga a que se avance en el tema de organizar a nivel nacional un adecuado sistema de control a estas empresas, encargadas de certificar la idoneidad

práctica y teórica de las personas, para contribuir así de manera directa en la disminución de los índices de accidentalidad y muerte de los conductores.

De igual manera, es necesario adoptar una verdadera política de movilidad y seguridad vial que tenga en cuenta de manera seria y responsable a los motociclistas, la cual debe incluir temas como controles y unificación de políticas para la expedición de licencias de conducción (con todo lo que ello implica en exámenes, conocimiento de la legislación y restricciones); e impulso a campañas pedagógicas para fomentar la seguridad vial, entre otros.

Por lo tanto, para éstas y todas las tareas que el Gobierno y el Estado crean convenientes, el Comité de Ensambladoras de Motocicletas japonesas, conformado por las ensambladoras con presencia industrial de tradición en Colombia y que representan cerca del 85% de las ventas a nivel nacional, está listo a ofrecer su aporte y colaboración, dentro de lo cual este documento forma parte esencial.

La motocicleta, un actor importante sobre las vías del país

- **El ingreso promedio de los compradores de motocicletas se mantiene entre 1 y 2 salarios mínimos.**
- **Las mujeres decidieron comprar más activamente moto y pasaron de un 25% en 2006, a un 29% del total de nuevos usuarios en 2007.**
- **Más solteros que casados decidieron el año pasado hacer de la moto su vehículo particular.**

La motocicleta continúa siendo un aliado de las personas de menores estratos, quienes han encontrado en este vehículo no sólo un medio de transporte eficiente y económico, sino una herramienta de trabajo para su subsistencia y las de sus familias.

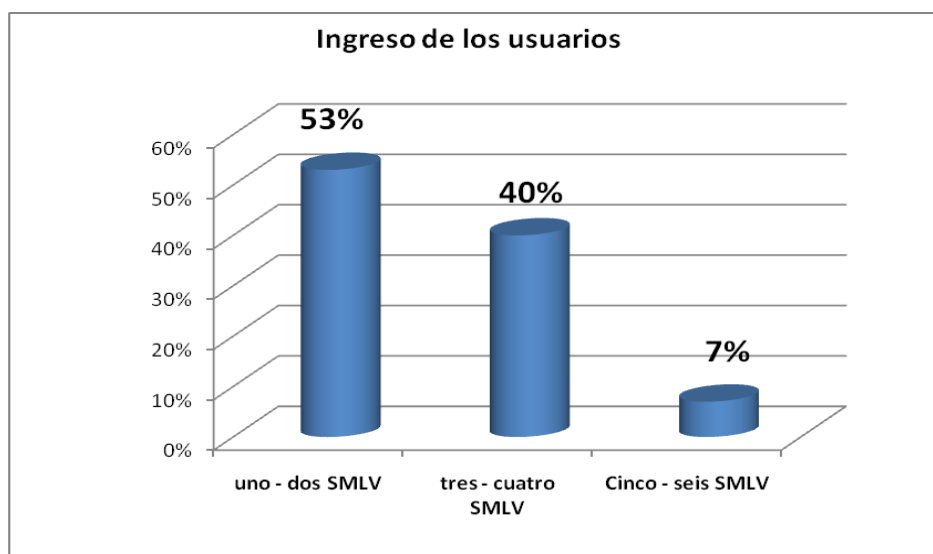
De acuerdo con cifras del Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, conformado por Auteco-Kawasaki; Fanalca-Honda; Incolmotos-Yamaha y Suzuki Motor de Colombia, el ingreso promedio del mayor grupo de compradores de motocicletas, oscila entre 1 y 2 salarios mínimos, con un 53% del total, manteniéndose estable frente a lo que registraba al término de 2007.

Lo anterior se explica en la estabilidad de facilidades que ofrece el mercado financiero en materia de créditos. Es así como, por ejemplo, permanece estable el promedio de ingreso requerido de 1.5 salarios mínimos para financiar una motocicleta.

