

LAS MOTOCICLETAS EN COLOMBIA: ALIADAS DEL DESARROLLO DEL PAÍS

ESTUDIO DEL SECTOR, 2024, VOL.3



CÁMARA DE LA
INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS





MOVEMOS
COLOMBIA
EN MOTO RODAMOS SEGUROS

 **MÁS PAÍS**
CÁMARA DE LA
INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

© 2024, Cámara de la Industria de Motocicletas de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. Todos los derechos reservados.

Calle 73 Nro. 8-13 Piso 8, Bogotá D.C., Colombia

Correo electrónico: igarcia@andi.com.co

Visítenos en www.andi.com.co



[@MovemosColombiaMotos](https://www.facebook.com/MovemosColombiaMotos)



[@ANDI_Motos](https://www.x.com/ANDI_Motos)

Este informe ha sido posible gracias a la colaboración y los valiosos aportes de: Los expertos de las ensambladoras de motocicletas en Colombia, la Encuesta Nacional de Vida del DANE, los datos elaborados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el RUNT, y el equipo de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI (Iván Darío García Franco, Santiago Alejandro Villalobos Ramirez, Karen Martínez Uribe y Juan Camilo Giraldo).

Prohibida la reproducción total o parcial de esta publicación, por cualquier medio, sin la autorización por escrito de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI. Los datos pueden utilizarse citando la fuente.

www.movemoscolombia.com

TABLA DE CONTENIDOS

1 | Presentación

- 1.1 Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI
- 1.2 Ensambladoras > Perfil de la industria
- 1.3 Iniciativa Movemos Colombia
- 1.4 Alianza MotoLatam

2 | Introducción

3 | Evolución de la motocicleta en Colombia

- 3.1 Producción Nacional
- 3.2 Importaciones y Exportaciones
- 3.3 Empleo en la industria
- 3.4 Matrículas de Motocicletas
- 3.5 Registro de Motocicletas 2023
- 3.6 Parque Automotor en Colombia

4 | Evolución del mercado de motocarros

5 | Características sociodemográficas y económicas del motociclista (2023).

- 5.1 Características de movilidad y tenencia de motocicletas en Colombia
- 5.2 Medio de transporte para desplazarse al sitio de trabajo
- 5.3 Hogares con moto por regiones
- 5.4 Distribución de hogares con moto en zonas urbanas y rurales por región
- 5.5 Hogares con moto por Departamento
- 5.6 Características de los hogares con motocicleta

6 | Perfil de los usuarios de motocicletas nuevas en 2023

7 | Algunos retos del motociclismo en Colombia y recomendaciones en seguridad vial

- 7.1 Incidentes viales
- 7.2 Causales de los incidentes de tránsito
- 7.3 Acciones de las ensambladoras en materia de seguridad vial

TABLA DE CONTENIDOS

8 | Acciones de la industria de motocicletas

- 8.1 Informe de sostenibilidad ambiental
- 8.2 Economía circular en Colombia
- 8.3 Posconsumo en el sector de motocicletas
- 8.4 Informe de responsabilidad social empresarial (2023)
- 8.5 Una síntesis: el aporte integral del sector de la moto en Colombia

9 | Propuestas y recomendaciones

- 9.1 Propuestas y recomendaciones de la industria de motocicletas en Colombia para impulsar la industria y la movilidad de baja y cero emisiones en 2w y 3w
- 9.2 Recomendaciones en seguridad vial
- 9.3 Recomendaciones frente a Seguridad Vial Vehicular: La implementación de reglamentos técnicos en motocicletas

10 | Conclusiones



*Contenido interactivo

Haz click en el capítulo al que quieras dirigirte para ser redireccionado automáticamente



CÁMARA DE LA
INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

Estimados lectores:

Es con gran entusiasmo que les presento el presente documento que explora en profundidad el impacto trascendental de la motocicleta en Colombia. A través de estas páginas, nos adentramos en un viaje por el estado actual y el crecimiento de este vehículo que no solo ha transformado la movilidad en nuestro país, sino que también ha redefinido la dinámica económica y social de nuestras comunidades.

Como director de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI, he sido testigo de primera mano del poder transformador de este medio de transporte. Desde ser una solución asequible de transporte para millones de colombianos hasta su integración como herramienta vital en sectores tan diversos como el comercio, la seguridad pública y la asistencia humanitaria, las motocicletas están jugando un papel fundamental en la vida diaria y en el progreso económico de nuestra nación.

A través de análisis, estudios y datos, este documento no solo destaca la importancia económica de las motocicletas, sino que también resalta su papel crucial en la inclusión social y en la mejora de la calidad de vida para miles de familias colombianas. Exploraremos cómo la motocicleta no solo facilita el acceso a oportunidades de empleo y servicios esenciales, sino que también abre nuevas puertas para el ocio, el turismo y el desarrollo comunitario.

Espero que estas páginas inspiren una reflexión profunda sobre el impacto positivo y los desafíos que enfrenta la industria de las motocicletas en nuestro país. Agradezco a todos los colaboradores y expertos cuyas contribuciones han hecho posible este proyecto, así como a cada lector que se sumerja en este estudio, dispuesto a descubrir cómo las motocicletas continúan definiendo el camino hacia un futuro más dinámico y equitativo para todos los colombianos.

¡Saludos!

Atentamente,



Iván Darío García Franco
Director Ejecutivo
Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI



PRESENTACIÓN

1.1 La Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI

La Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI fue creada en julio de 2023 como un grupo de trabajo conformado por las 8 empresas ensambladoras de motocicletas en el país. Estas empresas, incluyen a Auteco Mobility, Auteco S.A.S., Corbeta S.A. (AKT Motos), Fanalca Honda, Grupo UMA, HMCL (Hero Motos), Incolmotos Yamaha y Suzuki, se unieron en el seno de la Asociación de Empresarios de Colombia (ANDI) para fortalecer, transformar y mejorar la competitividad del sector de las 2 y 3 ruedas en Colombia.

La industria trabaja en conjunto para adelantar actividades y realizar gestiones gremiales que propendan por el desarrollo sostenible, competitivo, económico, innovador e industrial del sector. Esto, con un enfoque en la movilidad sostenible y segura, así como en la sostenibilidad ambiental, entendiéndose que representan el 93,35% del total de motocicletas comercializadas durante el año 2023 en el país. Esta participación de mercado de la industria refleja la confianza que los consumidores han depositado en las marcas representadas por estas ensambladoras, así como su compromiso con la calidad, la innovación y la satisfacción del cliente.

Igualmente, desde su creación, la Cámara ha fungido como un colaborador estratégico del Gobierno Nacional, enfatizando su trabajo conjunto en la importancia de abordar la seguridad en las motocicletas desde una perspectiva integral que trascienda los límites locales y regionales. Esta articulación ha permitido avanzar en la formulación de políticas y programas que promueven la seguridad vial beneficiando a todos los actores viales en el país.

Ante este panorama, la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI está convencida de que la unión de esfuerzos es la clave para consolidar un sector de motocicletas sólido, competitivo y sostenible en Colombia.

Al trabajar en estrecha colaboración con el Gobierno y otros actores relevantes, la industria busca no solo mejorar la seguridad vial en las motocicletas, sino también fomentar la innovación, la productividad y el crecimiento económico en el país.

La industria de motocicletas en Colombia ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años. Un factor que es fiel ejemplo de esta afirmación es la diversificación que han logrado al establecer sus operaciones en diferentes departamentos del país.

Gracias a la presencia de estas empresas de ensamble, el sector

ha tenido impactos significativos en varios aspectos: No solo han creado empleos directos e indirectos, sino también han generado una mayor demanda de servicios y productos relacionados con las motocicletas, como componentes o motopartes. Además, la innovación y la calidad que caracterizan a estas empresas han mejorado la imagen del sector en Colombia y han atraído a inversores y consumidores de todo el país.

➤ **Empresas ensambladoras de motocicletas que pertenecen a la Cámara:**

	Empresa	Marcas/Plataformas	Ciudades de ensamble
1	Auteco Mobility	Victory, Benelli, Kawasaki, Kymco	Itagüí (Antioquia)
2	Auteco SAS	TVS, KTM, Husqvarna	Cartagena (Bolívar) – Itagüí (Antioquia)
3	Colombiana de Comercio (Corbeta SA)	AKT, Royal Enfield	Envigado (Antioquia)
4	Fanalca-Honda	Honda	Acopí, Yumbo (Valle del Cauca)
5	Grupo UMA	Bajaj, Triumph	Pereira (Risaralda) - Barranquilla (Atlántico)
6	HMCL Colombia	Hero	Villa Rica (Cauca)
7	Incolmos - Yamaha	Yamaha	Girardota (Antioquia)
8	Suzuki Motor de Colombia	Suzuki	Pereira (Risaralda)



Gráfico 1: Presencia en Colombia de la industria de motocicletas

1.2 Ensambladoras > Perfil de la industria

A continuación, una breve reseña de cada una de las empresas ensambladoras con presencia en Colombia:



Auteco Mobility nació en 2019 a partir de la escisión de Autotécnica Colombiana S.A.S. La compañía cuenta con una robusta oferta de soluciones de movilidad que están en constante evolución y que se caracterizan por su innovación y tecnología, aspectos que permiten entregar vehículos que atienden las necesidades de transporte, recreación y trabajo de los colombianos. Dentro de las marcas de motocicletas de combustión que se están en su portafolio se encuentran Kymco, Victory, Kawasaki y Benelli.

Esta ensambladora, por su parte, combina el respaldo y conocimiento del consumidor gracias a los 80 años de historia de Auteco en el país, evolucionando con esta marca que ha vivido desde años atrás en el futuro, caracterizándose por la versatilidad y el dinamismo de una empresa joven e innovadora.

Así mismo, esta empresa genera más de 1.000 empleos directos en la planta de Itagüí (Antioquia), en el centro de distribución de repuestos y accesorios, ubicado en el municipio de Rionegro (Antioquia), en la operación en el municipio de Galapa (Atlántico) y en su sede administrativa en Envigado (Antioquia).



Auteco SAS es una ensambladora de motocicletas en Colombia, que nació en Medellín, en 1941, la cual ha aportado al progreso del país aportando modelos emblemáticos. En 2019, tras una escisión corporativa, nacieron las empresas Auteco Mobility, Soltrech y Synergix. A partir de esa fecha, en Auteco SAS se ensambla y representa a TVS.

Esta empresa cuenta con dos plantas de ensamblaje en Colombia: una en Cartagena y otra en Itagüí. Además, cuenta con 590 salas de distribución y venta de motocicletas en todo el país, al igual que con 525 centros de servicio autorizados y 2.248 canales de venta de repuestos y accesorios.



Corbeta S.A. es un grupo empresarial con diferentes negocios en Colombia desde 1938. En abril de 2004, con el deseo de mejorar la calidad de vida de los colombianos a través de una propuesta de transporte propio, nace la ensambladora AKT Motos. Desde entonces se ha recorrido un camino de innovación y compromiso que ha permitido llevar cerca de un millón de soluciones de transporte a los clientes a través de todo el país.

Esta marca colombiana ensambla motocicletas con materiales provenientes de China, Brasil, Japón, Tailandia, Taiwán y Colombia. Adicionalmente, usa tecnología suiza, alemana y japonesa, en la fabricación de las motocicletas. La marca AKT tiene presencia comercial en Ecuador, El Salvador, Costa Rica, Nicaragua, Panamá y Perú.



Fanalca-Honda es la única planta de producción nacional, a nivel mundial, con licencia para fabricar y ensamblar motocicletas Honda, gracias a sus altos estándares de calidad. Su planta de ensamble está ubicada en Acopí Yumbo, Valle del Cauca.

Honda comercializa motos de 100 y hasta 250 centímetros cúbicos, repuestos y accesorios e importan motos de alto cilindraje. Por otra parte, esta empresa cuenta con una red de distribución propia y una red de distribuidores que le permite tener cobertura en el territorio nacional: 450 puntos de venta con presencia en los 32 departamentos, 265 talleres de servicio en el país y 1.265 almacenes de repuestos.



Grupo UMA nace de la potente fusión entre un exitoso grupo de empresarios líderes en diferentes sectores del mercado en el Caribe y Centro América, englobando una sólida y robusta trayectoria de más de 50 años en el mundo de los negocios. Grupo UMA, con sede corporativa en Ciudad de Guatemala, llegó a Colombia en el 2020 con la línea de motocarros Máxima Cargo y Torito para

posteriormente incursionar en el mercado de las motocicletas representado a Bajaj y sus marcas Boxer, Discover, Pulsar y Dominar.

Con plantas de ensamble en cada uno de los países en los que tiene presencia y más de 3.000 empleados a lo largo del continente americano, Grupo UMA tiene una proyección de crecimiento durante los próximos años, trayendo innovación y progreso para el país.

En Colombia, esta empresa cuenta con más de 600 puntos comerciales, entre empresarios y emprendedores; más de 1.800 colaboradores directos, más de 15.000 indirectos y 2 plantas de ensamble de motos y motocarros en la región del eje cafetero.



Empresa subsidiaria de Hero MotoCorp Ltd India, con más de 40 años de experiencia en la fabricación de motocicletas, con presencia en cerca de 50 países alrededor del mundo, siendo reconocida como una de las compañías de movilidad más innovadoras y confiables a nivel global, liderando el mercado en India, donde está su casa matriz.

En Colombia Hero inicia operaciones en el año 2014, inaugurando en 2015 su primera planta de ensamble por fuera de India. La planta colombiana ha sido catalogada como una de las más modernas de Latinoamérica gracias a su innovador diseño, procesos limpios, productivos y tecnologías amigables con el medio ambiente. Hero genera más de 3.000 empleos, entre directos e indirectos, con los cuales la compañía aporta positivamente al desarrollo económico del país, trabajando mayoritariamente con comunidades afro e indígenas desde el departamento de Cauca, donde se ubica su planta para atender el mercado nacional y de exportación.



Es una de las principales ensambladoras de motocicletas del país y representante de la marca Yamaha en Colombia. Lleva más de 42 años desempeñándose en el sector de venta, distribución y servicio técnico de motocicletas, comercialización de repuestos y accesorios, y distribución de la línea de instrumentos musicales Yamaha.

Está integrada por más de 1.500 empleados, con una red de servicio con cobertura a nivel nacional y sede principal en Girardota

(Antioquia). Como muestra de su compromiso con la protección del ambiente y el uso óptimo de los recursos naturales, la compañía se encuentra certificada bajo las normas ISO 9001:2015 e ISO14001.

Además, la planta de ensamble tiene un diseño bioclimático que promueve la renovación interna del aire de manera natural y usando eficientemente la luz solar, el edificio administrativo es una construcción sostenible que posee la calificación LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) en nivel Oro, las instalaciones cuentan con un ecoparque de 12.000 metros cuadrados en donde abundan árboles, flores y bambúes y una planta de energía solar fotovoltaica ubicada en el techo de la planta de producción que genera, en promedio, 57.090 kWh por mes y en el edificio administrativo que produce, en promedio, 4.721 kWh por mes. Ambos consumos suman anualmente un total de 741.732 kWh, lo que representa un 23% de la energía total.



Desde hace más de cien años, Suzuki Motor Corporation ha logrado ser reconocida como una de las marcas más grandes a nivel mundial, con presencia en los cinco continentes. En Colombia se encuentra ubicada su única ensambladora de motocicletas para América Latina y la compañía exporta actualmente a países como Ecuador, Perú, Panamá, Costa Rica y materia prima a Venezuela.

El equipo humano y la transferencia de tecnología japonesa han forjado una de las marcas más recordadas de motocicletas en Colombia y han permitido generar 1.300 empleos directos en el país, y un clúster de proveedores y red de distribución que supera los 4.000 empleos para los colombianos.

Sus principios están basados en aportar soluciones innovadoras y tecnología de vanguardia. Para ello se cuenta con estándares de producción altos y rigurosos, que se establecen desde su casa matriz en Japón; certificaciones ISO 9001 y 14001, que respaldan sus estándares de calidad y compromiso por el medio ambiente, que garantiza el comercio seguro en los procesos de importación y exportación de productos. La compañía posee el único laboratorio de prueba dinámica en Colombia y es la única ensambladora de motos de modelos de 600 centímetros cúbicos o más, lo que avala este compromiso de calidad percibido y reconocido en el mercado.

1.3 Movemos Colombia



En 2019, se lanzó **Movemos Colombia**, una iniciativa que nace de en el seno de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI y que tiene el propósito de ser un agente de cambio en la vía y para la vida de muchas personas, ya que ve en la motocicleta un componente social transformador y que busca articular a los diferentes actores del sector para diseñar soluciones a los impactos que genera este vehículo principalmente en seguridad vial.

Para contribuir en el cuidado, la protección, cuidado y el bienestar de los motociclistas, esta iniciativa busca soluciones para la reducción de incidentes viales que involucran motocicletas. Como movimiento respalda a los más de 12 millones de colombianos que día a día progresan gracias al uso de la motocicleta.

Desde Movemos Colombia:

- Estamos convencidos que las motocicletas son el vehículo aliado de la inclusión social y el progreso del país y que la educación es la herramienta más poderosa de transformación social y de cambio de actitud, por ello, ha desarrollado iniciativas que promueven comportamientos preventivos y seguros en la vía, en el cumplimiento de su objetivo
- Se ha asumido el reto y el compromiso de trabajar por la movilidad segura, al construir un sueño en el cual todos los usuarios de las vías puedan sentirse tranquilos, valorados, respetados y sobre todo, seguros.
- Se viene haciendo una invitación, desde 2019, a todos los colombianos a que se movilicen de manera segura, minimizando los riesgos y logrando un comportamiento ejemplar en la vía que nos permita, a todos y todas, disfrutar nuestro camino y llegar seguro a nuestro destino.

Por ello, su misión es “unir a diversos actores dentro de la industria, para idear soluciones efectivas a los desafíos clave que surgen en torno al uso de motocicletas, incluyendo temas de movilidad, sostenibilidad y, en particular, seguridad vial”. Juntos trabajan para

crear un entorno más seguro y sostenible para el mundo de los motociclistas. Su misión se articula a valores profundamente humanos y socialmente responsables.

En la esencia misma de la razón de ser de **Movemos Colombia**, se hace una apuesta fundamental en la educación como una de las herramientas más poderosas para lograr una movilidad ágil, segura y solidaria, y en general, para producir cambios positivos y permanentes en la sociedad.

Su motor es el bienestar de los motociclistas y la pasión que generan las motos. Se inspira, igualmente, en la solidaridad, la adrenalina, la practicidad y la energía de aquellos que encuentran la libertad en las motos. En Movemos Colombia se brinda información valiosa, consejos útiles y herramientas esenciales para que cada motociclista perfeccione sus habilidades de conducción y, lo que es aún más fundamental, garantice la seguridad en las vías, velando por su propia vida y la de los demás usuarios.

Firma de la alianza para una venta y entrega de motocicletas responsable



Imagen 01. Firma de la alianza de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI para la implementación del protocolo de venta y entrega de motocicletas responsable.

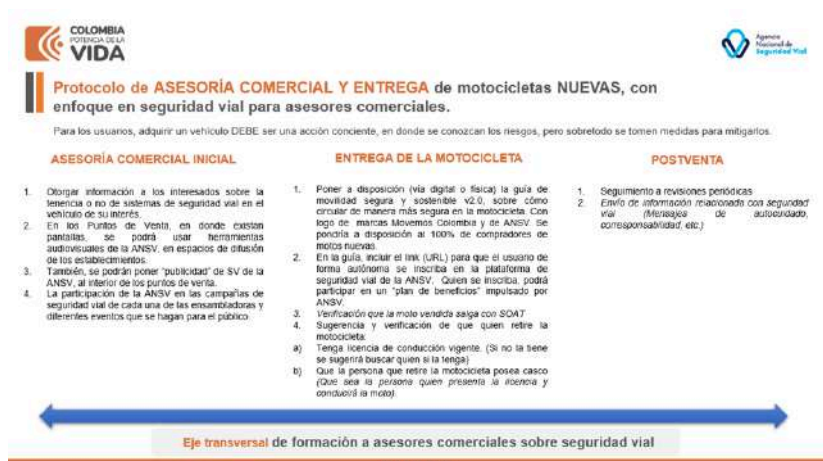
Durante el año 2023, la Cámara de la Industria de Motocicleta de la ANDI, bajo la iniciativa Movemos Colombia y La Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV- se unieron para fortalecer el enfoque de seguridad vial desde la venta de motocicletas en el país. Estos actores implementaron una estrategia para la venta y posventa de motos enfocada en mejorar la seguridad vial, un protocolo de asesoría comercial y entrega de motocicletas nuevas. Este protocolo tiene como objetivo concientizar a los nuevos compradores de motos sobre la importancia de adquirir un vehículo de manera consciente, comprendiendo los riesgos asociados y tomando medidas efectivas para mitigarlos.

Este protocolo incluye tres momentos, que van desde la asesoría comercial, la entrega de las motocicletas nuevas, hasta el seguimiento en posventa.

La primera etapa es la preventa, donde el asesor comercial orientará a los interesados en comprar una moto en aspectos como: identificación de la motocicleta idónea, según las reales necesidades de uso y experiencia. De igual forma, sobre la tenencia y las cualidades de los componentes de seguridad vial en el vehículo, como frenos de disco y sistemas de frenado avanzado, entre los que se encuentran ABS o CBS, o el sistema de encendido automático de luces.

La segunda etapa es la venta y entrega de la motocicleta. Allí, los compradores recibirán la guía de movilidad segura y sostenible construida por la ANDI en el marco de su programa 'Movemos Colombia'. Luego, en la entrega de la moto, el asesor revisa la tenencia de SOAT. Además, sugerirá y verificará que quien retire la moto tenga licencia de conducción vigente y el casco para movilizarse.

Y finalmente, la posventa, que tiene como propósito que las marcas implementen procesos de seguimiento a las revisiones periódicas de las motocicletas, y envíen información sobre seguridad vial a sus compradores.



Por otra parte, la industria de motocicletas en Colombia en su constante compromiso con la seguridad vial, mediante la iniciativa de Movemos Colombia, logró proporcionar durante el año 2023 información valiosa, consejos útiles y herramientas esenciales para que los motociclistas perfeccionaran sus habilidades de conducción.

Bajo este escenario, la iniciativa logró posicionarse como una fuente de información sobre seguridad vial y temas relevantes sobre y para

los motociclistas a nivel nacional. Dentro de los principales resultados de este posicionamiento, destacan el crecimiento en las redes sociales y plataformas.

Durante el año 2023, la comunidad de Movemos Colombia creció un 134,43% en comparación a 2019, en donde esta comunidad alcanzaba apenas 14.000 seguidores. La iniciativa Movemos Colombia logró también ampliar su participación en redes con su serie web “La Moto de Sebas” la cual alcanzó 109.000 reproducciones y la visita al sitio web con cerca de 107.993 visitas. Por otra parte, se logró recabar la información suficiente para generar un potencial estudio y análisis de la comunidad de motociclistas, que logró conocer de cerca las necesidades de los motociclistas.

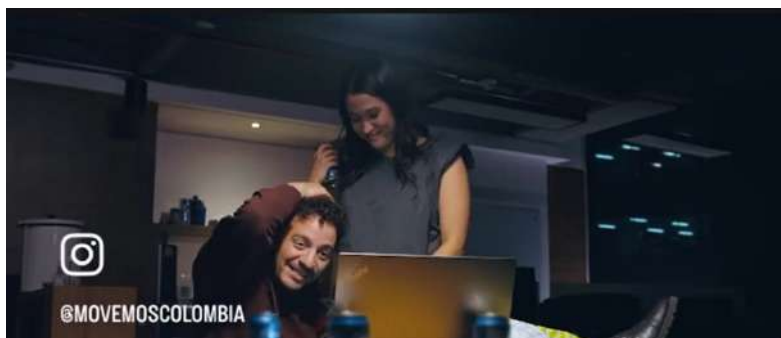


Imagen 02. Screenshot de la serie Web “La Moto de Sebas” - Youtube

Por último, mediante campañas de concientización, capacitación y educación, esta iniciativa, que reúne a las 8 ensambladoras más importantes del país, buscó reducir los riesgos asociados con la conducción de motos; enfocándose, entre otras cosas, en la prevención de siniestros viales y la promoción de prácticas responsables en el manejo de motocicletas.

1.4 Alianza MotoLatam

La Alianza Motolatam es una colaboración entre asociaciones del sector de motocicletas de América Latina, creada en el marco de la Feria de las Dos Ruedas en Medellín, Colombia en 2024. Esta alianza busca fortalecer la representación y la voz del sector a nivel regional, promover la colaboración con otros actores relevantes, enfrentar los desafíos del futuro en el sector del motociclismo, fomentar el desarrollo sostenible, y la seguridad vial en la región.

La Alianza Motolatam nació de la unión de siete asociaciones líderes del sector de motocicletas de América Latina, incluyendo la Cámara de la Industria de Motocicletas de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), la cual lideró la formación de esta importante alianza -la cual asumió la secretaría técnica por dos años-, la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motocicletas (AMFIM), la Asociación Automotriz del Perú (AAP), la Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas (ANIM) de Chile, la Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM) de Argentina, la Asociación de Industriales Fabricantes y Ensambladores de Motociclos (AIFEM) de Venezuela y la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). Esta alianza dentro del trabajo conjunto que inició en este 2024 pretende impulsarse a través de las siguientes iniciativas:

- **Representación y voz del sector:** La alianza busca fortalecer la representación y la voz del sector de motocicletas a nivel regional, permitiendo a los miembros de la alianza influir en las políticas y decisiones que afectan al sector.
- **Colaboración y cooperación:** La alianza busca promover la colaboración y cooperación entre los miembros y con otros actores relevantes, incluyendo gobiernos, organizaciones internacionales, empresas privadas y la sociedad civil.
- **Desarrollo sostenible:** La alianza busca fomentar el desarrollo sostenible en el sector de motocicletas, mediante la promoción de prácticas y tecnologías que minimicen el impacto ambiental y social.
- **Seguridad vial:** La alianza busca mejorar la seguridad vial en la región, mediante la promoción de políticas y acciones que reduzcan los incidentes viales y protejan a los conductores y peatones.

La creación de la Alianza Motolatam tiene un impacto significativo en el sector de motocicletas en América Latina. La alianza permitirá a los miembros de la alianza trabajar juntos para enfrentar los retos del futuro y promover el desarrollo sostenible y la seguridad vial en la región. Además, la alianza también permitirá a los miembros de la alianza influir en las políticas y decisiones que afectan al sector, lo que puede llevar a cambios positivos en la industria y en la sociedad en general.



Imagen 03. Fundadores de la Alianza Motolatam, durante el acto de instalación de la primera asamblea. Mayo de 2024.



CAPÍTULO 2

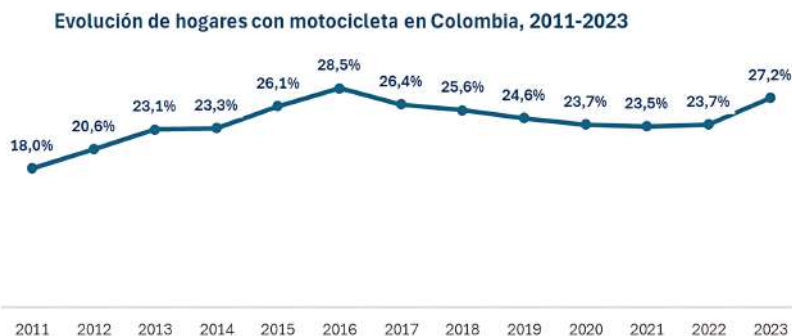
INTRODUCCIÓN

El uso de la motocicleta en Colombia ha venido incrementándose de manera importante a lo largo de las últimas décadas, haciendo que variables como la producción y la comercialización de motocicletas presentaran crecimientos sin precedentes dentro del sector industrial en Colombia. Mientras en 1998 rodaban en nuestras calles menos de un millón de estos vehículos, ya en junio de 2024 superaron los 12,03 millones de motocicletas, representando más de un 62% de la flota vehicular del país.

El registro de motocicletas en el país pasó de ser de 57.528 unidades en el año 2000 a 678.660 unidades en el año 2023. La motocicleta adquiere cada vez mayor presencia en los hogares colombianos con un crecimiento entre los años 2000 y 2023 en más del 1,079,70%. Esto demuestra la preferencia de los colombianos por este medio de transporte y el crecimiento del sector con todos los subsectores adyacentes.

Tal evolución en el sector de la motocicleta a nivel nacional, y por ende, su utilización dentro de la economía nacional ha generado un impacto positivo importante tanto a nivel económico (producción, importaciones, consumo interno, inversión y exportaciones, empleo, remuneración al capital, remuneración a los asalariados y contribución a los ingresos del Estado, entre otros), como también a nivel social, bien sea como medio de transporte o como fuente de ingresos para personas de bajos ingresos.

Además, la Encuesta Nacional de Calidad de Vida (ECV) adelantada por el Departamento Nacional de Estadística (DANE) muestra cómo los hogares han incrementado la tenencia de este tipo de bienes en el tiempo, al pasar del 8,5% de los hogares en 2003, al 15,1% en 2008, al 15,9% en 2010, al 26,1% en 2015, al 25,6% en 2018 y al 27,2% en 2023.



Fuente: ECV 2011-2023, DANE - Elaboración propia

Durante lo corrido del año 2023, de los 18.009.000 de hogares en Colombia, 4.894.000 de hogares tienen moto. Por otra parte, el acceso a la motocicleta se ha generalizado entre los estratos económicos más bajos. Cerca del 90% de los hogares con moto pertenecen a estratos bajos o medios-bajos.

La importancia social de las motocicletas es incuestionable. En el año 2023, el 44,80% de los colombianos que adquirieron motocicleta lo hicieron como una alternativa para su transporte diario, y frente a las motivaciones que tienen los usuarios a la hora de adquirir una motocicleta, es importante resaltar que el 12,90% de ellos adquieren su motocicleta para aumentar ingresos, es decir, como una alternativa para generar ingresos en sus hogares (solo trabajo). Adicionalmente, el 20,90% usa su motocicleta para transportarse y trabajar, también el 4,40% lo usa como un medio de recreación y el 17,10% como un medio de transporte y de uso recreativo. Sumando estas cifras, bien puede inferirse que el 33,7% de los usuarios de motocicletas en Colombia usa su motocicleta en actividades en las que la moto es su herramienta de trabajo.

Al ser el vehículo utilizado por un número significativo de personas en los estratos más bajos, se puede considerar como un elemento importante de inclusión social y, por lo tanto, como un mecanismo clave en la lucha contra la pobreza.

La motocicleta en Colombia ha permitido que el transporte esté al alcance de la mayoría de la población y en particular de aquellas personas que no tienen otra forma de acceder a bienes, servicios y actividades básicas. Una movilidad limitada supone un importante elemento de exclusión social que determina el nivel de pobreza. La motocicleta coadyuva a mejorar las conexiones de las redes de transporte y así contribuye a combatir la exclusión social, abordando los obstáculos vinculados a la accesibilidad, la disponibilidad, la aceptabilidad y la asequibilidad del sistema de movilidad.

Una de las estrategias más importantes en la reducción de la pobreza es mejorar la movilidad de los sectores marginales periféricos urbanos y/o rurales aislados, facilitando su acceso a servicios sociales y su participación en servicios de salud, educación, y actividades políticas y económicas. Ergo, una de las formas más eficaces que han encontrado los colombianos para lograr este propósito es acceder a la movilidad individual en motocicletas.

Y es que uno de los problemas no resueltos y más importantes en las grandes ciudades es justamente la movilidad de las personas de bajos ingresos, quienes representan un alto porcentaje de la

población de estas ciudades, sobre todo en Latinoamérica. Los ciudadanos que requieren este servicio en las zonas marginales periféricas urbanas o en las zonas rurales aisladas son los más pobres del país. Son las personas de más bajos ingresos los que deben viajar más lejos y necesitan soluciones de movilidad adecuadas. Los más vulnerables son quienes tienen que dedicar más recursos, porcentualmente, para su movilidad.

La motocicleta aparece, entonces, como una alternativa legítima y fiable para solucionar la movilidad de las personas en la base de la pirámide. Éste ha demostrado ser un vehículo económico y versátil que se ajusta adecuadamente a grandes grupos poblacionales de los estratos más bajos.

El costo y el servicio fluctuante del transporte público (cobertura, frecuencias, comodidad, entre otros factores), los importantes ahorros con el uso de la motocicleta, las facilidades de compra, la independencia en la movilidad, la posibilidad de generar ingresos adicionales para el hogar y la disponibilidad de un vehículo propio en los días no laborales, son, entre otras, algunas de las causas para el gran incremento del parque de motocicletas en el país, el cual se ha presentado especialmente en los estratos más bajos de la población.



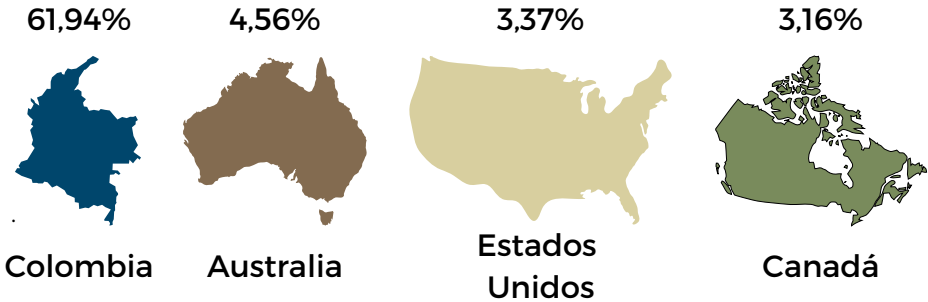
CAPÍTULO 3

EVOLUCIÓN DE LA MOTOCICLETA EN COLOMBIA

Las motocicletas son la forma más asequible de transporte personal motorizado en muchas partes del mundo. En varias latitudes, incluyendo a Colombia, son el tipo más común de vehículos a motor y el más ampliamente utilizado. En nuestro país representan casi el 62% del parque en circulación de vehículos a motor. Por tanto, las motocicletas son cruciales para nuestra economía nacional.

Lo anterior se debe a que una proporción muy alta de nuestra economía está organizada alrededor de este medio de transporte: desplazamientos casa-trabajo y viceversa, distribución de correo, entregas a domicilio, policía, bomberos, equipos de rescate, trabajadores humanitarios y voluntarios, etcétera.

En países de altos ingresos, en contraste, la situación de la movilidad es divergente debido a que hay mayor uso de los automóviles personales y el transporte público. Por ejemplo, las motocicletas representan menos del 5% del total del parque automotor en circulación en países como Estados Unidos (3,37% en 2022)[1], Canadá (3,16% en 2022)[2] y Australia (4,56% en 2022)[3]. En estos contextos, las motocicletas son utilizadas principalmente por grupos específicos para actividades de esparcimiento, turismo y deportes



Como se verá a continuación en este documento, en Colombia la movilidad tiene una realidad distinta, que es preciso explorar, conocer y reconocer para el establecimiento de medidas que ayuden a desarrollar el sector y a sus usuarios. El motociclismo ha permitido a miles de colombianos ingresar a la vida moderna y aportar ingresos a sus familias; también ofrece calidad de vida, entre

[1] Fuente: <https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics/2022/mv1.cfm> (Revisado el 26 de julio de 2024)
 [2] Fuente: <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tb1/en/cv.action?pid=2310030801> (Revisado el 26 de julio de 2024)
 [3] Fuente: <https://www.bitre.gov.au/publications/2023/road-vehicles-australia-january-2023> (Revisado el 26 de julio de 2024)

otras cosas, a través del acceso a empleos -en su gran mayoría directos- y servicios, movilidad asequible, y el disfrute de deportes, esparcimiento y turismo.

3.1 Producción nacional

Durante los últimos años, la fabricación de motocicletas presentó una dinámica positiva con tasas de crecimiento superiores a las del total de la industria e incluso a las del sector de ensamble de vehículos de cuatro o más ruedas (ver Figura 1). Este crecimiento se ha caracterizado por diversas fluctuaciones que llevan a la identificación de cinco periodos importantes en el sector:

- Entre 1997 y 2001, se redujo la producción en 57% (al pasar de 114.000 unidades a 54.000).
- Durante 2002 y 2007, la producción se multiplicó en aproximadamente 5,5 veces, al pasar de 73.000 a 406.000 unidades fabricadas.
- Para los años 2008 y 2009 se evidenció un estancamiento y una desaceleración del sector de fabricación de motocicletas, situación que coincide con la crisis económica mundial de 2009. Algunos factores adicionales que afectaron el comportamiento del sector en 2008 fueron, entre otros: **i)** desaceleración económica del país y mayor desempleo; **ii)** restricciones a la circulación de motocicletas; y **iii)** dificultades de acceso al crédito.
- Entre 2010 y 2016, el sector de las motocicletas presentó un crecimiento positivo con una tasa promedio superior al 5%. Sin embargo, en este periodo, particularmente en 2016, se presentó una desaceleración del sector, debido a aspectos como la devaluación del peso frente al dólar y la caída del precio del petróleo.
- Finalmente, entre el 2019 y 2023 la industria de motocicletas en Colombia registró un importante decrecimiento a causa del Covid-19. Durante el año 2020 en donde se registraron el país 518.666 unidades. Tras diferentes políticas de mitigación y recuperación, los registros de motocicletas en el país ascendieron progresivamente, hasta alcanzar 678.660 unidades matriculadas durante el año 2023.

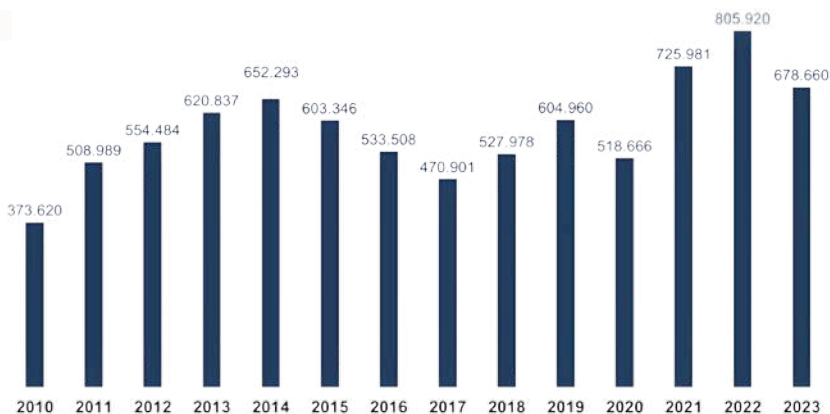


Figura 1: Registro de motocicletas 2010-2023

Fuente: Registro Único nacional de Tránsito RUNT, elaboración propia.

El mercado de motocicletas en Colombia creció un 81,64% durante el año 2010 y el año 2023, al pasar de 373.620 a 678.660 unidades registradas respectivamente. En 2023 se ensamblaron en el país 678.660 motocicletas nuevas, que representaron un decrecimiento del 15,79% en comparación con el año inmediatamente anterior.

3.2 Importaciones y Exportaciones

Las importaciones totales de motocicletas en el año 2023 fueron en total de 48.313 unidades, que representan el 6,65% del mercado de motocicletas en Colombia (ver Tabla 1). Las motocicletas importadas provienen de los países que se muestran en la Figura 2

Registro de Motocicletas en Colombia

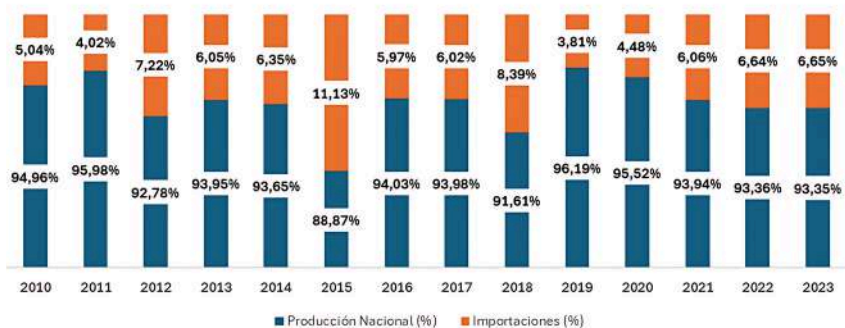


Figura 2: Importaciones vs Exportaciones 2010-2023

Fuente: Registro Único nacional de Tránsito RUNT y Centro Virtual de Negocios CVN - elaboración propia.