Dentro de esta dinámica, en 2007 se observó un alto porcentaje de personas de estratos medios –3 y 4–, que decidieron adquirir este tipo de vehículo, en tanto que el grupo de usuarios pertenecientes a estratos 5 y 6 permanece en un nivel bajo de 7%, similar a la participación que tenía en 2006 cuando era de 6%. Podría decirse entonces que, la motocicleta es aún una incipiente opción como solución a la movilidad por los estratos altos. (Ver gráfico 1)

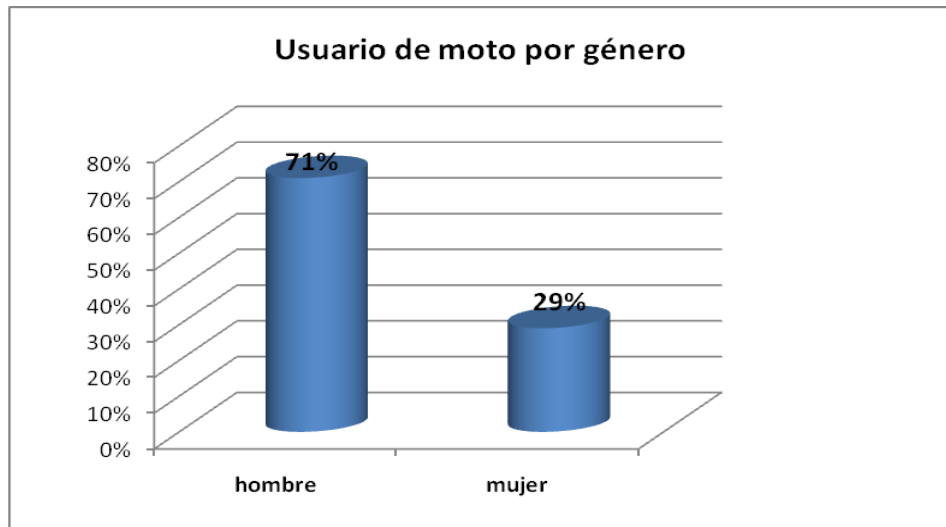
El parque de motocicletas circulante en el país a 2007, se estima en más de 2.3 millones convirtiéndose en un vehículo que diariamente mueve a casi 5 millones de personas, puesto que la gran mayoría de conductores lleva parrillero.

Gráfico1

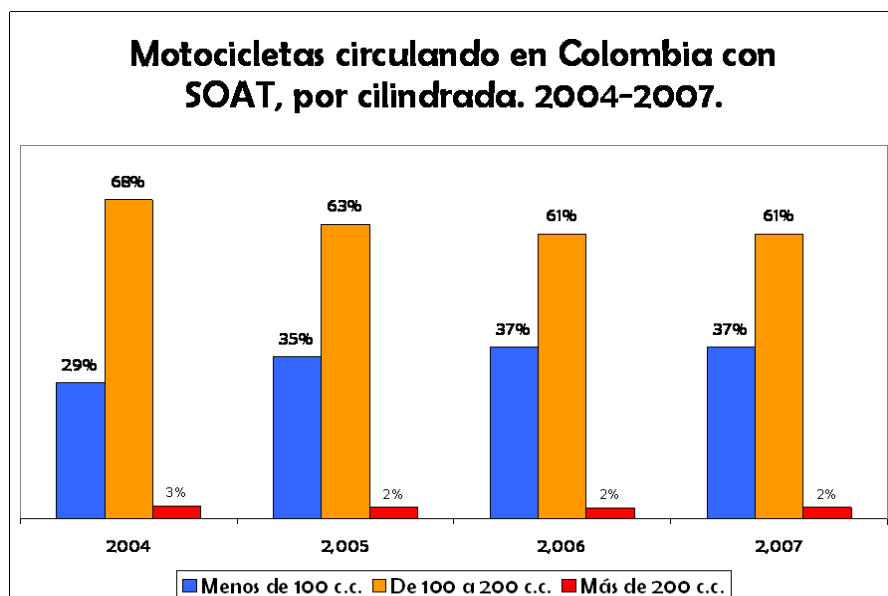


Contrario a lo que se observó en 2006 cuando se presentó un aumento en la tendencia de compra por parte del género masculino, durante 2007, las mujeres decidieron subirse a la moto en una mayor proporción, con lo cual se incrementó su participación dentro del total de usuarios.