CAPÍTULO 3 - EVOLUCIÓN DE LA MOTOCICLETA EN COLOMBIA

Mercado de Motocicletas en Colombia								
Año	Unidades			Participación		Variación		
	Producción	Importación	Mercado	Producción	Importación	Producción	Importación	Mercado
2000	53.480	4.038	57.523	93,0%	7,0%			
2001	53.497	5.710	59.207	90,4%	9,6%	0,0%	41,4%	2,9%
2002	71.313	8.509	79.822	89,3%	10,7%	33,3%	49,0%	34,8%
2003	89.199	9.990	99.189	89,9%	10,1%	25,1%	17,4%	24,3%
2004	150.943	13.287	164.230	91,9%	8,1%	69,2%	33,0%	65,6%
2005	248.741	31.376	280.117	88,8%	11,2%	64,8%	136,1%	70,6%
2006	388.678	57.942	446.620	87,0%	13,0%	56,3%	84,7%	59,4%
2007	406.324	74.363	480.687	84,5%	15,5%	4,5%	28,3%	7,6%
2008	381.598	49.590	431.188	88,5%	11,5%	-6,1%	-33,3%	-10,3%
2009	304.309	21.108	325.417	93,5%	6,5%	-20,3%	-57,4%	-24,5%
2010	373.620	19.820	393.440	95,0%	5,0%	22,8%	-6,1%	20,9%
2011	508.989	21.315	530.304	96,0%	4,0%	36,2%	7,5%	34,8%
2012	554.484	43.164	597.648	92,8%	7,2%	8,9%	102,5%	12,7%
2013	620.837	40.012	660.849	93,9%	6,1%	12,0%	-7,3%	10,6%
2014	652.293	44.257	696.550	93,6%	6,4%	5,1%	10,6%	5,4%
2015	603.346	75.548	678.894	88,9%	11,1%	-7,5%	70,7%	-2,5%
2016	533.508	33.887	567.395	94,0%	6,0%	-11,6%	-55,1%	-16,4%
2017	470.901	30.157	501.058	94,0%	6,0%	-11,7%	-11,0%	-11,7%
2018	527.978	48.382	576.360	91,6%	8,4%	12,1%	60,4%	15,0%
2019	604.960	23.986	628.946	96,2%	3,8%	14,6%	-50,4%	9,1%
2020	518.666	24.347	543.013	95,5%	4,5%	-14,3%	1,5%	-13,7%
2021	725.981	46.833	772.814	93,9%	6,1%	40,0%	92,4%	42,3%
2022	805.920	57.303	863.223	93,4%	6,6%	11,0%	22,4%	11,7%
2023	678.660	48.313	726.973	93,4%	6,6%	-15,8%	-15,7%	-15,8%

Tabla 1: Mercado de motocicletas 2000-2023

Fuente: Registro Único nacional de Tránsito RUNT y Centro Virtual de Negocios CVN - elaboración propia.

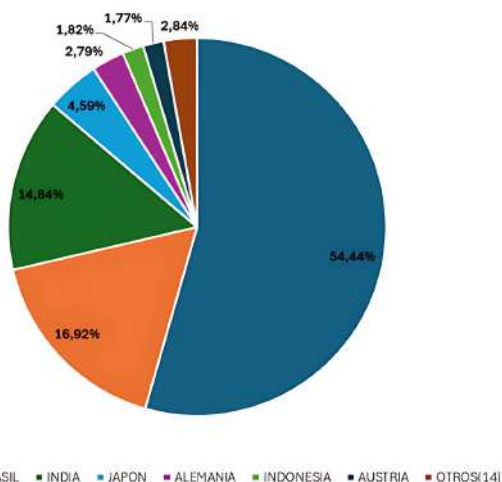


Figura 3: Mercado de motocicletas en Colombia y por importador

Fuente: Registro Único nacional de Tránsito RUNT y Centro Virtual de Negocios CVN - elaboración propia.

3.3 El empleo en la industria: la motocicleta genera grandes beneficios a la economía nacional

La industria de la motocicleta ha venido creciendo de manera importante en el país y con ello su oferta de empleos directos. Mientras que en el año 2002 el personal ocupado en el sector fueron 1.762 personas, en 2018 pasó de las 7.035 y en 2023 a 8.389.

Si se tiene en cuenta que se estima que por cada empleo directo en el sector se generan cuatro empleos en los proveedores, se tendrían más de 33.556 empleos directos en el sector de las motocicletas y proveedores; y si a eso se le agrega la parte comercial, la red de servicios y productos, talleres, repuestos e importadores, se calcula que en el sector motos y relacionados trabajan más de 80.000 personas.

Por otro lado, la contribución al empleo que genera la motocicleta como instrumento de trabajo, a través de oficios como domicilios, repartición de correo, periódicos y mensajería a empresas, se estima en aproximadamente dos millones de personas.

Así las cosas, en el campo industrial, comercial, de utilización como instrumento de trabajo, se calcula que las motocicletas emplean en Colombia la muy destacada cifra de más de 2,6 millones de personas. Tomando un promedio de tres personas por familia, podría afirmarse que la motocicleta apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos. Además, estas personas, al disponer un vehículo de transporte individual, ingresan a la vida moderna, lo cual genera un cambio en su cotidianidad, que se manifiesta en mayor libertad y autonomía. Dado su tamaño, la motocicleta no requiere un espacio de almacenamiento amplio, lo que representa un ahorro adicional para estas familias versus la adquisición de un automóvil.

La importancia de la motocicleta en la creación de empleo, además de lo mencionado anteriormente, se hace aún más fuerte por la facilidad de adquisición del vehículo y en su concreción como fuente de ingresos adicionales para los hogares colombianos.

3.4 Matricula de Motocicletas

Las ventas totales de motocicletas corresponden a las ventas internas (consumo doméstico, que incluye la producción nacional comercializada internamente en el país y las importaciones) más las ventas al exterior. Las internas, o consumo aparente nacional, corresponden a las ventas totales menos las ventas que se realizan en el exterior (ver Tabla 2).

Justamente en esta tabla se presenta la evolución de las ventas totales de motocicletas, de la cual se observa que aproximadamente el 8% (promedio durante el periodo 2000-2023) provino de importaciones y el 92% restante corresponde a fabricación nacional. Del total de la producción nacional, en promedio, el 3,14% fue destinado al mercado externo (exportaciones), por tanto, alrededor del 96,86% de la oferta nacional de motocicletas fue consumido en el mercado interno. A su vez, las ventas en el mercado nacional crecieron aproximadamente a una tasa promedio anual de 14,5% durante el mencionado periodo.

AÑO	Producción A	Importaciones B	Ventas totales C=A+B	Exportaciones D	Consumo aparente nacional E=C-D
2000	53.490	4.038	57.528	5.166	52.362
2001	53.497	5.710	59.207	3.425	55.782
2002	71.313	8.509	79.822	3.413	76.409
2003	89.199	9.990	99.189	5.564	93.625
2004	150.943	13.287	164.230	1.167	163.063
2005	248.741	31.376	280.117	3.210	276.907
2006	388.678	57.942	446.620	28.971	417.649
2007	406.324	74.363	480.687	43.372	437.315
2008	381.598	49.590	431.188	21.635	409.553
2009	304.309	21.108	325.417	23.079	302.338
2010	373.620	19.820	393.440	24.261	369.179
2011	508.989	21.315	530.304	224	530.080
2012	554.484	43.164	597.648	8.474	589.174
2013	620.837	40.012	660.849	11.738	649.111
2014	652.293	44.257	696.550	11.561	684.989
2015	603.346	75.548	678.894	7.369	671.525
2016	533.508	33.887	567.395	4.719	562.676
2017	470.901	30.157	501.058	2.880	498.178
2018	527.978	48.382	576.360	1.556	574.804
2019	604.960	23.986	628.946	11.100	617.846
2020	518.666	24.347	543.013	7.612	535.401
2021	725.981	46.833	772.814	11.867	760.947
2022	805.920	57.303	863.223	10.079	853.144
2023	678.660	48.313	726.973	11.488	715.485

Tabla 2: Consumo aparente de motocicletas en

Fuente: Registro Único nacional de Tránsito RUNT y Centro Virtual de Negocios CVN - elaboración propia.



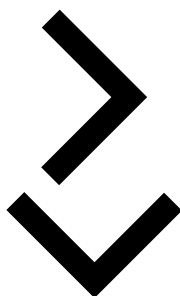
3.5 Registro de motocicletas 2023

Las empresas ensambladoras de motocicletas con presencia en Colombia son líderes del mercado, con una participación en el año 2023 del 93,4% de las motos que se venden en el país. De aquí se resalta que, durante el 2023, 11.488 unidades fueron motocicletas exportadas. El 6,6% restante corresponde a motocicletas importadas.

Adicionalmente, la distribución por empresa, marca, cilindrada y departamento en el año 2023 se aprecia en las próximas tablas.

En las tablas se muestran las marcas preferidas por los colombianos, las cuales pertenecen a las ensambladoras de motocicletas del país.

Las demás tablas se presentan las motocicletas con mayor participación de mercado por cilindrada y departamento.



REGISTRO DE MOTOCICLETAS POR EMPRESA (2023)			
MARCA		UNIDADES	PARTICIPACIÓN
INCOLMOTOS YAMAHA		127.885	18,84%
GRUPO AUTECO	AUTECO MOBILITY	123.187	18,15%
	64.133		
	AUTECO SAS	59.054	
GRUPO UMA		113.207	16,68%
COLOMBIANA DE COMERCIO (AKT)		109.781	16,17%
SUZUKI MOTOR DE COLOMBIA		98.817	14,56%
FANALCA - HONDA		67.047	9,88%
HMCL - HERO MOTOS		28.353	4,18%
SUBTOTAL		668.277	98,45%
OTRAS		10.496	1,55%
TOTAL		678.773	100,00%

Tabla 3: Registro de Motocicletas por empresa (2023)

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), elaboración propia

Registro de Motocicletas por cilindrada año 2022-2023					
CILINDRADA	UNIDADES 2022	PARTICIPACIÓN	UNIDADES 2023	PARTICIPACIÓN 2023	Variación
<100cc	56.266	6,84%	32.472	4,78%	-42,29%
Entre 100cc y 125cc	407.308	49,49%	349.723	51,52%	-14,14%
Entre 125cc y 150cc	113.269	13,76%	96.943	14,28%	-14,41%
entre 150cc y 200cc	180.083	21,88%	155.561	22,92%	-13,62%
>200cc	66.108	8,03%	44.074	6,49%	-33,33%
TOTAL	823.034	100%	678.773	100%	-17,53%

Tabla 4: Registro de Motocicletas por cilindrada (2022-2023)

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), elaboración propia



Imagen 04: Registro de Motocicletas por departamento (2023)
Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), elaboración propia

Registro de Motocicletas por Departamento año 2022-2023					
DEPARTAMENTO	UNIDADES 2022	PARTICIPACIÓN	UNIDADES 2023	PARTICIPACIÓN	VARIACIÓN
Cundinamarca	164.507	19,99%	132.510	19,52%	-19,45%
Antioquia	135.817	16,50%	107.031	15,77%	-21,19%
Valle del Cauca	79.681	9,68%	73.956	10,90%	-7,18%
Santander	44.787	5,44%	35.962	5,30%	-19,70%
Norte de Santander	35.480	4,31%	32.356	4,77%	-8,80%
Cordoba	32.503	3,95%	26.087	3,84%	-19,74%
Atlantico	26.917	3,27%	24.171	3,56%	-10,20%
Bolivar	28.516	3,46%	23.691	3,49%	-16,92%
Huila	29.610	3,60%	19.042	2,81%	-35,69%
Guaviare	15.046	1,83%	18.036	2,66%	19,87%
Magdalena	18.686	2,27%	16.748	2,47%	-10,37%
Cesar	15.792	1,92%	15.447	2,28%	-2,18%
Narino	19.104	2,32%	15.403	2,27%	-19,37%
Cauca	22.023	2,68%	14.254	2,10%	-35,28%
Meta	19.857	2,41%	14.054	2,07%	-29,22%
OTROS (17)	134.708	16,37%	110.025	16,21%	-18,32%
TOTAL	823.034	100%	678.773	100%	-17,53%

Tabla 5: Registro de Motocicletas por departamento (2023)
Fuente: Registro Único Nacional de Transito (RUNT), elaboración propia

3.6 Parque Automotor en Colombia

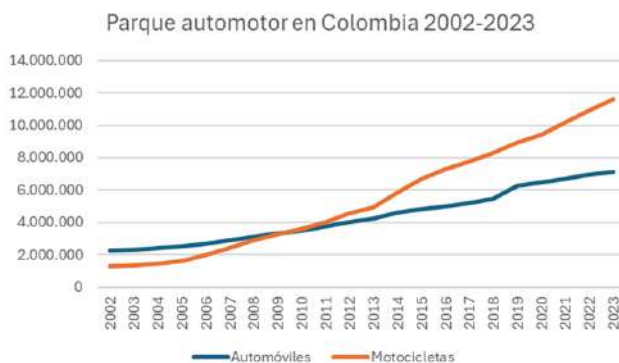


Figura 4: Parque Automotor en Colombia (Motocicletas vs Automóviles)
Fuente: Registro Único Nacional de Transito (RUNT), elaboración propia

El comportamiento del parque automotor total de vehículos en Colombia ha presentado un crecimiento importante a partir de 2010, cuando el número de motocicletas existentes sobrepasó el total de automóviles, camionetas y camperos. De acuerdo con las cifras expresadas en la figura anterior, desde 2002 se deduce que el parque total de vehículos se ve ampliamente influenciado por el crecimiento del parque de motocicletas, mientras que el parque de automóviles, camionetas y camperos muestra una tendencia de decrecimiento.

De tal forma, se observa la creciente importancia de la motocicleta

como medio de transporte a lo largo del tiempo, pues ha pasado de representar el 36,41% del parque automotor a nivel nacional en 2002 a un importante 61,94% en 2023, para un parque total de casi 12 millones de motocicletas registradas, sumando las más recientes cifras que ha dejado lo corrido del 2024, julio.

Lo anterior evidencia que la motocicleta, dentro del transporte nacional, ha cobrado importancia a partir del año 2009 (cuando su crecimiento se hizo más pronunciado, como se evidencia en la siguiente gráfica) y le permitió ganar terreno dentro del total de vehículos y ser una variable que define el comportamiento del parque automotor total en Colombia.

AÑO	Automóviles y Otros		Motocicletas		Total Parque Automotor
	Automóviles, camionetas y camperos	Participación	Motocicletas	Participación	
2002	2.229.047	63,59%	1.276.481	36,41%	3.505.528
2003	2.316.458	63,10%	1.354.860	36,90%	3.671.318
2004	2.401.393	62,27%	1.454.857	37,73%	3.856.250
2005	2.523.796	60,81%	1.626.813	39,19%	4.150.609
2006	2.670.231	57,43%	1.978.982	42,57%	4.649.213
2007	2.873.081	54,58%	2.390.479	45,42%	5.263.560
2008	3.108.512	51,85%	2.886.935	48,15%	5.995.447
2009	3.293.214	50,36%	3.245.643	49,64%	6.538.857
2010	3.459.018	49,20%	3.572.133	50,80%	7.031.151
2011	3.731.688	48,16%	4.017.404	51,84%	7.749.092
2012	4.021.978	46,96%	4.542.925	53,04%	8.564.903
2013	4.209.594	46,15%	4.911.347	53,85%	9.120.941
2014	4.596.355	44,06%	5.835.944	55,94%	10.432.299
2015	4.816.788	41,88%	6.684.836	58,12%	11.501.624
2016	4.962.265	40,63%	7.251.297	59,37%	12.213.562
2017	5.200.222	40,17%	7.745.841	59,83%	12.946.063
2018	5.456.274	39,68%	8.293.137	60,32%	13.749.411
2019	6.266.954	41,30%	8.906.554	58,70%	15.173.508
2020	6.453.355	40,66%	9.419.474	59,34%	15.872.829
2021	6.701.970	39,80%	10.136.593	60,20%	16.838.563
2022	6.948.593	38,85%	10.937.652	61,15%	17.886.245
2023	7.134.588	38,06%	11.609.028	61,94%	18.743.616

Tabla 6: Parque Automotor Colombia (Motocicletas vs Automóviles - 2002/2023)
Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), elaboración propia



CAPÍTULO 4

EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE MOTOCARROS EN COLOMBIA

Otra de las categorías vehiculares importantes que son ensambladas en el país son los motocarros: vehículos de tres en ruedas, usados generalmente para el transporte de mercancías o personas.

El mercado de motocarros en Colombia ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años. Estos vehículos de tres ruedas, conocidos por su estabilidad, se utilizan como medio de transporte tanto para personas como para carga, con una capacidad de hasta 770 kg.

En todo el país, el parque de motocarros supera las 100.000 unidades, y la mayoría de ellos son ensamblados por empresas nacionales. Estos vehículos se emplean tanto en zonas urbanas de alta densidad y demanda como en áreas rurales con bajas densidades y demandas dispersas. Los motocarros en Colombia han tenido un alto impacto en la generación de empleo, la movilidad y la seguridad de quienes los utilizan, especialmente entre las clases menos favorecidas.

Su versatilidad es una de sus características más destacadas, ya que se adaptan de manera importante a las condiciones requeridas para la movilidad rural. Estas condiciones incluyen vías en condiciones no ideales, baja demanda, bajos costos de inversión y mantenimiento, entre otros. La capacidad de adaptación a las necesidades de las zonas rurales y de difícil acceso, sumada a su bajo costo y facilidad de mantenimiento, los convierte en una solución de transporte clave para mejorar la conectividad y el acceso a oportunidades en estas áreas, beneficiando especialmente a las poblaciones más vulnerables.

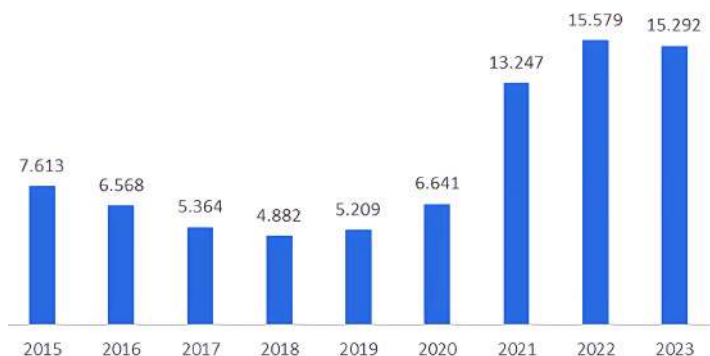


Figura 5: Registro de motocarros en Colombia 2015-2023

Fuente: Registro Único Nacional de Transito (RUNT), elaboración propia

CAPÍTULO 4 - EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE MOTOCARROS EN COLOMBIA

En 2023, se registraron 15.292 motocarros en Colombia. Este número representa un crecimiento del 100,87% en comparación con el año 2015. Durante los años 2021, 2022 y 2023, se matricularon 13.247, 15.579 y 15.292 motocarros, respectivamente, siendo estos los años con los registros más altos. En promedio, durante este período, se matricularon 14.706 motocarros. Sin embargo, en 2023, el mercado de motocarros experimentó una contracción del 1,84% en relación con el año anterior.

Figura 6: Registro de Motocarros de carga (2015-2023)

Fuente: Registro Único Nacional de Transito (RUNT), elaboración propia



Figura 7: Registro de Motocarros de pasajeros (2015-2023)

Fuente: Registro Único Nacional de Transito (RUNT), elaboración propia

En el año 2023, el registro de motocarros de carga experimentó un crecimiento del 204,52% en comparación con el año 2015 en la misma categoría. Durante los últimos tres años, se matricularon en promedio 10.000 motocarros de carga anualmente. Además, en 2023, el mercado de motocarros de carga mostró un crecimiento del 3,26% en relación con el año anterior.

Estas cifras muestran la popularidad que ha cobrado el mercado de los motocarros en el país, los cuales han impulsado la creación de pequeños negocios y emprendimientos. Muchos ciudadanos han encontrado en estos vehículos una oportunidad para ofrecer servicios de transporte, mensajería y reparto, incrementando sus ingresos y mejorando su calidad de vida. En las zonas rurales, los motocarros también se utilizan para el transporte de productos agrícolas, facilitando su llegada a los mercados locales e intermunicipales.

En cuanto a los motocarros de pasajeros, el mercado sufrió una

CAPÍTULO 4 - EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE MOTOCARROS EN COLOMBIA

contracción del 13,8% entre 2022 y 2023. Sin embargo, en el acumulado de los años 2015 a 2023, se registró un crecimiento del 3,06% en el número de motocarros de pasajero en el país.

MARCA	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total	VAR% (2015-2023)	PARTICIPACIÓN 2023
AKT	2.441	2.367	1.528	1.507	2.583	3.269	4.630	4.686	4.578	27.589	46,68%	29,94%
GRUPO AUTECO	3.236	2.790	2.456	2.191	990	1.094	4.341	4.925	5.121	27.144	36,81%	33,49%
UMA					257	967	2.214	3.673	3.368	10.479		22,02%
AYCO	422	261	442	456	571	612	1.011	1.010	842	5.627	49,88%	5,51%
VAISAND	71	88	88	97	186	304	683	1.031	1.171	3.719	93,94%	7,66%
SIGMA	661	460	372	299	181	63	5			2.041		0,00%
ITALGAMA	286	248	247	161	174	27	5	1		1.149		0,00%
NATSUKI		89	57	79	132	188	187	227	187	1.146		1,22%
LIFAN	178	131	49	12		7	7	2	3	389	-5833,33%	0,02%
XINLING	24	23	33	36	72	4	3	1	1	197	-2300,00%	0,01%
OTRAS	294	111	92	44	63	106	161	23	21	915	-1300,00%	0,14%
TOTAL	7.613	6.568	5.364	4.882	5.209	6.641	13.247	15.579	15.292	80.395	100,87%	100%

Tabla 7: Registro de Motocarros en Colombia por empresa (2015-2023)
Fuente: Registro Único Nacional de Transito (RUNT), elaboración propia

Las empresas que han liderado históricamente el ranking de las más vendidas son AKT, Auteco y Grupo UMA. Por otra parte, el aumento en las ventas y registros de estos vehículos sugiere un cambio en las preferencias de movilidad de la población, que busca alternativas más prácticas y eficientes para desplazarse en sus actividades diarias.

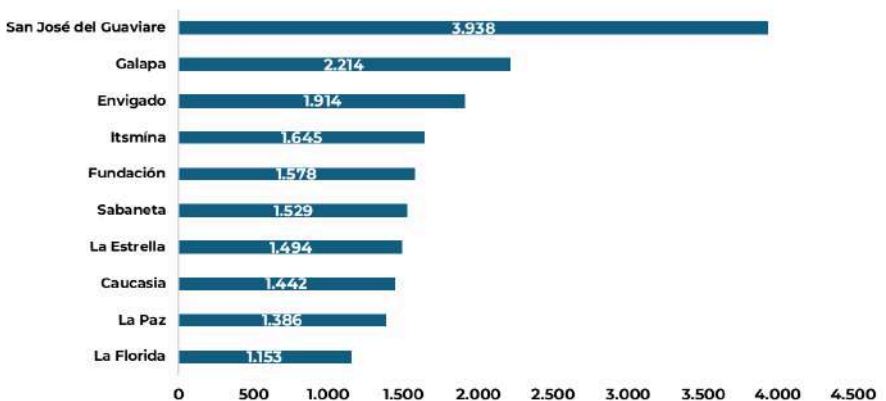


Figura 8: Mayor Cantidad de Registro de Motocarros en Colombia por Municipio (2018-2023)

Fuente: Registro Único Nacional de Transito (RUNT), elaboración propia

De acuerdo con los datos reflejados en la figura que antecede este apartado, se denota un aumento significativo en la popularidad de

los motocarros en diversas regiones del país. Este incremento puede atribuirse a múltiples factores, como la mejora en las condiciones de las vías, la necesidad de transporte económico y versátil, y el crecimiento de la economía local.

Además, es importante destacar que el uso de motocarros no solo ha facilitado el transporte de personas, sino también de mercancías, impulsando de esta manera el comercio y el desarrollo económico en estas regiones, históricamente, algunas, supeditadas a condiciones vulnerables. La accesibilidad y el bajo costo de mantenimiento de estos vehículos los convierten en una opción atractiva tanto para pequeños empresarios como para familias.

Como se mencionaba anteriormente, en función de la locación geográfica de los registros de motocarros, durante los últimos seis años los municipios donde se vendieron más motocarros fueron San José del Guaviare, Galapa y Envigado. Este crecimiento y demanda demuestran que los motocarros son una opción importante para el sector rural y semiurbano, ya que ofrecen una alternativa eficiente y sostenible para el transporte de carga y personas en diversos tipos de áreas.



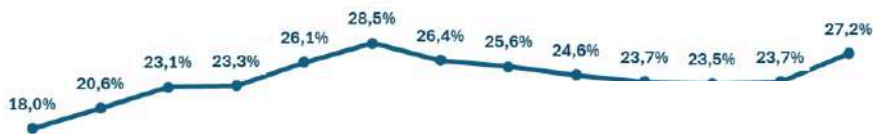
CAPÍTULO 5

CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS Y ECONÓMICAS DEL MOTOCICLISTA (2023)

5.1 Características de movilidad y tenencia de motocicletas en Colombia

Según la Encuesta Nacional de Calidad de Vida de 2023 (en adelante, ECV), desarrollada por el DANE, el 27,2% de los hogares en Colombia tiene motos.

Evolución de hogares con moto en Colombia, 2011-2023



Fuente: Cálculos ANDI con información de la DIAN.

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Fuente: ECV 2011-2023, DANE, elaboración propia

De acuerdo con los datos más recientes proporcionados por el DANE, en la ECV en el año **2023** el número de hogares que poseen motos asciende a **4.894.000, representando el 27,2%** de la totalidad de los hogares del país.

La tenencia de este vehículo se ve mayormente representado en la **cabecera** en donde alrededor de **3.534.000 hogares** cuentan con este bien en particular. Dentro de esta área solo el **25,3%** de la población cuenta con motocicletas.

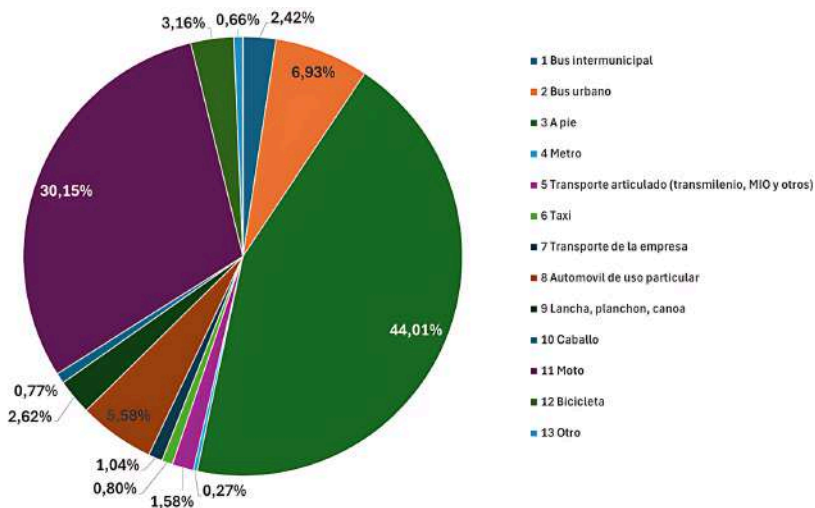
Los departamentos con mayor tenencia de este vehículo son, **Valle del Cauca con 573.000 (11,71%), Antioquia con 572.000 (11,69%) y Bogotá 389.000 (7,95%).**

En los **centros poblados y rural disperso** cerca de **1.360.000** hogares cuentan con este bien, representando el **33,5%** de los hogares presentes en esta zona en particular.

Hogares con Moto			
Año	Total Hogares Colombia	Hogares Con Motocicleta	%
2011	12.811.208	2.310.729	18,0%
2012	13.060.304	2.685.876	20,6%
2013	13.427.281	3.105.036	23,1%
2014	13.763.148	3.204.719	23,3%
2015	14.101.000	3.684.000	26,1%
2016	14.447.000	4.112.000	28,5%
2017	14.970.000	4.039.500	26,4%
2018	15.493.000	3.967.000	25,6%
2019	15.999.000	3.933.000	24,6%
2020	16.417.000	3.899.000	23,7%
2021	17.068.000	4.014.000	23,5%
2022	17.526.000	4.162.000	23,7%
2023	18.009.000	4.894.000	27,2%

Fuente: ECV 2011-2023,DANE, elaboración propia

5.2 Medio de transporte para desplazarse al sitio de trabajo



Fuente: ECV 2023,DANE, elaboración propia

La gráfica previa resume el medio de transporte utilizado para desplazarse al sitio de trabajo en las zonas urbanas durante 2023 y

apreciarse que las motocicletas ocupan el segundo lugar, luego de la caminata, que es el medio principal elegido por los colombianos para desplazarse a su lugar de empleo.

Verbigracia, cabe mencionar los matices más relevantes de la movilidad en las zonas urbanas de Colombia, que son las siguientes:

En primer lugar, la congestión vehicular es uno de los problemas más destacados, especialmente en ciudades grandes como Bogotá y Medellín. Esto se debe al crecimiento acelerado de la población y al aumento, tenue pero gradual, de vehículos particulares.

En segundo lugar, el transporte público juega un papel crucial. Sistemas como Transmilenio en Bogotá y el Metro en Medellín son fundamentales para la movilidad de millones de personas. No obstante, estos sistemas enfrentan desafíos como la sobrecarga de usuarios y la necesidad de expansión y modernización.

Asimismo, la infraestructura para bicicletas y peatones ha venido mejorando, aunque aún queda mucho por hacer para garantizar la seguridad y comodidad de estos usuarios.

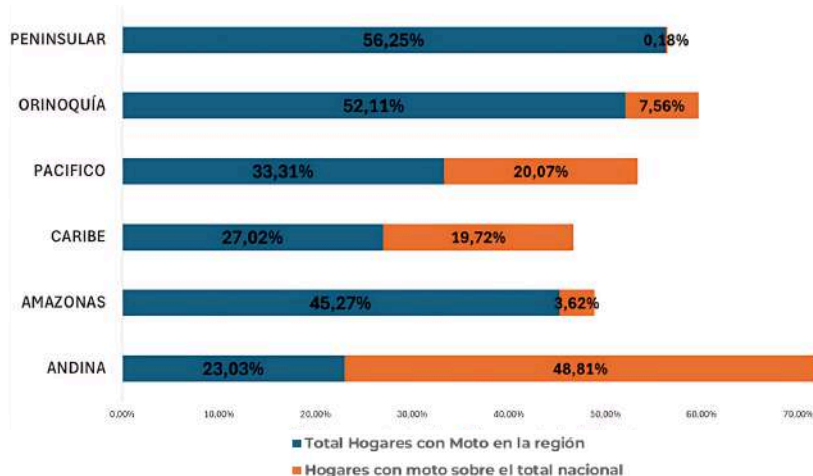
Otro aspecto relevante es la implementación de tecnologías inteligentes para la gestión del tráfico. Semáforos inteligentes, aplicaciones de navegación y sistemas de monitoreo del tráfico ayudan a optimizar los desplazamientos y reducir los tiempos de viaje.

Finalmente, la conciencia sobre la movilidad sostenible está creciendo. La promoción del uso de vehículos eléctricos y la implementación de políticas para reducir las emisiones contaminantes son pasos importantes hacia un futuro más limpio y eficiente en las ciudades colombianas.



CAPÍTULO 5 - CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS Y ECONÓMICAS DEL MOTOCICLISTA (2023)

5.3 Hogares con moto por regiones



REGIÓN	HOGARES	MOTOS	Total hogares con moto en la región	Hogares con moto sobre el total nacional
ANDINA	10.374	2.389	23,03%	48,81%
AMAZONAS	391	177	45,27%	3,62%
CARIBE	3.572	965	27,02%	19,72%
PACIFICO	2.948	982	33,31%	20,07%
ORINOQUÍA	710	370	52,11%	7,56%
PENINSULAR	16	9	56,25%	0,18%
TOTAL	18.009	4.894	27,2%	100%

Fuente: ECV 2023, DANE, elaboración propia

REGIÓN ANDINA		
DEPARTAMENTO	HOGARES	MOTOS
Antioquia	2.485	572
Bogotá D.C.	3.018	389
Santander	803	250
Cundinamarca	1.299	240
Huila	382	221
Tolima	496	183
Norte de Santander	514	172
Risaralda	349	108
Caldas	371	108
Boyacá	448	74
Quindío	209	72
Total general	10.374	2.389

REGIÓN AMAZONAS		
DEPARTAMENTO	HOGARES	MOTOS
Caquetá	148	78
Putumayo	156	68
Guaviare	30	17
Amazonas	27	9
Guainía	15	3
Vaupés	15	2
Total general	391	177

REGIÓN INSULAR		
DEPARTAMENTO	HOGARES	MOTOS
San Andrés	16	9
Total general	16	9

REGIÓN CARIBE		
DEPARTAMENTO	HOGARES	MOTOS
Córdoba	618	237
Cesar	425	168
Bolívar	692	153
Atlántico	795	132
Magdalena	432	120
Sucre	292	103
La Guajira	318	52
Total general	3572	965

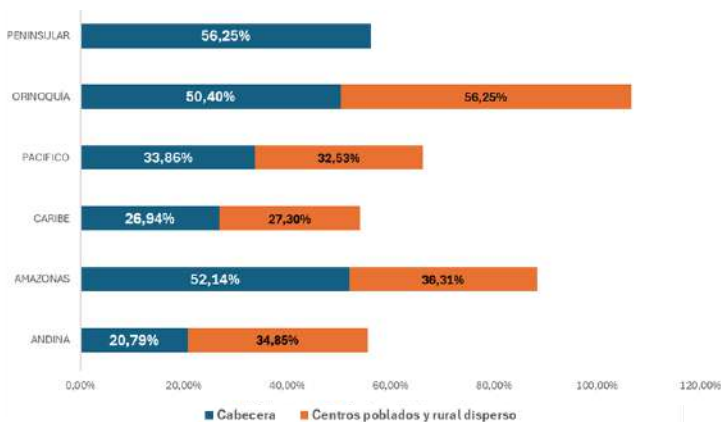
REGIÓN PACIFICO		
DEPARTAMENTO	HOGARES	MOTOS
Valle	1.577	573
Cauca	590	207
Nariño	600	178
Chocó	181	24
Total general	2948	982

REGIÓN ORINOQUÍA		
DEPARTAMENTO	HOGARES	MOTOS
Meta	386	191
Casanare	161	90
Arauca	114	73
Vichada	49	16
Total general	710	370

De acuerdo con las cifras expuestas en la página anterior, donde se muestra el porcentaje de hogares con al menos una moto en las diferentes regiones de Colombia, se deduce que la motocicleta es un vehículo de alto impacto socioeconómico en todas las regiones del país, siendo, en algunas de ellas, el más importante para la movilidad de las personas.

Allí, se observa que en las regiones Andina, Pacífico y Caribe es donde se encuentra el mayor número de hogares con moto sobre el total de hogares con moto en el país, seguidas por la Orinoquía, Amazonas y por último, la región Insular.

5.4 Distribución de hogares con moto en zonas urbanas y rurales por región



Fuente: ECV 2023, DANE, elaboración propia

La Figura, muestra que en las regiones de la Orinoquía, Caribe y Andina el número de hogares con al menos una moto es mayor en los centros poblados y rural disperso (Rural), que en las Cabeceras (urbanas), lo cual evidencia la importancia socioeconómica de la moto en la ruralidad colombiana, donde se ubican los hogares con más bajos ingresos del país, como bien se denotaba en la sección de motocarros de este estudio, por ejemplo.

Sin embargo, en las zonas urbanas las motos son igualmente importantes, a juzgar por los porcentajes de las regiones Insular, Pacífico y Amazonas. Con los datos anteriores es posible apreciar la importancia de la motocicleta como medio de transporte. Tanto en las zonas urbanas como en las rurales, pues representa el segundo medio de transporte para desplazarse al sitio de trabajo.

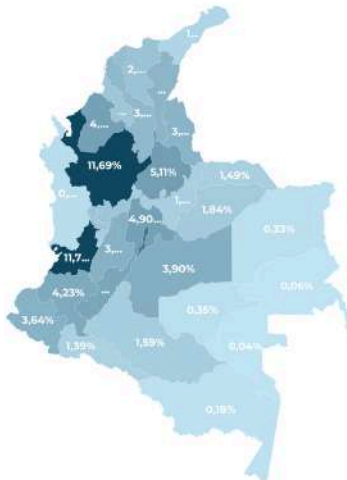
CAPÍTULO 5 - CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS Y
ECONÓMICAS DEL MOTOCICLISTA (2023)

El incremento de la motocicleta como medio de transporte es muy significativo, especialmente en los estratos socioeconómicos más bajos.

5.5 Hogares con moto por Departamento

Siguiendo el análisis que se presentó con respecto a las regiones, se presenta, a continuación, el desagregado por departamento:

DEPARTAMENTO	HOGARES CON MOTO EN LA REGIÓN	HOGARES CON MOTO SOBRE EL TERRITORIO NACIONAL
Valle	96,33%	11,71%
Antioquia	23,02%	11,69%
Bogotá D.C.	12,89%	7,95%
Santander	31,13%	5,11%
Cundinamarca	18,48%	4,90%
Córdoba	38,35%	4,84%
Huila	57,85%	4,52%
Cauca	35,08%	4,23%
Meta	49,48%	3,90%
Tolima	36,90%	3,74%
Nariño	29,67%	3,64%
Norte de Santander	33,46%	3,51%
Cesar	39,53%	3,43%
Bolívar	22,11%	3,13%
Atlántico	16,60%	2,70%
Magdalena	27,78%	2,45%
Caldas	29,11%	2,21%
Risaralda	30,95%	2,21%
Sucre	35,27%	2,10%
Casanare	55,90%	1,84%
Caqueta	52,70%	1,59%
Boyacá	16,52%	1,51%
Arauca	64,04%	1,49%
Quindío	34,45%	1,47%
Putumayo	43,59%	1,39%
La Guajira	16,35%	1,06%
Chocó	13,26%	0,49%
Guaviare	56,67%	0,35%
Vichada	32,65%	0,33%
Amazonas	33,33%	0,18%
San Andrés	56,25%	0,18%
Quanía	20,00%	0,06%
Vaupés	13,33%	0,04%

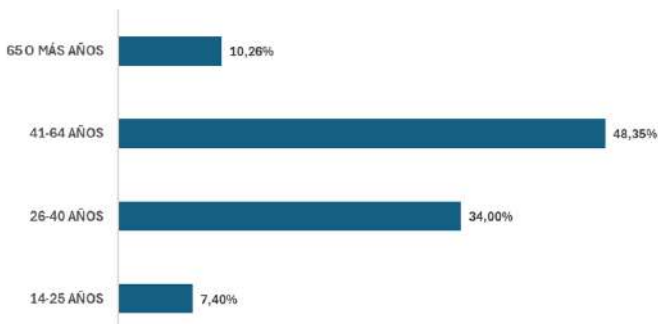


Fuente: ECV 2023, DANE, elaboración propia

5.6 Características de los hogares con motocicleta

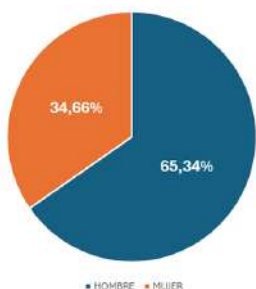
En la Encuesta Nacional de Calidad de Vida adelantada por el DANE también se indaga sobre las principales características socioeconómicas del jefe de hogar encuestado. Con foco en los hogares que según la encuesta poseen motocicleta, se muestran las características de los jefes de hogar en 2023.