Los hombres representaron el 71% de los compradores de motocicletas a nivel nacional en 2007, frente a 75% de 2006 y las mujeres pasaron de un 25% a un 29% de un año a otro, empujado esto en particular por ciudades como Medellín donde su participación alcanza el 35%. (Ver gráfico 2)

Gráfico 2

Como se puede observar en el gráfico 3, más del 97% de las motocicletas circulantes en Colombia tiene una cilindrada menor a 200 c.c.; este tipo de vehículos, corresponde a motos asequibles para las clases menos favorecidas con un precio promedio de \$3.500.000. Las motos de más de 200 c.c. sólo corresponden a menos del 3% del total del parque de motos aseguradas en Colombia.

Gráfico 3

La motocicleta: un aliado de los trabajadores colombianos

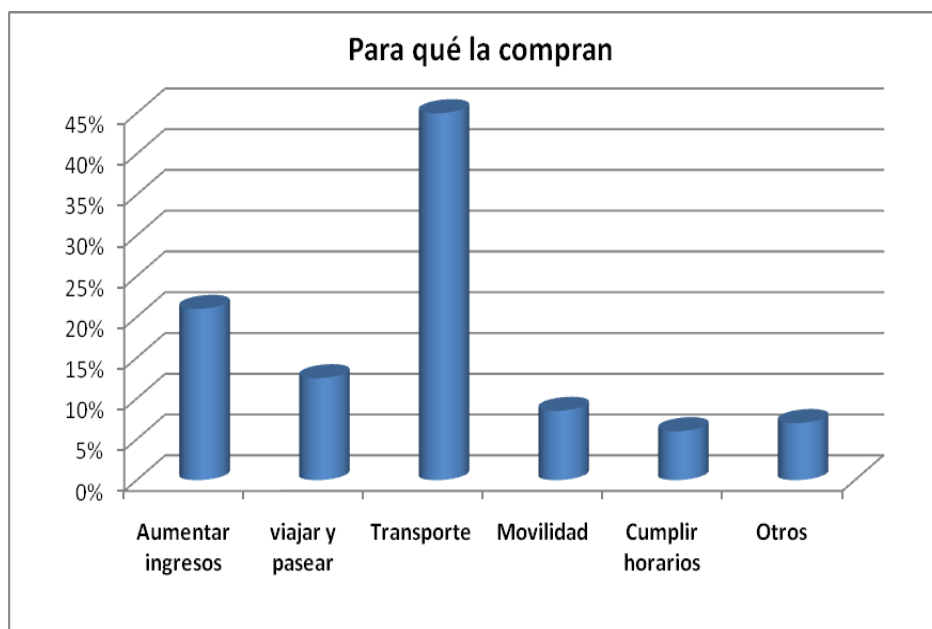
- **21% de los compradores adquirieron una moto con el fin de aumentar ingresos y el 6% para quienes es una ayuda a la hora de cumplir horarios,**

Transporte y aumento de ingresos, son las dos motivaciones de compra que permanecen como las más frecuentes entre quienes adquirieron una motocicleta el año anterior, siendo el transporte la razón principal con un total del 45% de las respuestas.

La eficiencia y la economía son algunas de las razones que empujan estas decisiones, en particular por los beneficios que estos vehículos tienen en materia de movilidad en ciudades grandes e intermedias.

Esto va relacionado con el 21% de colombianos que manifestaron haber adquirido una moto con el fin de aumentar ingresos y el 6% para quienes es una ayuda a la hora de cumplir horarios, pues precisamente su eficiencia en movilidad favorece la ejecución de labores como 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, todas ellas, actividades para las cuales la motocicleta es una herramienta indispensable.

Más que un vehículo de recreación, la realidad es que la motocicleta continúa posicionándose como un aliado de los trabajadores colombianos, quienes han visto en este medio de transporte el apoyo en sus labores diarias. (Gráfico 4).

Gráfico 4**Más solteros con moto**

Quienes las compran son quienes las usan. Este es el caso de la mayoría de los nuevos usuarios de este vehículo, quienes en un 82% respondieron a las ensambladoras que conforman el Comité, que realizaban la compra de la moto para su uso personal.

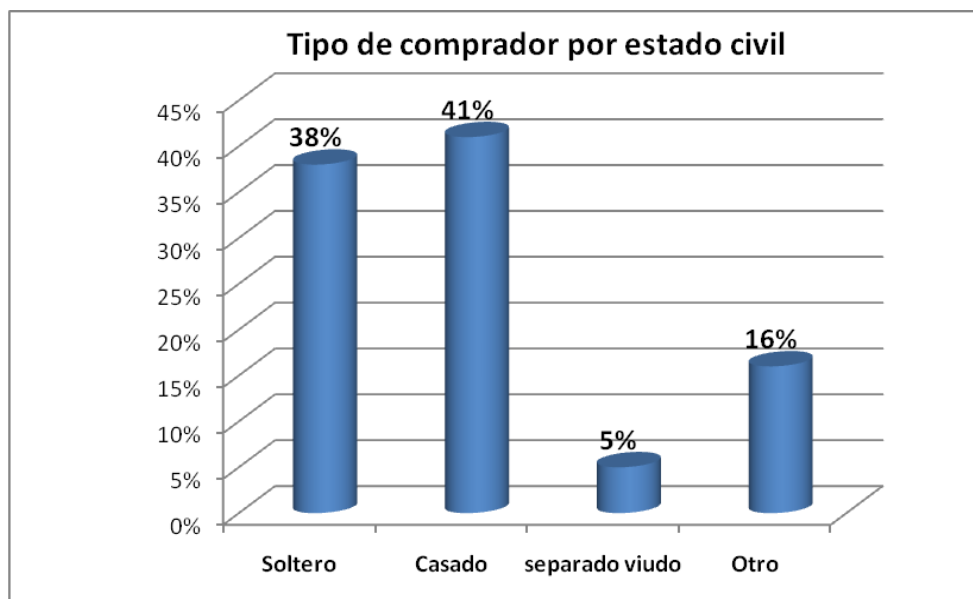
Esta proporción es levemente mayor a la que se registraba el año anterior cuando el promedio nacional de personas en esta situación fue de 80%, con lo que se mantiene la tendencia que en esta dirección se viene presentando desde 2005.

Un porcentaje menor de compradores, un 7%, dijeron adquirirla para uso de un familiar, en tanto que se registraron un 3% de casos de quienes la compraban para su pareja.

En cuanto al estado civil de los compradores, 2007 presenta una interesante variación, en particular en el incremento de solteros que decidieron hacer de la moto su vehículo particular, pasando este grupo de representar un 25% del total a un 38%, en tanto

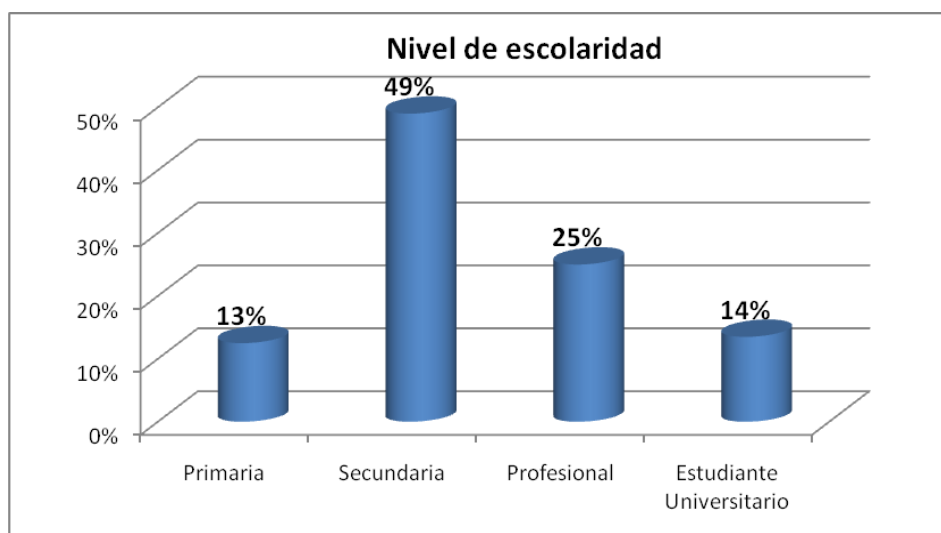
que los casados o con otro tipo de uniones pasaron de un 70% a un 58%.(Ver gráfico 5)

Gráfico 5.



El nivel de educación de los nuevos usuarios también presentó una importante evolución; el 15% de compradores que dijeron estar cursando estudios universitarios y otro tanto que había concluido su carrera profesional en 2006, presentaron un incremento notorio, en particular el segundo grupo. Es así, como en 2007, un mayor número de profesionales optó por conducir este tipo de vehículos, representando un 25% del total, en tanto que el 14% declararon ser estudiantes universitarios. (Gráfico 6).