RANGO DE EDAD DE LOS JEFES DEL HOGAR CON MOTOCICLETA, 2023

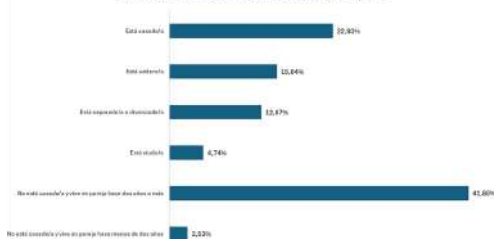


Fuente: ECV 2023, DANE, elaboración propia

GÉNERO DE LOS JEFES DE HOGAR CON MOTOCICLETA, 2023

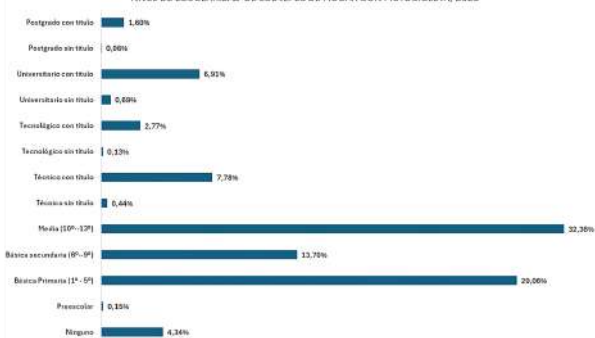


ESTADO CIVIL DE LOS JEFES DE HOGAR CON MOTOCICLETA, 2023



Fuente: ECV 2023, DANE, elaboración propia

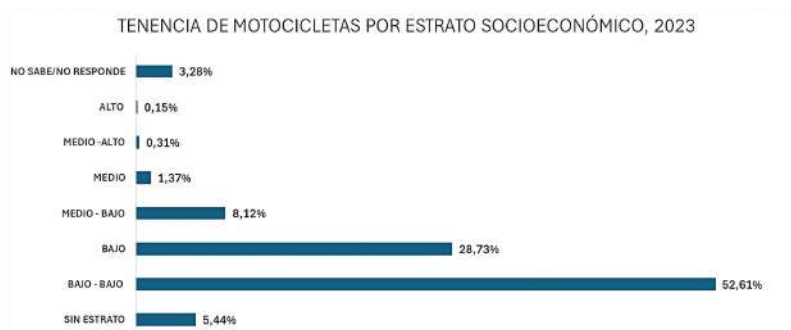
NIVEL DE ESCOLARIDAD DE LOS JEFES DE HOGAR CON MOTOCICLETA, 2023



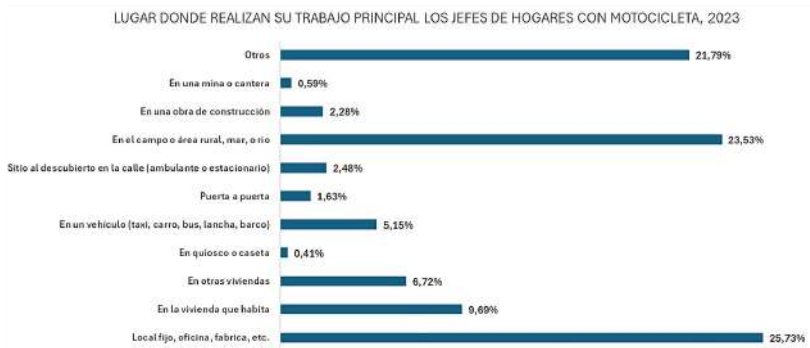
Fuente: ECV 2023, DANE, elaboración propia

CAPÍTULO 5 - CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS Y ECONÓMICAS DEL MOTOCICLISTA (2023)

En la siguiente gráfica, por ejemplo, se detalla la alta concentración en la tenencia de motocicletas por parte de hogares pertenecientes a los estratos bajo-bajo, bajo y medio-bajo y que a medida que se incrementa el estrato socioeconómico, el uso de la motocicleta se reduce significativamente.



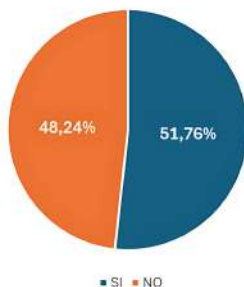
Fuente: ECV 2023,DANE, elaboración propia



Fuente: ECV 2023,DANE, elaboración propia

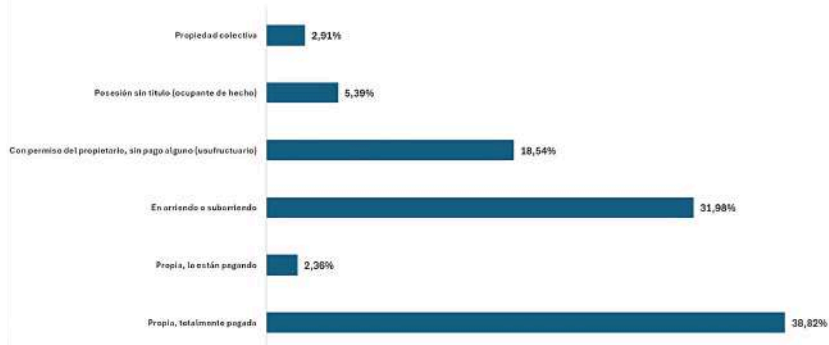
Ahora bien, al recorrer todo este espectro demográfico con las anteriores gráficas, se presenta, a continuación, la percepción de pobreza y la tenencia de vivienda en los hogares con moto:

Hogares con moto que se consideran pobres, 2023

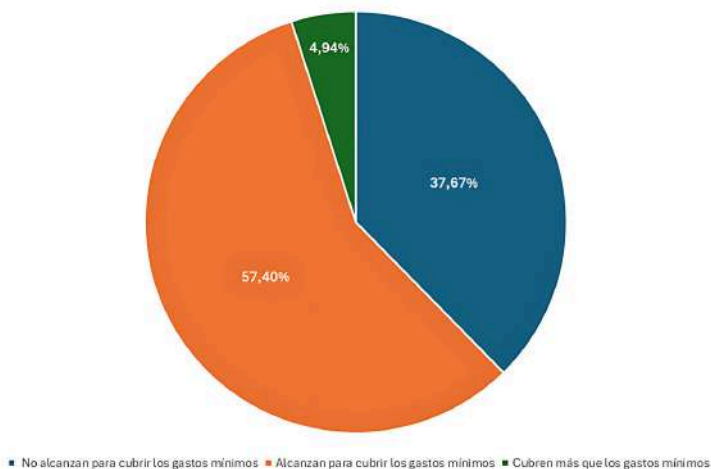


CAPÍTULO 5 - CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS Y ECONÓMICAS DEL MOTOCICLISTA (2023)

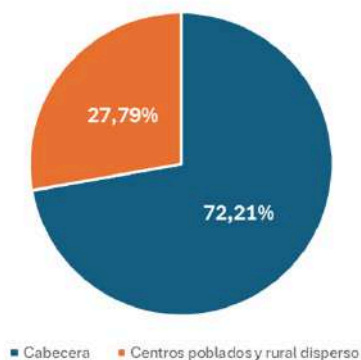
TENENCIA DE VIVIENDA EN LOS HOGARES CON MOTOCICLETA, 2023



Hogares con moto según percepción de sus ingresos, 2023



Hogares con moto según ubicación urbana o rural, 2023



Fuente: ECV 2023, DANE, elaboración propia

A partir de las gráficas anteriores, alusivas a diversas variables sociales, económicas, laborales y geográficas, se infiere que las motocicletas no solo son herramientas para la generación de ingresos, sino que también juegan un papel crucial en la inclusión financiera y la movilidad de millones de personas en Colombia.

Además, representan una solución eficiente frente a los congestionamientos urbanos y los retos del transporte público. En muchas regiones rurales, las motocicletas son el único medio viable para acceder a servicios básicos como la educación y la salud.

Con su bajo costo de mantenimiento y su capacidad para sortear terrenos difíciles, estos vehículos se han convertido en aliados indispensables para agricultores, comerciantes y trabajadores independientes. Cada día, miles de colombianos dependen de sus motocicletas para llevar productos al mercado, ofrecer servicios de mensajería y reparto de bienes y servicios, fomentando así, el crecimiento de la economía local.

Ergo, las motocicletas son herramientas clave para la inclusión financiera en Colombia. En zonas rurales heterogéneas y apartadas, donde el acceso a servicios bancarios tradicionales es limitado, las motocicletas permiten a los microempresarios y trabajadores independientes llegar a mercados y clientes de manera eficiente.

De igual manera, la popularidad de las motocicletas también ha impulsado una industria en crecimiento, generando empleo en sectores como la fabricación, venta y reparación de estos vehículos. Iniciativas de microfinanzas y programas gubernamentales han facilitado el acceso a créditos para la adquisición de motocicletas, promoviendo así la autonomía económica de muchas familias.

Para muchos colombianos, sus motocicletas no solo representan un medio de transporte, sino también una puerta a nuevas oportunidades económicas, permitiéndoles participar activamente en la economía formal. Con el apoyo adecuado y la implementación de políticas inclusivas, las motocicletas pueden seguir transformando vidas y contribuyendo al desarrollo sostenible del país.

La cultura motera en Colombia va más allá de la funcionalidad, es un símbolo de resistencia/resiliencia, perseverancia y libertad. En cada viaje se tejen historias de esfuerzo y superación, reflejando el espíritu resiliente del pueblo colombiano que, sobre dos ruedas, sigue adelante a pesar de las adversidades. Sin duda, la motocicleta en Colombia es símbolo de la democratización de la movilidad, sumado a un fuerte componente de libertad financiera.



CAPÍTULO 6

PERFIL DE LOS USUARIOS DE MOTOCICLETAS NUEVAS EN 2023

¿Cuáles son las características del usuario de motocicleta en Colombia? Para dar respuesta a esta pregunta, se presentan los hallazgos logrados a partir de encuestas realizadas a compradores de motocicletas nuevas en los puntos de venta de las marcas afiliadas a la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI. Los siguientes aspectos conforman el perfil del usuario: género, edad, estado civil, nivel de escolaridad, uso de la motocicleta, ocupación y nivel de ingresos.

Género

En la Figura 8, se muestra la composición de género de los compradores de motocicletas nuevas. Se puede ver claramente que las mujeres representan un segmento importante como compradoras de motos nuevas. Una de cada 3 motos vendidas es adquirida por mujeres.



Figura 8: Composición de género de nuevos compradores de Motocicletas.

Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI.

Mientras que tradicionalmente este segmento ha sido dominado por los hombres, los datos muestran que las mujeres han venido incrementando su utilización de la motocicleta como medio de transporte. La participación de las mujeres como compradoras refleja no solo una mayor independencia y autonomía entre las mujeres, sino también una tendencia hacia la búsqueda de alternativas de transporte más eficientes y económicas. Además, como bien se ha mencionado, las motocicletas ofrecen una solución práctica y rápida para evitar el tráfico urbano, lo que las convierte en una opción atractiva y que se adapta mejor a las necesidades de transporte para muchas mujeres.

Edad

En el año 2023, los compradores de nuevas motos fueron en su mayoría personas jóvenes entre los 26 y 45 años (Figura 9). Esto permite inferir que este grupo poblacional no solo ve a las motocicletas como un medio de transporte eficiente, sino también como una experiencia de libertad y aventura. Las motocicletas se han ido convirtiendo en un símbolo de independencia y estilo de vida.

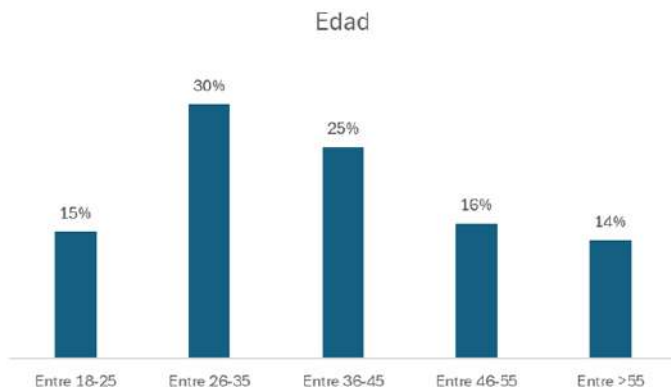


Figura 9: Rango etario de nuevos compradores de Motocicletas.

Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI.

Estado civil

En 2023, las personas solteras fueron los mayores compradores de motocicletas nuevas en Colombia con un 52%.



Figura 10: Estado civil de nuevos compradores de Motocicletas.

Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI.

Nivel de escolaridad

En el año 2023, se observó un aumento significativo en el nivel de escolaridad de los conductores de motocicletas. Mientras que tradicionalmente se asociaba a la conducción de motocicletas con una educación básica, los datos muestran que cada vez más los motociclistas, sobre todo los nuevos, alcanzan niveles más altos de educación. Un 41% de los nuevos motociclistas contaba con al menos un título técnico o tecnológico, mientras que un 30% había alcanzado un nivel universitario.

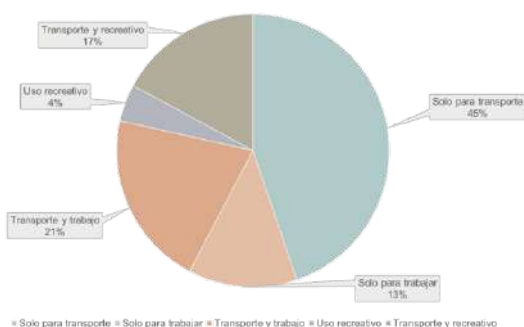


Figura 11: Nivel de estudios de nuevos compradores de Motocicletas.

Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI.

Uso de la motocicleta

Durante 2023, el número de colombianos que adquirieron motocicleta nueva como una alternativa para su transporte diario es mayoritaria. Los usuarios que las obtuvieron solo para diversión y/o recreación representan un porcentaje muy bajo del total de compradores de motos nuevas (Figura 12).



USO DE LA MOTOCICLETA	%
Solo para transporte	44,80%
Solo para trabajar	12,90%
Transporte y trabajo	20,80%
Uso recreativo	4,40%
Transporte y recreativo	17,10%
Total	100,00%

Figura 12 / Tabla 8: Uso de la motocicleta - Nuevos compradores.

Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI.

Esta tendencia refleja un cambio significativo en la cultura de movilidad del país, donde la motocicleta se consolida como una solución práctica y eficiente para enfrentar los desafíos del tráfico y la infraestructura urbana. Además, este aumento en la adquisición de motocicletas también está impulsado por factores económicos, ya que representan una opción más accesible en comparación con otros medios de transporte.

Ocupación

En 2023, el 79 % de los propietarios de motocicletas nuevas están empleados y el 18% labora como independiente, lo cual muestra que la motocicleta es un instrumento de trabajo para la población colombiana (Figura 13). Este medio de transporte no solo facilita la movilidad en las congestionadas ciudades del país, sino que también representa una herramienta clave para el sustento de muchas familias.

La versatilidad de las motocicletas permite a los trabajadores acceder a zonas donde otros vehículos no pueden llegar con la misma facilidad, optimizando tiempos y costos. Esto convierte a las motocicletas en una herramienta fundamental para aquellos que necesitan desplazarse con rapidez y eficiencia.

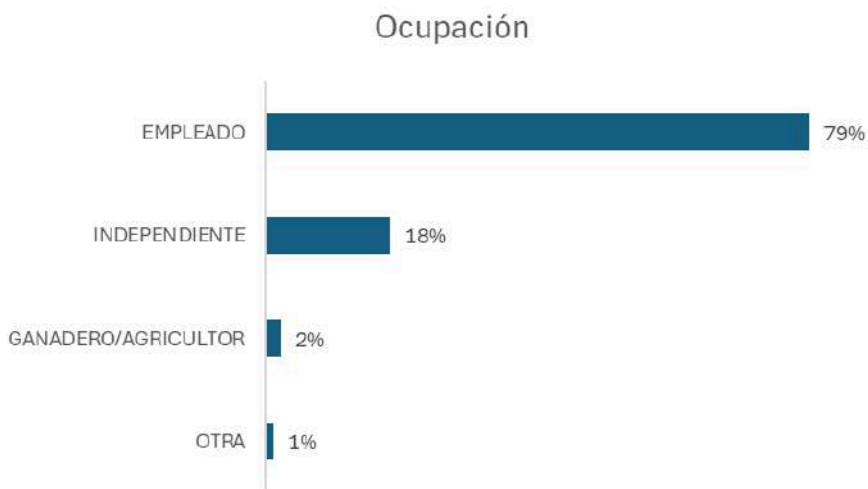


Figura 13: Ocupación de nuevos compradores de motocicletas.

Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI.

Estrato socioeconómico

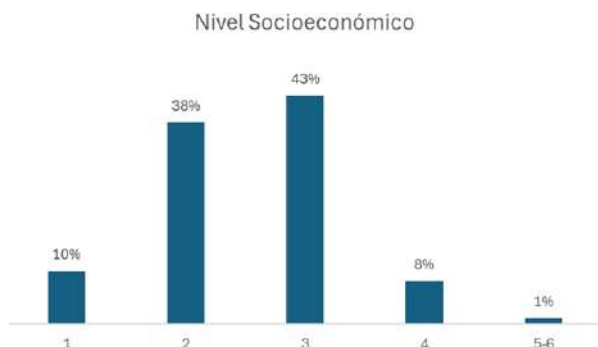


Figura 14: Estrato de nuevos compradores de motocicletas.

Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI.

Como año, 2023 determinó una tendencia significativa en la adquisición de motocicletas en Colombia. La mayor parte de quienes adquirieron nuevas motocicletas pertenecen a los estratos más bajos de la población, es decir, los estratos 1, 2 y 3. Esta tendencia refleja la creciente necesidad de transporte eficiente y asequible entre la población más vulnerable.

Nivel de Ingresos

El perfil de ingresos de los nuevos compradores de motocicletas es significativo. Según la figura, el nivel de ingresos de estos compradores oscila entre 1 salario mínimo mensual legal vigente, en adelante SMMLV, y 3 SMMLV, lo que sugiere que los nuevos compradores de motocicletas pertenecen a la clase media baja y baja, que buscan una alternativa de transporte asequible y eficiente.

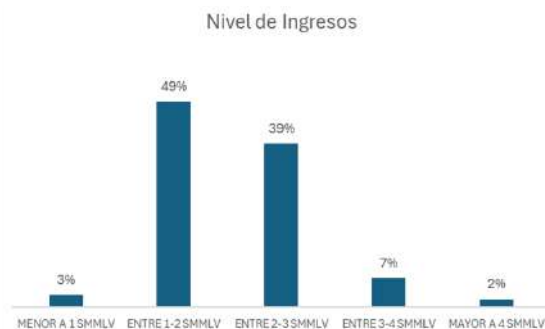


Figura 15: Nivel de ingresos de nuevos compradores de motocicletas.

Fuente: Encuesta a nuevos compradores 2023, Cámara de la industria de Motocicletas de la ANDI.

De lo anterior se señalan diversas conclusiones, las cuales se dirigen principalmente a identificar el tipo de usuario de las motocicletas en Colombia. La gran mayoría de los compradores de motocicletas nuevas en Colombia tienen las siguientes características:

- Son hombres (62%), sin embargo, la participación de la mujer como compradora de motocicletas ha venido creciendo de manera importante.
- La mayoría de los nuevos compradores adquirieron la motocicleta para transportarse o para trabajar (94%);
- Su estrato socioeconómico se ubica mayoritariamente en los estratos 1, 2 y 3 (10% en el estratos 1, 38% en el estrato 2 y 43% en el estrato 3, 91% en los estratos 1, 2 y 3);
- El nivel de escolaridad de los nuevos compradores se ubica mayoritariamente en el nivel técnico y tecnológico con un 41%, el nivel universitario con un 30% y el nivel de bachillerato el 27%.
- La mayoría se encuentra empleado y recibiendo una remuneración u ocupado en un trabajo independiente (97%), lo cual va relacionado con las condiciones de acceso a créditos o ahorros en el mediano y largo plazo.



CAPÍTULO 7

ALGUNOS RETOS Y DESAFÍOS DEL MOTOCICLISMO EN COLOMBIA Y RECOMENDACIONES EN SEGURIDAD VIAL

Un siniestro o un fallecido en la vía no son aceptables. Por esto, para la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI, la Visión Cero y el desarrollo de un SISTEMA SEGURO es la óptima, pues todos los siniestros con fatalidades se pueden prevenir. De ahí que la protección y la seguridad de los usuarios de motocicletas sea uno de sus principales objetivos. Este compromiso se materializa con acciones estratégicas que conducen a la búsqueda de la reducción de riesgos en la vía e incidentes viales, especialmente en los fallecidos.

Aunque más adelante se muestra que la tasa de accidentalidad asociada con las motocicletas se está reduciendo, la industria de motocicletas agrupada en la ANDI sigue comprometida con la seguridad vial del país, valiéndose de esa consigna: Cualquier siniestro es evitable.

Al final de este apartado se hace un recuento de los aportes de cada ensambladora de motos a la seguridad vial, buscando que los incidentes de tránsito que involucran a las motocicletas disminuyan y, en el caso de que ocurran, que los motociclistas tengan la mayor protección posible para que las consecuencias de estos sean mínimas.