Gráfico 6



El Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas trabaja por el bienestar del motociclista

La información de este informe es clave a la hora de formular programas de concientización al usuario sobre el uso adecuado de la motocicleta, a través de campañas de prevención y educación vial denominadas "Calle Segura" y "Manéjese Bien", en alianza con el Fondo de Prevención Vial.

Lo que busca el comité con estas acciones, es motivar a los motociclistas de todo el país para que mantengan su moto en óptimas condiciones mecánicas, que tengan un mayor conocimiento de las normas y adopten comportamientos adecuados y seguros en la vía, con el fin de proteger la vida del motociclista y de los demás actores.

Durante las jornadas se llevan a cabo revisiones básicas gratuitas del estado de los vehículos, se realizan actividades de capacitación y se efectúan pruebas de pericia, en donde el conductor de motocicleta aprende a manejar de un modo más seguro.

Uno de los objetivos de la revisión básica del estado de los vehículos, es fomentar en los motociclistas la cultura de mantener en buen estado sus motos, de manera tal que las fallas mecánicas no vayan a ocasionar accidentes.

Entre las principales fallas encontradas están:

- Defectos de mantenimiento en los frenos.
- Defectos de mantenimiento en las luces.
- Uso de espejos no adecuados que no corresponden a las especificaciones técnicas mínimas de seguridad o ausencia de los mismos.

Esta experiencia se llevó a cabo con éxito en 2007 en ciudades como Cali, Medellín, Bucaramanga, Sincelejo, Pereira, Cartagena, Cúcuta, Barranquilla, Santa Marta,

Montería, Villavicencio y Bogotá, en donde los mismos motociclistas acogieron la iniciativa y resaltaron la importancia de luchar contra la estigmatización.

Además se declararon dispuestos a asumir su responsabilidad por los errores cometidos en el tema de la conducción, siempre y cuando tengan herramientas como estas para detectarlos y corregirlos. En el tiempo que se lleva implementando la actividad se han impactado cerca de 15.000 motociclistas.

Ensamblaje de motos, una industria pujante

- **Se calcula que esta industria genera un total aproximado de 61.500 puestos de trabajo.**
- **La motocicleta como herramienta de trabajo genera más de 1.000.000 de empleos, entre mensajeros, repartidoras, entre otros.**
- **A partir de la integración nacional, se han desarrollado más de 60 PYMES motopartistas en Colombia.**

El ensamble de motocicletas en Colombia, es una industria dinámica de gran trayectoria, con respaldo garantizado al consumidor final, generación de empleo, alta inversión extranjera y gran proyección internacional en el ámbito latinoamericano.

En términos absolutos, Colombia es el segundo productor de motocicletas en Latinoamérica, produciendo el doble de motocicletas que México y más de una tercera parte de las que produce Brasil.

Tabla 1: Listado de las principales ensambladoras autorizadas y sus marcas

Ensambladora	Marcas	Casa matriz	Años en la industria	Ventas 2007 (unidades)
AUTECO	Kawasaki Bajaj Kymco	Japón India Taiwan	47	118,289
Incolmotos-Yamaha	Yamaha	Japón	37	67,012
Fanalca-Honda S.A	Honda	Japón	27	69,768
Suzuki Motors Colombia	Suzuki	Japón	30	84,554
Total ensambladoras de motocicletas japonesas				339,623

La producción de motocicletas en el país ascendió en el año 2007 a 447,678 unidades, la mayoría de una cilindrada menor a 180 c.c.

Empresa	Ventas mercado local	Producción Mercado Local	Exportaciones	Total Producción
SUZUKI	84,554	84,344	35,879	120,223
AUTECO	118,289	116,582		116,582
FANALCA - HONDA	69,768	67,395		67,395
INCOLMOTOS-YAMAHA	67,012	50,661	7,394	58,055
AKT MOTOS (est.)	62,000	59,943		59,943
MOTOS JIALING (est.)	11,934	12,067		12,067
JINCHENG (est.)	6,581	6,362		6,362
AYCO (est.)	6,719	6,350		6,350
ASENSA (est.)	390	390		390
DISTECNICAS LTDA (est.)	311	311		311
Total	427,558	404,405	43,273	447,678