7.1 Incidentes viales

Colombia hoy es un país diferente en lo que respecta a la presencia de actores vulnerables en las vías del país y, por lo tanto, no se pueden comparar las muertes y los heridos en incidentes de tránsito en valores absolutos de hace veinte años con los de hoy: en 1998 rodaban en nuestras vías menos de un millón de motocicletas y en lo que va de este 2024 ya son más de 12 millones.

Por tanto, si se compara en la línea de tiempo desde 1998 hasta 2024, se puede ver una reducción en la tasa de fatalidades. Es importante siempre tener en cuenta en el análisis, además de las cifras absolutas, las tasas por cada 10.000 vehículos.

Según los datos presentados por el Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en adelante ONSV, lamentablemente, el actor vial con aumento de fallecidos por incidentes viales en 2023 frente a las cifras de 2022 fue el usuario de moto, con una variación de 4,75%.

Al comparar el caso colombiano con otros países de la región, de acuerdo con los datos más recientes publicados por la Organización Mundial de la Salud, Colombia se ubica en el primer lugar en

**CAPÍTULO 7 - ALGUNOS RETOS Y DESAFÍOS DEL MOTOCICLISMO
EN COLOMBIA Y RECOMENDACIONES EN SEGURIDAD VIAL**

Latinoamérica en función del porcentaje de fallecidos en motocicleta en contraste con el total nacional en siniestros viales con un 61%. Le siguen Uruguay y Argentina, con un 52% y un 46% respectivamente[4].

#	Primeras 10 causas de muerte en Colombia según grupos de causas (lista 6/67 OPS) Total, nacional - Año 2023	2.023	%
1	Enfermedades isquémicas del corazón	45.465	17,2%
2	Enfermedades cerebrovasculares	16.946	6,4%
3	Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	15.386	5,8%
4	Agresiones (homicidios)	13.977	5,3%
5	Enfermedades hipertensivas	9.660	3,6%
6	Infecciones respiratorias agudas	9.364	3,5%
7	Tumor maligno órganos digest. Y del peritoneo excepto estómago y colon	8.601	3,2%
8	Accidentes de transporte terrestre	8.598	3,2%
9	Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	8.482	3,2%
10	Diabetes mellitus	7.783	2,9%
OTROS		120.785	45,6%
TOTAL		265.047	100%

Tabla 8: Primeras 10 causas de muerte en Colombia 2023
Fuente: DANE, defunciones no fetales 2023, elaboración propia.

AÑO	MUERTOS	HERIDOS	HABITANTES DEL PAÍS	PARQUE DE MOTOCICLETAS
2.010	2.144	17.525	44.086.292	3.572.133
2.011	2.253	18.095	44.553.416	4.017.404
2.012	2.383	18.095	45.001.571	4.542.925
2.013	2.678	21.171	45.434.942	4.911.347
2.014	2.893	22.684	45.866.010	5.835.944
2.015	3.267	25.226	46.313.898	6.684.836
2.016	3.758	25.899	46.830.116	7.251.297
2.017	3.374	22.676	47.419.200	7.745.841
2.018	3.458	22.140	48.258.494	8.293.137
2.019	3.666	20.544	49.395.678	8.906.554
2.020	3.140	8.645	50.407.647	9.419.474
2.021	4.436	14.813	51.117.378	10.136.593
2.022	5.051	19.055	51.682.692	10.937.652
2.023	5.291	19.992	52.215.503	11.609.028

Tabla 9: Cifras de lesionados, fallecidos y parque de motocicletas
en Colombia (2010-2023)

Fuente: Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - Elaboración propia

[4] Fuente: <https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics/2022/mv1.cfm>
(Revisado el 26 de julio de 2024) Países consultados: Colombia, Ecuador, Venezuela, México, Perú, Argentina, Uruguay y Chile. (Revisado el 26 de julio de 2024)

Cantidad de fallecidos según el tipo de actor (2021 - 2023)

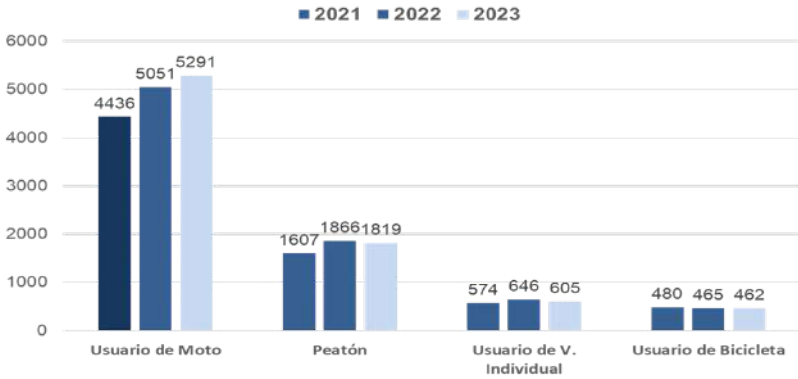


Figura 16: Cifras de lesionados, fallecidos y parque de motocicletas en Colombia (2010-2023)

Fuente: Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - Elaboración propia

Tasa de fallecidos por cada 10.000 motocicletas en Colombia (2017 - 2023)

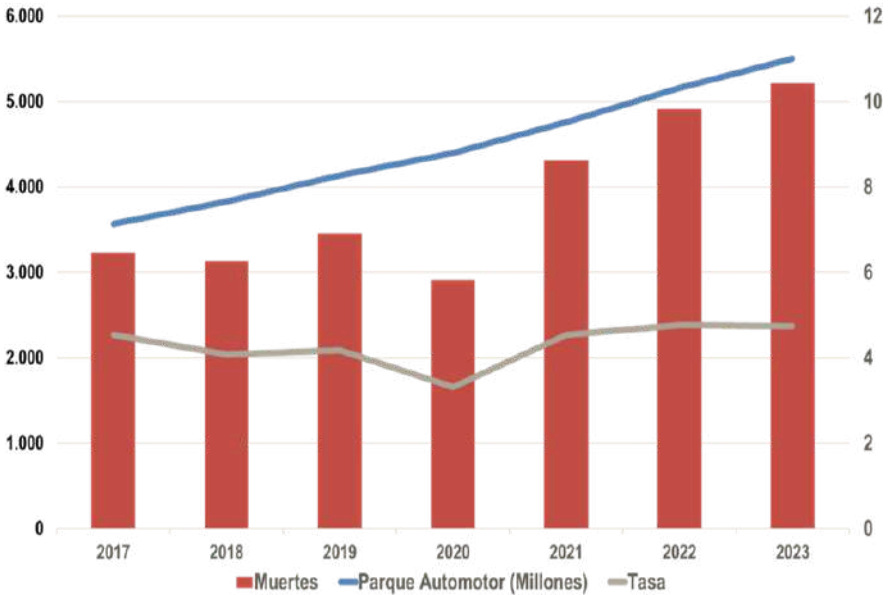


Figura 17: Fallecidos, Parque de Motos y tasa de fallecidos por cada 10.000 motocicletas (2017-2023)

Fuente: Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - Elaboración propia

Las cifras son más que dicentes e invitan, inmediatamente, a tomar acción para reducir estos números en el menor tiempo posible en el país, los fallecimientos por siniestros viales representan la octava causa de muerte en Colombia. Ahora bien, ¿Es el aumento del parque de motocicletas, *perse*, la causante del aumento de fatalidades en las vías en el país? Al contrastar el crecimiento del parque de motocicletas con la dolorosa cifra de fallecidos en las vías, se denota que en los últimos 15 años la tasa, por cada 10.000 motocicletas, ha venido disminuyendo, contrario a lo que percibiría el sentido común cuando se contrastan estas cifras. Entonces, ¿qué pasa particularmente en Colombia?

7.2 Causales de los incidentes de tránsito

No existen estudios en Colombia sobre la culpabilidad en los incidentes viales que involucren a una o más motocicletas. A continuación, se presentan algunos análisis en este sentido, tratando de esbozar la responsabilidad y/o las causas de los incidentes de tránsito en el país. De acuerdo con las variables que maneja el ONSV, hay 10 tipos de comportamientos de los conductores de vehículos de cualquier índole que deben tenerse en cuenta para evaluar el desempeño en seguridad vial; de los que competen a los motociclistas se encuentran: Velocidades, uso del sistema de luces, uso de casco, uso de prendas reflectivas, sobreocupación, elementos distractores, maniobras de riesgo y cruce de peatones[5].

Igualmente, el Ministerio de Transporte de Colombia comunicó en octubre de 2020 que el exceso de velocidad, desobedecer las señales de tránsito, conducir en estado de embriaguez y fallas mecánicas son las principales causas probables de los siniestros viales ocurridos en Colombia en lo corrido de ese año[6]

De esta manera, es evidente que los grandes esfuerzos en la reducción de los incidentes de tránsito en Colombia se tienen que concentrar en hacer cumplir las normas de tránsito (considerando que el exceso de velocidad es también una violación de estas) y en los cinco departamentos que tienen mayores casos de incidentes de tránsito que, de acuerdo con las más recientes cifras del ONSV son

[5] Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/indicadores-estrategicos-de-desempeno-en-seguridad-vial> (Revisado el 26 de julio de 2024)

[6] Fuente: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9092/exceso-de-velocidad-y-desobedecer-las-senales-de-transito-las-principales-causas-de-siniestralidad-vial-en-el-pais/> (Revisado el 26 de julio de 2024)

Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, el Distrito Capital y Santander.

Ahora bien, con respecto a la responsabilidad directa o culpabilidad en los incidentes de tránsito son muy pocos los estudios que se han adelantado en el país. Se trata de analizar, por ejemplo, en incidentes de tránsito, donde estuvieron involucradas varias tipologías de vehículos a cuál de éstas le corresponde la responsabilidad en el incidente. Ello es especialmente crítico en el caso de los incidentes de tránsito que involucren vehículos vulnerables (bicicletas y motocicletas) para saber si los vehículos vulnerables o los no vulnerables (automóviles, buses, otros) son los de mayor responsabilidad en tales incidentes.

En Colombia no se conocen este tipo de investigaciones. Por ello, es importante revisar diversos estudios realizados en otras partes del mundo. El Estudio a Profundidad de Incidentes de Motocicletas (MAIDS, por su sigla en inglés), uno de los mejor documentados en el mundo sobre el tema, realizado durante tres años y cofinanciado por la Comisión Europea, mostró que un 33% de todos los incidentes de motos se vincula directamente a la falta de visibilidad.

También muestra que el 75% de los incidentes que involucran automóviles y motocicletas se debe a un error de percepción por parte del conductor del carro. El MAIDS concluye que en el 60% de los incidentes de tránsito con motociclistas hubo por lo menos un automóvil implicado y éste fue el responsable en el 50% de los casos[7].

En España, el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) concluye que la actual accidentalidad de los vehículos de dos ruedas en ese país se caracteriza por una disminución del número de muertos en los últimos años. Hay que destacar que la culpabilidad en el 60% de los incidentes de tránsito en los que está implicado un vehículo de dos ruedas recae sobre el automóvil[8].

En EE.UU., la Motorcycle Safety Foundation (MSF) reveló, en un estudio reciente, que aproximadamente dos de cada tres de todas las motocicletas accidentadas involucran otro vehículo, y el otro conductor es el culpable[9].

[7] ACEM (2013). MAIDS, Motorcycle Accidents In Depth Study.

[8] RAAC (2011). Accidentalidad de motocicletas en zonas urbanas, 2011.

A pesar de que en muchas ocasiones los motociclistas son acusados de “hacer lo que les da la gana”, la realidad y las cifras demuestran que no son los culpables en dos de cada tres accidentes registrados. En otro estudio en España, se concluyó que los conductores de moto son culpables solamente en el 25% de los accidentes en los que se ven implicados con otros vehículos.

Según el Centro de Estudios Ponle Freno AXA de Seguridad Vial, “el vehículo y, sobre todo, su tamaño, tiene una relación directa con la culpabilidad de los accidentes en los que se ven afectados, muchas veces por su diferente capacidad de maniobra”, tal como se muestra en la Tabla 6, donde se puede ver que las motocicletas son culpables en el 26,86% de los accidentes de tránsito, cifra que coincide con un gran número de estudios sobre este asunto hechos en varios países[10].

7.3 Acciones de las ensambladoras de motocicletas en materia de seguridad vial.

En Colombia las autoridades y la industria se han movilizado para promover la seguridad vial, dentro del marco del Sistema Seguro contemplado en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, implementando estrategias de sensibilización para promover el buen comportamiento en las vías y para entrenar habilidades de los y las motociclistas.

Las siguientes son las iniciativas de seguridad vial de las ensambladoras del país

COLOMBIANA DE COMERCIO - AKT MOTOS:

Su campaña de busca una convivencia pacífica en las vías de Colombia, teniendo a la familia de los y las motociclistas como movilizador del comportamiento. El objetivo es disminuir los incidentes viales, mediante conductas preventivas y manejo responsable de todos los actores viales.



[9] ABC Motos (7 de julio de 2015). Los motoristas no son culpables en dos de cada tres accidentes. Recuperado desde: <https://www.abc.es/motor-motos/20150706/abc-motoristas-culpables-accidentes-201507061558.html>

[10] Fundación Mutua Madrileña (2011). Estudio de siniestralidad vial en motocicletas.

GRUPO AUTECO:



Su campaña de busca una convivencia pacífica en las vías de Colombia, teniendo a la familia de los y las motociclistas como movilizador del comportamiento. El objetivo es disminuir los incidentes viales, mediante conductas preventivas y manejo responsable de todos los actores viales.

FANALCA - HONDA:

Su campaña aconseja a los y las motociclistas sobre los elementos que necesitan para poder manejar de manera segura en las vías del país. Honda a través de su iniciativa de conductores expertos, enseña a los y las motociclistas maniobras de conducción defensiva y preventiva para que puedan protegerse en las vías del país.



HMCL - HERO MOTOS:

Implementada a nivel mundial, su campaña busca crear conciencia sobre el buen comportamiento que deben tener los actores viales para evitar incidentes. Por eso, invita a los y las motociclistas y conductores de otros vehículos, a cumplir las normas de tránsito, utilizar los elementos de seguridad y comportarse como unos héroes de la vía.



SUZUKI MOTOR DE COLOMBIA:

Esta campaña es un compromiso con la seguridad de los motociclistas en el país y busca recordar que cada viaje es una experiencia compartida. Al conducir una moto, no solo se disfruta de la libertad y la emoción del camino, sino que también se asume la responsabilidad de cuidar de si y de aquellos con quien se comparte la vía. La campaña promueve un manejo consciente y para llegar a cada destino de manera segura.



INCOLMOTOS YAMAHA

Esta campaña busca ofrecer conocimientos de manejo seguro y técnicas que permitan a los motociclistas disfrutar, de manera segura, su experiencia de conducción. La Academia Yamaha es una experiencia directa de aprendizaje para 15 estudiantes, en un día de entrenamiento.



CCO | **MÁS PAÍS**
ANDI
CÁMARA DE LA
INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS





CAPÍTULO 8

ACCIONES DE RSE Y SOSTENIBILIDAD DE LA INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

8.1 Informe de Sostenibilidad Ambiental, 2023:

La industria de motocicletas en Colombia ha demostrado ser un actor clave en el impulso hacia la sostenibilidad y el desarrollo económico del país. A medida que la conciencia ambiental crece en todo el mundo, esta industria ha asumido el compromiso de adoptar prácticas responsables y sostenibles en todas sus etapas de producción y operación.

El aporte en sostenibilidad de la industria de motocicletas en Colombia se puede apreciar desde diversas perspectivas. Las motocicletas han ganado popularidad como una alternativa de transporte más ecológica, con menor huella de carbono y consumo de combustible, contribuyendo a reducir la contaminación y mitigar el impacto ambiental. Además, la industria ha realizado esfuerzos significativos para mejorar la eficiencia energética y la tecnología de sus vehículos, lo que ha llevado a una disminución importante de las emisiones de CO₂ y otros contaminantes.

Así las cosas, sobre temas de sostenibilidad la industria de motocicletas en Colombia:

- Ha identificado impactos ambientales derivados de sus operaciones y ha implementado acciones para mitigarlos. El 50% de las empresas publica informes de sostenibilidad, y el 25% ha alcanzado la neutralidad de carbono. La industria ha adoptado prácticas responsables, como la medición de su huella de carbono y la generación de conocimiento para definir políticas y acciones que aborden los retos identificados. La publicación de informes de sostenibilidad es un indicador clave de la transparencia y compromiso de las empresas con prácticas responsables.
- Aborda los temas de cambio climático, la conservación del aire y la gestión del recurso hídrico. Las acciones incluyen un plan de ahorro energético, compensación de emisiones, instalación de sistemas de tratamiento y aprovechamiento de aguas lluvias, y reducción progresiva del uso de plástico de un solo uso. Algunas empresas han incorporado paneles solares que abastecen el 35% de la energía requerida y han obtenido certificaciones de carbono neutro. Estas iniciativas contribuyen significativamente a la reducción de la huella de carbono en el sector y se alinean con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS en adelante).
- Viene impulsando iniciativas robustas en economía circular para mitigar el cambio climático. Los resultados actuales reflejan un

aprovechamiento superior al 90% de los residuos generados, incluyendo la generación de abono a partir de residuos orgánicos. La implementación del sistema de gestión basura cero destaca como una herramienta clave en la economía circular, logrando reincorporar al 98% de los residuos a cadenas de valor mediante el recurso y el reciclaje. Estas prácticas sostenibles contribuyen a la reducción de la generación de residuos y a la sostenibilidad al cerrar el ciclo de vida de los materiales

- Ha logrado identificar impactos sociales y ambientales en la cadena de suministro, con un compromiso generalizado con la transparencia y la responsabilidad social. El 100% de las empresas han logrado identificar los impactos derivados de sus operaciones, lo cual refleja un compromiso generalizado con la transparencia y la responsabilidad social. El 50% de las empresas publica informes de sostenibilidad, y el 87.5% mide su huella de carbono. La industria ha logrado una transición hacia productos con menores impactos ambientales, con el 45% de las motocicletas que cumplen estándares de emisiones Euro 4 o Euro 5.

8.2 Economía circular en Colombia

Durante 2018 se dieron dos importantes sucesos que trazan la línea de ruta a seguir en el país hasta el año 2030: la aprobación del documento CONPES 3934, contenido de la Política Pública de Crecimiento Verde, y la publicación de la Estrategia Nacional de Economía Circular del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en donde se consolidan las estrategias y acciones que serán implementadas con el fin de asegurar un crecimiento económico mediante el aumento de la productividad y competitividad del país, garantizando el uso sostenible del capital natural y la inclusión social.

Es indudable que, en materia ambiental, Colombia ha tenido la necesidad de responder a compromisos internacionales, como los objetivos de Desarrollo Sostenible y las recomendaciones dadas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y ha respondido incluyendo de forma transversal el crecimiento verde dentro de su plan estratégico nacional de desarrollo.

Hoy, el país está avanzando en la transición de un modelo de economía lineal (extraer-fabricar-consumir-eliminar) que mal supone una oferta constante y económicamente viable de recursos

naturales, hacia uno de economía circular que incluye la valorización continua de los recursos y el cierre de ciclos de materiales, con el fin de optimizar la eficiencia en la producción y el consumo de materias primas, así como en la reducción de la huella de carbono.

Se ha dado el giro hacia la economía circular con los primeros pasos de un largo camino por recorrer; una apuesta hacia la construcción de estrategias sectoriales en búsqueda de innovación, investigación y encadenamientos productivos que conlleven a beneficios comunes a corto y mediano plazo en su cadena de valor.

Pero, para alcanzar un desarrollo económico y competitivo que integre la protección y la gestión eficiente del capital natural, resultado de un modelo de desarrollo productivo sostenible, se requiere del compromiso y la articulación entre entidades públicas, empresas, gremios, academia, centros de investigación y la sociedad en general, alineando los esfuerzos hacia la construcción de país en aras de asegurar la calidad de vida y la disponibilidad de recursos naturales para las generaciones futuras.

Así mismo, es fundamental resaltar al ciudadano como actor clave para lograr un consumo sostenible mediante la transformación de hábitos, considerando que los patrones actuales de comportamiento (relacionados a un consumo masivo más allá de las necesidades) han propiciado un detrimento de los recursos naturales y así han generado grandes impactos ambientales y han contribuido al cambio climático.