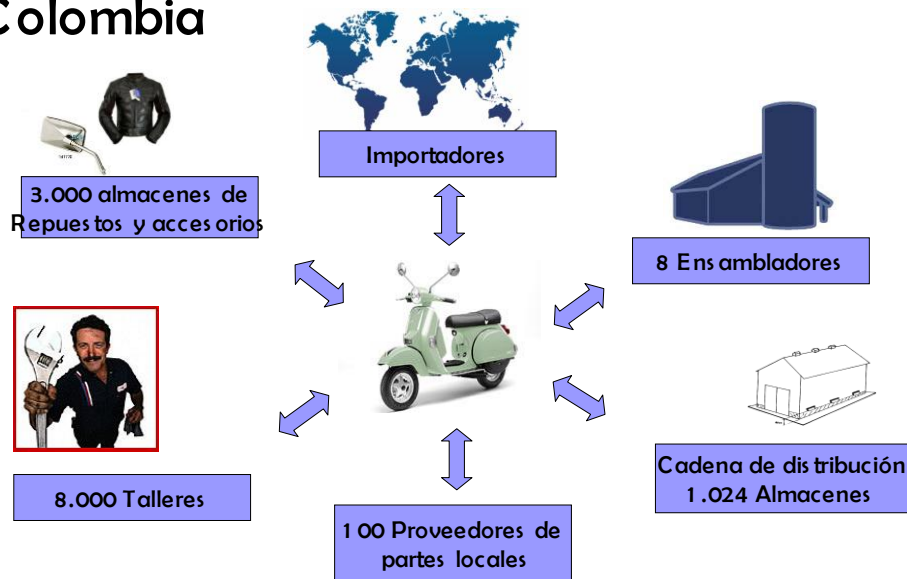
Fuente Tablas 1 y 2: DIAN 1996 a 2006 y 2007 a noviembre.
Mincomercio - Proyección a diciembre de 2007.
Cálculos: ANDI

La industria de ensamble de motos en el mundo es cada día más dinámica, gracias entre otros factores, al avance que se ha registrado en las tecnologías de producción, las cuales permiten que las plantas de producción sean más flexibles y respondan a la creciente demanda del comercio mundial. Adicionalmente, se han reducido los tiempos de entrega entre ensambladoras, distribuidores y usuario final.

Colombia no es ajena a esta realidad y de la mano del Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, se han hecho importantes inversiones en tecnología en busca de mejorar procesos y ser eficientes en costos.

La cadena de suministro de esta industria ha permitido la integración entre diferentes subsectores, de manera tal que no sólo se ha impulsado cada uno de ellos, sino que se han desarrollado sinergias que han permitido el crecimiento de la cadena en general, la cual está conformada por:

1. El “Cluster” de la moto en Colombia



1

Generación de Empleo

Al ser las ensambladoras compañías que atraen inversión extranjera al país, se crea un ambiente adecuado para la generación de empleos permanentes, aportes al sistema contributivo del país y creación de valor para la industria y la economía, en tanto que adquieren compromisos reales que mejoran el entorno de sus proveedores, empleados y clientes.

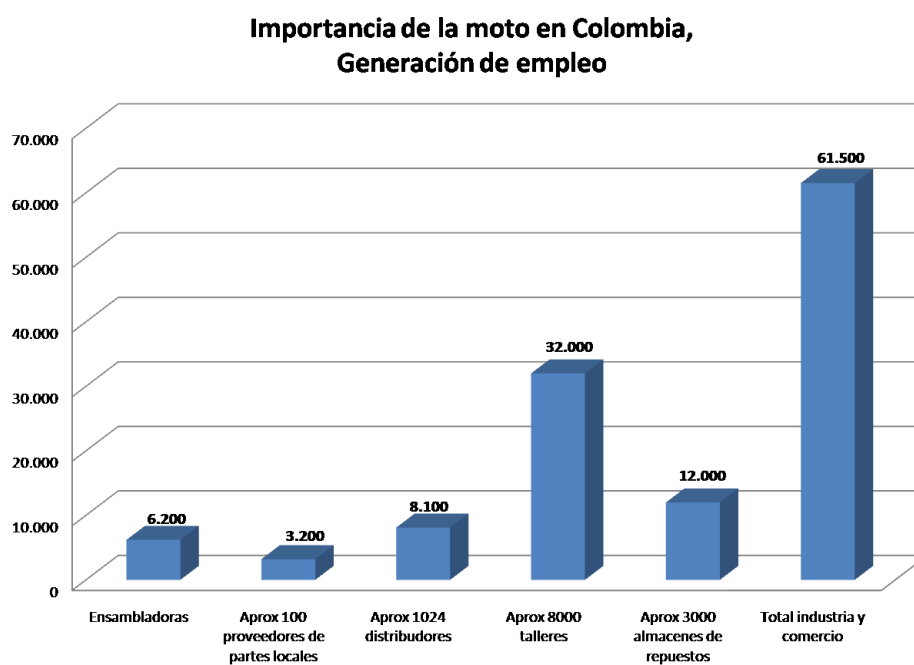
Se calcula que esta industria genera un total aproximado de 61.500 puestos de trabajo, de los cuales cerca de 32.000 corresponden a personas que laboran en los