La Estrategia Nacional de Economía Circular promueve la transformación de las cadenas de producción y consumo, a través de la adopción de nuevos modelos de negocio y hábitos de vida sostenibles, con el fin de inculcar en el sector productivo la construcción de mecanismos de innovación y desarrollo, teniendo en cuenta la base de la economía circular sustentada en 9R: repensar, reutilizar, reparar, restaurar, remanufacturar, reducir, reproponer, reciclar y recuperar.

La implementación de este modelo de transformación requiere un compromiso país, en el que, a partir de un pensamiento y accionar colectivo, se fomenten diferentes alternativas de cambio que aporten a la sostenibilidad ambiental, económica y social del territorio.

8.3 Posconsumo en el sector de motocicletas

La normatividad referente a la gestión de residuos posconsumo en Colombia establece, mediante el principio de Responsabilidad Extendida del Productor (REP), que los fabricantes e importadores de productos de consumo masivo están obligados a definir, organizar, dirigir y financiar la gestión de los residuos derivados de los productos que una vez han culminado su vida útil, son desechados por los consumidores y requieren de un manejo especial y diferenciado por las características de sus componentes.

En el sector automotor son muchos los residuos que se generan por las actividades que se desarrollan en los centros de servicio durante la reparación y el mantenimiento de vehículos; sin embargo, aquellos que están sujetos jurídicamente a la devolución posconsumo a través de los mecanismos instaurados por el productor, son los residuos de baterías usadas plomo-ácido, las llantas usadas y los envases y empaques.

Como respuesta a las necesidades del empresariado, desde 2007, la ANDI a través de sus cámaras sectoriales ha impulsado la creación, estructura y consolidación de los programas posconsumo colectivos más representativos del país, con el fin de dar cumplimiento a las normas en materia de REP.

En tal sentido, con el apoyo de la Cámara de la Industria de Motocicletas, se adelantaron los sistemas colectivos de posconsumo Rueda Verde y Recoenergy, encargados de la gestión de residuos de llantas y baterías usadas plomo-ácido, respectivamente, y orientados a dar una gestión adecuada y segura a los residuos desde su recolección, transporte, tratamiento y/o aprovechamiento final.

8.3.1 Posconsumo de baterías plomo-ácido: Recoenergy

Recoenergy es el sistema colectivo encargado de la gestión ambientalmente segura de las baterías usadas de plomo-ácido, que una vez culminan su vida útil, requieren de un manejo especial y diferenciado. Para el efecto, pone a disposición del consumidor diferentes canales de devolución, donde se puede hacer la entrega del residuo de forma responsable y comprometida con el ambiente.

La iniciativa surgió de algunas empresas ensambladoras de motocicletas que, con el respaldo de la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, aunaron esfuerzos para la construcción de un modelo colectivo, con el fin dar cumplimiento a las obligaciones

contenidas en las resoluciones 372 de 2009 y 361 de 2011, involucrando a diferentes actores en la cadena de gestión, bajo el principio de responsabilidad extendida del productor.

Las compañías que conforman el sistema colectivo son Grupo Auteco y Colombiana de Comercio (AKT Motos), las cuales dentro del sector de ensambladoras de motocicletas representan el 68% de participación en el mercado de importadores nacionales de baterías. Cabe resaltar que las demás ensambladoras de motocicletas tienen sistemas de recolección de baterías individuales, los cuales también cumplen con las metas de la normativa en esta materia.

El sistema posconsumo busca trabajar en línea con las acciones de economía circular en la gestión de las baterías plomo-ácido a través de gestores aliados, haciendo el cierre del ciclo del producto mediante el tratamiento y/o aprovechamiento de sus materiales, reincorporando los subproductos dentro del proceso productivo y minimizando la generación de residuo remanente del proceso final causado durante la fabricación de las nuevas baterías.

La Corporación Recoenergy hace parte del Grupo Retorna, una asociación integrada por otras cinco corporaciones posconsumo impulsadas por la ANDI: Pilas con el ambiente, EcoCómputo, Cierra el ciclo, Red Verde y Rueda Verde. Todas, en conjunto, conforman la única iniciativa de gestión posconsumo multicorriente del país, que promueve un cambio cultural hacia un consumo responsable en línea con la Estrategia Nacional de Economía Circular y los ODS.

El panorama actual en la gestión de baterías usadas plomo-ácido refleja las problemáticas existentes en el sistema posconsumo, creando fugas y una disponibilidad cada vez menor del residuo, que implican mayores esfuerzos para dar alcance a los objetivos del marco normativo, sin mencionar los innumerables impactos ambientales y afectaciones a la salud que se ocasionan por inadecuadas e ineficientes prácticas de manejo de las baterías usadas.

A través de la iniciativa colectiva se construyen diferentes estrategias que integran la participación de actores claves dentro de la cadena de gestión, teniendo en cuenta la implementación de acciones de educación que promuevan el cambio cultural del consumidor, el desarrollo de alternativas para vincular a distribuidores y comercializadores como figuras importantes en la devolución de las baterías, y la apertura de espacios donde se definan tareas conjuntas con la autoridad ambiental para, a través de sinergias, tener una constante evolución del modelo colectivo.

8.3.2. Posconsumo de llantas

Es una ardua tarea establecer la vida útil de un neumático, pues depende de varios factores como presión del aire de trabajo, temperatura, rodamiento, velocidad, alineamiento, estados de las vías y hasta la técnica de conducción que emplea cada conductor. Sin embargo, según la literatura, algunos fabricantes de llantas pueden garantizar la calidad de su producto hasta por cinco años.

Teniendo en cuenta este panorama, se puede decir que la disposición de llantas se ha convertido en una problemática ambiental y de orden público para el país, ya que por su compleja composición y volumen se hace difícil la degradación y el manejo de dichos residuos.

Por esto, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con el fin de garantizar la gestión y el manejo de residuos de interés prioritario, propuso el Plan Posconsumo de Llantas, regido inicialmente por la Resolución 1457 de 2010, la cual planteó los sistemas de recolección selectiva y gestión ambiental de llantas usadas para rines de hasta 22,5 pulgadas (automóviles, camiones, camionetas, buses, busetas y tractomulas).

En 2017, esa norma fue derogada por la Resolución 1326 de 2017, donde se incluyeron llantas de bicicletas, motocicletas y ciclomotores. En esta resolución se determina que, durante 2019, los sistemas de recolección selectiva y gestión ambiental de llantas usadas deberán recolectar un 20% de las llantas puestas por el productor en el mercado en los dos años anteriores al periodo de recolección (artículo 13, tabla 4). Esta meta de recolección se incrementará en 5% anual hasta llegar a un 65% de recolección de las llantas puestas en el mercado.

Actualmente en Colombia existen dos programas de recolección de llantas frecuentemente utilizados: Sistema Verde y Rueda Verde, conformados por diferentes empresas unidas con el fin común de garantizar una adecuada gestión de las llantas usadas, con campañas de recolección de estos tipos:

- Residencial o doméstico: los consumidores finales pueden entregar las llantas usadas que tengan en sus hogares, únicamente si poseen entre una y cinco unidades.
- Institucional o empresarial: empresas públicas o privadas que requieran realizar una adecuada disposición y posean cantidades superiores a seis unidades.

**CAPÍTULO 8 - ACCIONES DE RSE Y SOSTENIBILIDAD DE LA
INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS**

- **Jornadas de recolección:** este canal se desarrolla por medio de alianzas con entidades públicas o privadas. Se realizan periódicamente en aquellos municipios donde no hay cobertura de las rutas domésticas y empresariales; las personas pueden acercarse y dejar sus residuos de llantas.

Las llantas son trituradas para obtener sus tres componentes: caucho (80%), acero (15%) y fibra (5%). El acero es extraído a través de una banda magnética y puede ser de nuevo fundido para fabricar productos metálicos. Con el caucho, que es el principal componente de las llantas, se obtienen los combustibles alternativos que son utilizados en calderas debido a su alto poder calorífico; los granulados son el mismo caucho más triturado y se usan para canchas sintéticas y productos de valor agregado como pisos, baldosas y adoquines.

Finalmente, este caucho puede ser también pulverizado en un material más fino que se utiliza para asfalto modificado, pues brinda una mayor resistencia. Al realizar una correcta disposición de las llantas usadas se evitan problemas de contaminación atmosférica a causa de la quema ilegal de caucho para la extracción del acero de las llantas, se impide la contaminación de fuentes hídricas, se disminuyen las demandas por ocupación del espacio público, y se previenen malos olores y la propagación de enfermedades y plagas a causa del mal almacenamiento de estos residuos.

8.4 Informe de responsabilidad social empresarial (2023)

ACCIONES DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL					
EMPRESA	Empleo y educación	Seguridad vial y concientización	Apoyo a la Comunidad y Sectores Vulnerables	Voluntariado y Participación Ciudadana	Sostenibilidad ambiental
COLOMBIANA DE COMERCIO (ART MOTOS)	X	X	X	X	X
GRUPO AUTECO	SAS		X		
	MOBILITY	X			
GRUPO UMA		X	X		
HMCL - HERO MOTOS		X			
FANALCA - HONDA	X	X	X	X	X
SUZUKI MOTOR DE COLOMBIA		X	X	X	X
INCOLMOTOS YAMAHA	X	X	X	X	

Tabla 9: Matriz de Acciones de RSE

Fuente: Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI - Elaboración propia

La industria de motocicletas en Colombia ha demostrado un fuerte compromiso con la responsabilidad social empresarial durante el año 2023. Las empresas del sector realizaron durante ese año una inversión de más de \$2.000 millones de pesos, con un proyectado aumento del 11.56% para 2024, generando un impacto positivo en diversos aspectos sociales y comunitarios a lo largo del país.

CAPÍTULO 8 - ACCIONES DE RSE Y SOSTENIBILIDAD DE LA INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

En primer lugar, conscientes de las brechas de desempleo juvenil, las empresas del sector se unieron para proporcionar a los jóvenes las herramientas y oportunidades necesarias para su integración al mercado laboral formal. Esta iniciativa no solo buscó facilitar su inserción laboral, sino también fomentar su desarrollo personal y profesional. Se fortalecieron sus habilidades y competencias, y se les brindó acompañamiento en la trazabilidad de sus metas y proyecto de vida.

Además, teniendo en cuenta la importancia de la movilidad para el acceso a oportunidades, el sector implementó acciones concretas para facilitar el desplazamiento de jóvenes con dificultades en zonas rurales y de difícil acceso. Así mismo, se entregaron motocarros y se brindó apoyo para la apertura y legalización de mercados, con el objetivo de promover el empleo digno y de calidad y reducir las brechas sociales en estas comunidades.

En cuanto a la responsabilidad ambiental, el sector asumió un fuerte compromiso con la compensación de su huella de carbono mediante el apoyo a familias campesinas para la preservación de bosques nativos, contribuyendo así a la mitigación del cambio climático y al fortalecimiento de las comunidades locales. Igualmente se implementaron medidas de gestión responsable de residuos sólidos, se cumplió con la regulación ambiental vigente y se promovió el consumo responsable de recursos, así como la implementación de planes de posconsumo para reducir el impacto ambiental de los productos de las empresas.



Imagen 04: Collage #1 de actividades de RSE realizadas por diversas ensambladoras de motocicletas en Colombia

CAPÍTULO 8 - ACCIONES DE RSE Y SOSTENIBILIDAD DE LA INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

Por otra parte, dentro de la promoción del crecimiento sostenible y la reducción de residuos, surgieron iniciativas como la elaboración de maletines a partir de materiales reciclados, los cuales fueron donados a instituciones que trabajan en la educación de niños en la primera infancia. En lo que respecta a la seguridad vial, se realizaron jornadas de cambio de cascos para empleados y proveedores, con el objetivo de mejorar la seguridad vial de la comunidad laboral y promover una cultura vial responsable.

En esa misma línea, en el ámbito educativo, se realizaron donaciones de mobiliario escolar a escuelas públicas, así como motocicletas al SENA para facilitar el desplazamiento de instructores y estudiantes. Estas acciones contribuyeron al fortalecimiento del sistema educativo y al acceso equitativo a la educación.

La industria de motocicletas, durante el año 2023, se vio enfrentada a una multiplicidad de desafíos, como la incertidumbre política y económica, la falta de sinergias con entidades públicas y privadas, y la restricción presupuestal. Sin embargo, estas adversidades permitieron que el sector aprendiera valiosas lecciones, como la importancia de la resiliencia, la necesidad de adaptabilidad en las estrategias sociales propuestas, el valor de las alianzas y colaboraciones empresariales y sectoriales, y la relevancia de la economía circular, la eficiencia energética, el reciclaje y el apoyo ambiental para la sostenibilidad.



Imagen 05: Collage #2 de actividades de RSE realizadas por diversas ensambladoras de motocicletas en Colombia

Para el próximo año, la industria de motocicletas en Colombia se ha propuesto promover prácticas de conducción segura en motocicletas a través de campañas de concienciación y capacitación para conductores. Todo esto con el apoyo de diversas instituciones y entidades a nivel nacional. Además, se comprometen a seguir implementando prácticas eco-amigables en los diferentes procesos de producción para mitigar el impacto ambiental.

CAPÍTULO 8 - ACCIONES DE RSE Y SOSTENIBILIDAD DE LA
INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

Asimismo, se considera el desarrollo de alianzas estratégicas con diversas entidades, tanto públicas como privadas, nacionales e internacionales con el fin de maximizar el impacto de las iniciativas de responsabilidad social, ampliando el alcance de las acciones planificadas y contribuyendo en el desarrollo económico de las comunidades y al fortalecimiento del tejido empresarial del país. Estas medidas adicionales reflejan el compromiso del sector de las motocicletas en Colombia con la responsabilidad social empresarial y su voluntad de contribuir de manera significativa al bienestar de la sociedad y al cuidado del medio ambiente.



Imagen 05: Collage #3 de actividades de RSE realizadas por diversas ensambladoras de motocicletas en Colombia

8.5 Una síntesis: el aporte integral del sector de la moto en Colombia

A manera de colofón, y como se evidencia en la gráfica, la industria de motocicletas y el uso de motocicletas en Colombia representan un aporte sustancial tanto en términos económicos como sociales. En el contexto colombiano, como se ha dicho, la motocicleta se ha consolidado como el medio de transporte más predominante y accesible, especialmente para la población de menores recursos.

Este fenómeno es evidente en los datos: actualmente, (2024) más de 12 millones de colombianos son propietarios de motocicletas, lo que constituye poco más del 62% del parque automotor en circulación. Este vehículo facilita más de 50 millones de viajes diarios, siendo un 92% de los usuarios pertenecientes a los estratos 1, 2 y 3.

Desde una perspectiva industrial, el sector de motocicletas muestra un dinamismo notable. El país alberga 11 plantas de ensamblaje y 8 empresas ensambladoras, que en conjunto producen el 93% de las motocicletas registradas de manera nacional. Además, la industria cuenta con más de 100 motopartistas y sostiene 10 encadenamientos productivos clave, lo que refleja una infraestructura sólida y un impacto significativo en el desarrollo industrial del país.



CAPÍTULO 8 - ACCIONES DE RSE Y SOSTENIBILIDAD DE LA INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

Estos aportes se enmarcan en un contexto de avances tecnológicos y sostenibilidad. La industria de motocicletas está comprometida con la adopción de nuevas tecnologías, la reducción de emisiones de carbono y el desarrollo de prácticas industriales más sostenibles. La transferencia de tecnología y la implementación de estándares internacionales de seguridad y calidad subrayan el papel de la motocicleta como una aliada fundamental en el desarrollo y crecimiento de Colombia. Así, la motocicleta no solo facilita la movilidad diaria de millones de colombianos, sino que también contribuye de manera decisiva al fortalecimiento de la economía nacional y a la mejora de la calidad de vida en diversas regiones del país.



CAPÍTULO 9

PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES

Tres desafíos clave

El principal desafío del sector de la motocicleta en Colombia es la **seguridad vial**, con un enfoque especial en la protección de los actores viales más vulnerables. En 2023, el 62% de los fallecidos en incidentes viales fueron usuarios de motocicletas, siendo este el único grupo cuyo índice de mortalidad ha aumentado anualmente. Las cifras indican que las personas más vulnerables son las que están perdiendo la vida en las vías, lo que representa un desafío social que debe involucrar a toda la comunidad.

La industria de motocicletas ha adoptado una estrategia integral para abordar este problema, con importantes inversiones en tres áreas clave. En primer lugar, se han implementado programas de formación y entrenamiento para capacitar a los motociclistas en habilidades de conducción segura y defensiva. En segundo lugar, se han lanzado campañas de concientización y sensibilización, como "Movemos Colombia", que buscan aumentar la conciencia sobre la importancia de la seguridad vial entre los motociclistas. Por último, se están introduciendo nuevas tecnologías en las motocicletas para hacerlas más seguras y reducir el riesgo de accidentes.

Además de la seguridad vial, **la implementación de reglamentos técnicos** con estándares homogenizados es esencial para mejorar la seguridad de las motocicletas. Es necesario establecer una reglamentación técnica clara, con tiempos de transición adecuados y una vigilancia y control efectivos para su implementación en el país. Las entidades públicas deben fortalecer sus capacidades para comprender estas reglamentaciones y facilitar el cumplimiento de la industria. La industria de motocicletas en Colombia ha propuesto avanzar en la mejora de estándares técnicos en componentes como llantas, y frenos, con el objetivo de que para 2025 todas las motocicletas ofrecidas en el país cuenten con estos elementos de seguridad, contribuyendo así a mejorar la seguridad vial en Colombia.

Un desafío adicional es la reindustrialización del sector de motocicletas y motocarros (2 y 3 ruedas), con el objetivo de fortalecer los encadenamientos productivos asociados al ensamble de estos productos y promover el crecimiento económico, especialmente en regiones como Bolívar, Cauca, Valle del Cauca, Antioquia y Risaralda, donde esta industria tiene una presencia significativa. Es fundamental incentivar esta industria para desarrollar más y mejores proveedores locales tecnificados y certificados, con la meta de convertir a Colombia en un hub latinoamericano para la industria de las 2 y 3 ruedas.

Actualmente, más del 93% de las motocicletas registradas en el país son de ensamble nacional, con ocho ensambladoras y más de 80 mil empleos generados. Una política de reindustrialización debe estimular la industria de motocicletas y motocarros debido a su efecto multiplicador. Cálculos del Ministerio de Hacienda (CONPES de Reindustrialización) indican que por cada peso invertido en el sector de automotores y sus piezas, la producción total de la economía aumentaría en 2,6 pesos. Además, por cada mil millones de pesos adicionales en la producción de este sector, se crearían 18 empleos.

En síntesis, la industria de motocicletas en Colombia enfrenta desafíos significativos en términos de seguridad vial, implementación de reglamentos técnicos y reindustrialización. Abordar estos desafíos no solo mejorará la seguridad y la calidad de las motocicletas en el país, sino que también contribuirá al crecimiento económico y a la generación de empleo, fortaleciendo a la comunidad y promoviendo una movilidad más segura y eficiente.

A continuación, se desarrollan algunos de estos desafíos.

9.1 Propuestas y recomendaciones de la industria de motocicletas en Colombia para impulsar la industria y la movilidad de baja y cero emisiones en 2w y 3w



La industria de motocicletas en Colombia ha sido un sector clave en el desarrollo de la movilidad sostenible, con una oferta integral de modelos que incluyen mejoras en eficiencia energética y consumo de combustible, así como vehículos eléctricos que cumplen con los estándares de calidad y servicio. Sin embargo, la adopción de vehículos eléctricos de dos y tres ruedas (2W y 3W) en Colombia es aún incipiente, con menos del 1% del total de motos vendidas y registradas en el país. Esto se debe a varios desafíos que requieren una evaluación detallada para comprender su situación actual y su desarrollo potencial.

Aunque la industria de motocicletas en Colombia ha mejorado en eficiencia energética y emisiones, con un 44% de modelos cumpliendo con estándares Euro 4 y Euro 5. Sin embargo, la comercialización de vehículos eléctricos es aún incipiente, con desafíos en infraestructura de carga y costos de ensamblaje.

Entendiendo el panorama antes expuesto y que la movilidad eléctrica y de bajas emisiones en Colombia es un tema de creciente importancia, ya que se busca reducir la huella ambiental y mejorar la calidad del aire en las ciudades, la industria de motocicletas en Colombia ha propuesto una serie de acciones y medidas necesarias para el desarrollo de la movilidad eléctrica y de bajas emisiones en 2W y 3W en el país.