talleres de servicio en todo el país, en tanto que 6.200 trabajan directamente en las cuatro ensambladoras. (Ver gráfico 7).

La creación de puestos de trabajo no sólo se observa en aquellas ciudades donde tienen influencia las ensambladoras por su ubicación como son Medellín, Cali y Pereira, sino en la mayoría del territorio nacional a través de sus proveedores de partes nacionales.

Adicional a los empleos que genera de manera directa la industria, el uso que se le da a este vehículo como herramienta de trabajo, genera aproximadamente 1.000.000 de empleos en actividades entre las que se cuentan mensajería, domicilios, plomería.

Gráfico 7



Cifras proporcionadas por las Ensambladoras de Motos Japonesas

Competitividad y aporte social:

Las ensambladoras de motocicletas emplean directamente a más de 6.200 personas y se calcula que la cadena de la industria de ensamble de motocicletas y la producción de motopartes genera aproximadamente 61.500 puestos de trabajo.

Es indiscutible el papel dinamizador de la industria de las motocicletas, porque la producción de estos vehículos involucra toda una cadena productiva que le genera desarrollo, empleo, industria y conocimiento tecnológico al país.

- Una industria con proyección internacional:

El sector de motocicletas es tan importante en Colombia, que el país ha sido elegido como productor de motocicletas para destinos como Venezuela, Ecuador, México, Salvador, Guatemala, República Dominicana, Bolivia, Honduras y Costa Rica, con un promedio de ventas de 50 millones de dólares al año, perfilándose como un importante polo de exportación para la región.

Este potencial ya es una realidad, puesto que la industria generó exportaciones por 28.971 unidades de motocicletas durante el 2006 y 43.273 unidades en el 2007, registrando un crecimiento del 49%.

La elección de Colombia como un *hub* de manufactura parcial y exportación de motocicletas, se debe en buena medida a la madurez de los proveedores de motopartes, el tamaño de la industria de ensamble de motocicletas, la posición geográfica estratégica y la calidad de sus recursos humanos.

Las ensambladoras de motocicletas como impulsoras de PYMES, tecnología y competitividad

Cabe anotar que la industria ensambladora de motocicletas en Colombia ha alcanzado competitividad en su relación costo/calidad. Como ya se ha dicho, el 87% de las motocicletas comercializadas en Colombia, son ensambladas en el país, lo que se puede considerar como instrumento de fuente de empleo calificado y transferencia de conocimiento tecnológico, desde los fabricantes/casas matrices del exterior a las

empresas ensambladoras locales y sus proveedores de partes. Tal es el caso de centenares de ingenieros y operarios colombianos que han recibido capacitación en Japón para asimilar los últimos avances de producción y ensamble.

Esta dinámica, ha generado, a partir de la integración nacional, el desarrollo de más de 60 PYMES motopartistas en Colombia, principalmente en los sectores de metalmecánica, plásticos, caucho, gráficos, eléctrico, líquidos y petroquímicos, entre otros.

Ficha técnica

Grupo objetivo:	Compradores de motocicletas.
Período:	2008.
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%.

Epílogo

El Comité de Ensambladoras de Motocicletas Japonesas, espera que las cifras y análisis recogidos en este estudio ayuden a entender y dimensionar la importancia de un sector que se ha constituido en un pilar básico para el desarrollo social y económico del país.

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