En primer lugar, se requiere fomentar la inversión y la competencia en la industria, lo que puede lograrse mediante la reducción de impuestos para la empresa y/o industria que certifique el montaje de una línea de ensamble de motos eléctricas o de cero emisiones. Además, se necesitan incentivos desde la adquisición de maquinaria y equipo hasta el proceso de compra del cliente final.

Para avanzar en el desarrollo de la movilidad eléctrica, se requiere mejorar la infraestructura eléctrica, reducir los costos de transporte y mejorar la disponibilidad de componentes específicos para motos eléctricas. También es necesario priorizar la mejora de la tecnología de motopartes del país, que se alineen con la normatividad internacional.

En cuanto a la capacitación, se requiere capacitación técnica específica en relación con componentes de motos eléctricas y capacitación en el manejo de baterías y componentes de motos eléctricas que representen alto riesgo. Además, se necesitan foros de actualización de tecnologías aplicables a motos eléctricas y apoyo del Gobierno Nacional en temas de cultura para mejorar la percepción de estas nuevas tecnologías.

En el ámbito de la energía, se propone establecer políticas de crecimiento de los puntos de carga para motos eléctricas en las ciudades, mejorar la infraestructura de carga y establecer alternativas adaptadas a las características específicas de estos modelos. También se requiere incentivar la transición de los talleres de mantenimiento de motos de combustión a eléctricas y consecución, manejo y capacitación de herramienta especializada para uso en motocicletas eléctricas.

En el ámbito de la movilidad, se propone establecer planes de

movilidad sostenible en las regiones, incentivar transición de los vehículos de combustión a eléctricos y lograr beneficios tributarios para empresas que cambien flota de combustión por VE. Además, se requiere generar clústers de conocimiento entre la industria privada y pública e incorporación de programas en las universidades públicas relacionadas con la movilidad eléctrica.

Finalmente, en el ámbito de los estímulos e incentivos a la demanda, se propone reducir impuestos para la importación de equipos destinados exclusivamente para el ensamble de motocicletas eléctricas, reducir impuestos para la compra y venta de repuestos específicos de motos eléctricas y facilitar la obtención de documentos obligatorios con precios preferenciales. También se requiere considerar subsidios para la compra temporal de ciclomotores y motocicletas eléctricas para incentivar la aceptación temprana de los medios de transporte eléctricos seleccionados en el mercado de primera y segunda mano.

9.2 Recomendaciones en Seguridad Vial

El uso de las motos en Colombia no ha parado de crecer en los últimos años y hoy son el medio de transporte preferido por los colombianos. Entonces, con el firme compromiso de mejorar la seguridad vial, la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI y las ocho ensambladoras que la componen (AKT, Grupo Auteco, Hero, Fanalca Honda, Incolmotos Yamaha, Grupo Uma y Suzuki) proponemos:

9.2.1 Implementar un plan estratégico de seguridad vial para la protección del motociclista

Aunque el Ministerio de Transporte cuenta con el Plan Nacional De Seguridad Vial 2022-2031 y en el que está el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas, así como el Informe Técnico de Propuestas para la Seguridad Vial del Motociclista, elaborado por expertos de la CAF, estos han carecido de seguimiento y gestión.

Proponemos que bajo el liderazgo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), y con la participación de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI, se expida e implemente el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para la Protección del Motociclista, que contenga e incorpore todas las medidas contempladas en el programa e informe arriba descritos, así como nuevas que se incluyan.

9.2.2. Destinar mayores recursos para la seguridad vial del motociclista

En el año 2024, los motociclistas ya representan el 62% del parque de vehículos en Colombia y más del 60% de las víctimas mortales, lo cual evidencia la relevancia de este actor para la seguridad vial del país.

Proponemos entonces que la Agencia Nacional de Seguridad Vial dedique al motociclista una proporción de atención y recursos equivalente a la representatividad de sus víctimas en el tránsito.

9.2.3. Tener un responsable de los y las motociclistas en la ANSV y en las instituciones relacionadas con la seguridad vial

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) define a los y las motociclistas como usuarios vulnerables, junto a ciclistas y peatones. La presencia creciente de las motocicletas en nuestras ciudades, vías y carreteras, así como su participación en incidentes viales, hace necesaria una atención y seguimiento especial.

Es por ello que proponemos que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) nombre un funcionario, tipo "Gerente Técnico para la Seguridad Vial del Motociclista" encargado de todos los temas relacionados con el motociclista y con la implementación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para la Protección del Motociclista, mientras se avanza en las soluciones y se disminuyen las cifras de incidentes.

Además, que la ANSV impulse un plan para que existan funcionarios homólogos del motociclista en las direcciones de Tránsito y Transporte de los municipios del país, así como que se establezcan mesas de trabajo permanentes, presididas por directivos de alto nivel (Directores, Secretarios, otros), y con participación de representantes del sector de motocicletas, tanto usuarios como agremiaciones, comercializadores, ensambladoras y otros, en donde se traten y se lleguen a acuerdos sobre diferentes temas relacionados con la seguridad vial de los y las motociclistas.

9.2.4. Implementar soluciones de infraestructura de baja inversión para mejorar la seguridad vial de los y las motociclistas

Usar estas herramientas implementadas en otros países para mejorar la movilidad y aumentar la seguridad vial entre actores viajes como

el "Lane Splitting" (circulando entre carriles) o "Lane Sharing" (compartiendo los carriles), demarcación de zonas 30 (velocidad máxima de 30 kilómetros por hora) en puntos de la ciudad de alta accidentalidad de los y las motociclistas, delimitación de motovías o carriles preferenciales para el uso de los y las motociclistas y rectángulos seguros en los semáforos, donde las motocicletas pueden esperar mientras el semáforo les permite continuar con su recorrido.

Desde el sector empresarial proponemos la inmediata y amplia discusión de estas herramientas. En una primera etapa puede ser como piloto, mientras se van viendo los resultados positivos en la seguridad de los y las motociclistas y en la reducción de los hechos viales y siniestralidad en las vías de Colombia.

9.2.5. Fortalecer y mejorar los procesos de formación dedicada a los motociclistas

Proponemos una revisión integral y la creación de programas de formación en conducción segura de motocicletas que incluya:

- Introducción a la seguridad vial en el ciclo de formación en los colegios (pre-conducción).
- Cocrear una guía de capacitación y formación en técnicas de conducción para los motociclistas entre la ANSV, agremiaciones de motociclistas y este Comité, con el objetivo único de mejorar la pericia de los conductores de motos.
- Actualizar y promulgar los nuevos contenidos técnicos, temáticos y metodológicos en los cursos de enseñanza de conducción especificando contenidos para motociclistas (actualizar Anexo I Resolución 3245 de 2009) en los Centros de Enseñanza Automovilísticos. También, actualizar los contenidos para los cursos para motociclistas infractores.
- Implementar un plan pre-pruebas teórica y prácticas, antes de la puesta en operación de los Centros de Apoyo Logístico y Evaluación (CALEs), con programas de Formación Voluntario y Gratuito en Técnicas de Conducción Segura de Motos y valoración pedagógica.

9.2.6. Realizar una campaña de sensibilización, educación vial y convivencia entre actores viales, buscando la protección del motociclista

Recomendamos aumentar las campañas de seguridad vial, informando los riesgos específicos que sufren los conductores de motocicletas en las ciudades, debido a su vulnerabilidad en caso de

incidente. Son necesarias campañas que fomenten la convivencia entre los usuarios de diferentes modos de transporte y que recuerden el impacto en los actores más vulnerables como los y las motociclistas.

9.2.7. Contratar un estudio en profundidad sobre las causas de los incidentes viales de motociclistas en Colombia y exigir cifras de responsables de incidentes a autoridades locales

En Colombia no existen estudios con alto rigor técnico y académico para determinar las causas reales de la ocurrencia de hechos viales, con o sin lesionados y con moto involucrada. En Europa se desarrolló el estudio MAIDS (Estudio en Profundidad de incidentes de motocicleta), que analizó 921 incidentes viales en cinco países durante tres años. De este análisis salieron unas 2.000 variables codificadas[11].

Por lo tanto, recomendamos a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el apoyo de esta Cámara, contratar un estudio MAIDS para Colombia, con el objetivo de conocer en detalle y a profundidad las causas y responsabilidades en los incidentes viales con moto involucrada y, de esta manera, tomar decisiones de política pública con mejor enfoque en la prevención de estos incidentes.

Así mismo, se sugiere que el Ministerio de Transporte expida una norma o circular exigiendo a las autoridades de tránsito regionales y locales el reportar la responsabilidad en los incidentes viales dadas por fallos contravencionales en cada caso.

9.2.8. Implementar nuevos y mejores cursos de conducción segura en moto

La formación de los conductores de vehículos no debe terminar con los cursos iniciales necesarios para obtener las licencias de conducción. La formación de los conductores debe realizarse de manera continua en diversos temas incluyendo la seguridad vial. En Colombia, en algunos municipios, se realizan capacitaciones periódicas de los conductores de motos, con la participación de diferentes actores del sector: Secretaría de Movilidad o de Tránsito y Transporte, Policía Nacional, clubes de motociclistas, ensambladoras, entre otros.

Recomendamos entonces que los cursos post-licencia se dicten de manera regular en todo el territorio nacional. Igualmente, se propone

que el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial expidan un certificado de calidad que acredite el rigor de las escuelas y la calidad de los cursos de formación; acompañado de incentivos como:

- Distinción en el Registro de conductores para quienes lo realicen.
- Facilidades para la renovación de la licencia de conducción.
- Comprometer al sector privado para entregar incentivos a usuarios que realicen estos cursos, como descuentos especiales en la compra del vehículo, en el seguro, etc.
- Darles a las empresas un certificado de “empresa socialmente responsable con la seguridad vial” a aquellas que faciliten que sus empleados hagan este curso porque se preocupan por la vida de sus colaboradores.

9.2.9 Promover la regulación de los conductores profesionales de motocicleta y el trabajo permitido en motocicleta

Es necesario un compromiso por parte de las empresas, tanto las más grandes como las más pequeñas, de formar constantemente a sus trabajadores que se desplazan en motocicleta.

Por lo tanto, proponemos que la seguridad vial de la moto esté incluida en los planes de prevención de riesgos laborales. Para ello, es clave construir y promover un Proyecto de Ley de Reglamentación del Trabajo permitido en Motocicleta, con la intención de regular estos trabajos y oficios y garantizar su seguridad y atención oportuna en el sistema de salud (salvar vidas).

Además, recomendamos gestionar ante los Ministerios de Educación y del Trabajo, la inclusión de capacitaciones para los trabajadores en moto de manera específica, de tal manera que las instituciones o programas de formación para el trabajo incluyan este tipo de ofertas.

9.2.10 Promover normas que aporten de manera eficaz en la seguridad vial del motociclista

Recomendamos que el Ministerio de Transporte, con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI y otras partes interesadas, aúnen esfuerzos y compromisos para expedir las enlistadas propuestas normativas en la siguiente página.

CAPÍTULO 9 - PROPUESTAS Y RECOMENDACIONES DE MOTOCICLETAS

- Construcción, expedición e implementación oportuna de un Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para la Protección del Motociclista, el cual debe ser liderado por la ANSV y contar con la participación de la industria de Motocicletas y los usuarios de estos vehículos, con presupuesto dedicado según % de vulnerabilidad.
- Reglamentar dentro de la misionalidad de la ANSV y ONSV la realización de estudios en profundidad sobre las causas reales de los incidentes viales (tipo MAIDs).
- Reglamentación del sistema de encendido de luces automático para las motos. Puede reducir hasta un 30% de los fallecidos en moto, por temas de visibilidad.
- Re-estructuración del SOAT, para asegurar su acceso integral.
- Reglamentación de las pruebas teóricas y prácticas para la adquisición de licencias en Colombia. Se recomienda mayor rigurosidad en los cursos pre-licencia y un programa de capacitaciones post-licencia que brinde incentivos a los y las motociclistas. Las Academias que realicen estos cursos deberán ser habilitadas y certificadas por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Actualización y promulgación de contenidos técnicos, temáticos y metodológicos para los cursos de enseñanza a motociclistas que deberán ser impartidos por los Centros Integrales de Atención (CIA).
- Actualización de los contenidos específicos para los cursos de motociclistas infractores impartidos por los Centros Integrales de Atención (CIAs).
- Expedición de una norma o circular por parte del Ministerio de Transporte, para exigir a las autoridades de tránsito (regionales y locales) reportes sobre responsabilidad en incidentes viales.
- Gestión ante el Ministerio de Educación y del Trabajo la inclusión en los documentos, guías y normas de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano, la capacitación para los trabajadores en moto de manera específica.
- Reglamentación de infraestructura táctica para proteger a los motociclistas: motovías, filtrado de tráfico, zonas de detención anticipada, etc.

9.3 Recomendaciones frente a Seguridad Vial Vehicular: La implementación reglamentos técnicos en motocicletas

Desde la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI, se ha expresado una posición y recomendaciones sobre la implementación de reglamentos técnicos para vehículos automotores tipo motocicleta.

Inicialmente, es esencial destacar el firme compromiso de la industria de motocicletas en Colombia con la implementación de estos reglamentos técnicos, especialmente con la adhesión de Colombia a los Acuerdos del 58. Este compromiso refleja una importante responsabilidad hacia la seguridad vial y la armonización de estándares internacionales.

Estos acuerdos, establecidos bajo el marco de la Organización de las Naciones Unidas, buscan crear un conjunto de regulaciones uniformes para la homologación de vehículos y sus componentes, garantizando que los productos cumplan con criterios de seguridad y calidad reconocidos globalmente. La adhesión de Colombia a estos acuerdos implica la adopción de normas técnicas que facilitan la integración del mercado local en el ámbito internacional, promoviendo la seguridad de los usuarios y la sostenibilidad de la industria.

El apoyo a estos acuerdos también subraya la voluntad de la industria de motocicletas de elevar los estándares de seguridad y confiabilidad en el país. Al alinearse con las directrices internacionales, la industria no solo contribuye a mejorar la protección de los motociclistas y a reducir los riesgos en las vías, sino que también favorece el crecimiento y la competitividad del sector en el mercado global. Esta alineación demuestra un firme compromiso con la calidad y la seguridad, asegurando que Colombia pueda ofrecer vehículos que cumplen con los más altos requisitos internacionales y, al mismo tiempo, contribuye al desarrollo económico y a la protección del medio ambiente.

En 2022, se expidieron dos resoluciones clave que establecen nuevos requisitos para las motocicletas nuevas en el país. La Resolución 20223040065305, que entraría en vigencia en 2024, regula los requisitos aplicables a las llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta. Por su parte, la Resolución 20223040062115, que se implementará en 2025, establece las exigencias para los sistemas de frenado de motocicletas.

Estas normativas representan un avance significativo en la mejora de la seguridad de las motocicletas, abordando aspectos críticos como el rendimiento de los frenos y la calidad de las llantas.

La industria de motocicletas en Colombia está plenamente comprometida con la seguridad vial y con la colaboración con el gobierno y otras partes interesadas para mejorar continuamente la seguridad de las motocicletas. Este compromiso se refleja en su apoyo a la implementación de estas nuevas resoluciones, al tiempo que se recomienda mantener un diálogo continuo para abordar cualquier desafío que pueda surgir y asegurar que la transición hacia los nuevos requisitos se realice de manera efectiva y sin afectar negativamente al sector.

La situación actual del portafolio de motocicletas nuevas ensambladas en Colombia refleja un compromiso significativo con los estándares internacionales de seguridad. En relación con las llantas certificadas, la industria ha anunciado que, para cierre de 2024, el 100% de las motocicletas nuevas ensambladas en el país estarán equipadas con llantas que cumplen con el Reglamento 75 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Esta iniciativa asegura que todas las motocicletas nuevas cumplan con los requisitos de seguridad y calidad establecidos, ofreciendo mayor protección a los usuarios.

En cuanto a los sistemas de frenado avanzados, como el CBS o el ABS, la industria también ha mostrado un notable avance. A inicios de 2024 el 63% de las motocicletas ofrecidas en el país ya están equipadas con estos sistemas de frenado avanzados, una mejora significativa respecto a 2018, cuando menos de una tercera parte de las motocicletas contaban con estas características. Se espera que, para finales de 2025, el 100% de las motocicletas en el mercado colombiano estén equipadas con sistemas de frenado avanzado, cumpliendo con el Reglamento 78 de la CEPE. Este progreso destaca el esfuerzo continuo de la industria para mejorar la seguridad en las vías.

Además, en lo que respecta a la iluminación, aunque no existe una normativa obligatoria, la industria ha tomado la iniciativa de manera voluntaria. Actualmente, el 89% de las motocicletas nuevas en Colombia están equipadas con luces siempre encendidas, y el 32% con luces de circulación diurna. Este avance refleja el compromiso de la industria con la responsabilidad social y la mejora de la visibilidad y seguridad de los motociclistas en las carreteras, incluso antes de que se establezcan requisitos normativos en este ámbito.

Así mismo, la industria ha sido enfática en que está decidida en avanzar en la puesta en marcha de estas normativas, pero es crucial que este proceso no impacte negativamente en el sector nacional, especialmente en el contexto económico actual enfocado en la reactivación y reindustrialización, y que, en caso de que se realicen modificaciones a las resoluciones pertinentes, ha solicitado que se mantengan las condiciones actuales de demostración de conformidad. Esto significa que la industria recomienda exigir únicamente el Certificado de Homologación o Type Approval, y que se anexe el Certificado de Cumplimiento (CoP) cuando dicho certificado supere los tres años desde su expedición. Esta solicitud ha sido formalmente comunicada en todas las correspondencias oficiales de la Cámara.

Además, la industria ha expresado preocupación por la posibilidad de una paralización del sector debido a la entrada en vigencia de reglamentos técnicos. Es fundamental evitar cualquier interrupción en las actividades del sector, dado que la industria ha avanzado en la implementación y las ensambladoras ya disponen de los documentos necesarios para demostrar la conformidad mediante certificados de homologación o Type Approval.

También es importante asegurar que las instancias gubernamentales, como la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) y el VUCE, estén adecuadamente preparadas para la entrada en vigencia de los reglamentos. Se recomienda establecer un período de transición y pruebas para permitir a la SIC validar efectivamente los requisitos y realizar una prueba piloto de certificación VUCE por cada ensambladora antes de la implementación. La industria está dispuesta a colaborar en este proceso para garantizar una transición fluida.

Finalmente, se reitera que el compromiso de la industria con la seguridad vial y la protección de los usuarios de motocicletas debe guiar el proceso de implementación de los reglamentos. Se ha recomendado mantener fechas de entrada en vigencia prevista para noviembre de 2024, siempre que se cumplan las condiciones mencionadas.



CAPÍTULO 10

CONCLUSIONES

Colombia se mueve en motocicleta. La moto es el medio de transporte motorizado más popular de nuestro país. Está presente en los 32 departamentos, en más del 27% de los hogares y con más de 12 millones de colombianos propietarios de estos vehículos. Además de una opción de movilidad se ha convertido una herramienta de trabajo para más de una tercera parte de las personas que adquieren moto, llevando bienestar y desarrollo a muchas regiones del país.

Hoy por hoy, en nuestro país las motocicletas son la forma más asequible de transporte personal motorizado, asequible y versátil. En varias regiones de Colombia, son el tipo más común de vehículos a motor y más ampliamente utilizado. En nuestro país, representan en este 2024 más del 62% del parque de vehículos a motor en circulación.

Podemos destacar la importancia de la motocicleta para Colombia desde los siguientes ámbitos:

Aporte a la economía nacional

- Las motocicletas son cruciales para nuestra economía nacional. Prueba de ello es que hoy 1 de cada 7 colombianos usa la moto para transportarse, con más de 50 millones de viajes diarios de todos los motociclistas en el país. El 44% de las personas se desplazan a su lugar de empleo a pie, seguido de motocicletas con un 30,15%.
- Así mismo, 9 de cada 10 motocicletas que se vende en Colombia son producidas en el país, en alguna de las 8 ensambladoras nacionales. Estas empresas representan las principales marcas de motocicletas del mundo.
- La motocicleta es generadora de empleo y desarrollo en Colombia. En 2023, se estiman 8.300 empleos directos y más de 29.000 indirectos, solo por el proceso productivo; adicional, 80.000 empleos en la parte comercial, la red de servicios y productos, los talleres, repuestos e importadores.
- En 2023 la industria de motocicletas en Colombia tuvo un mercado total de 678.660 mil unidades vendidas, llevando progreso a este mismo número de familias en todo el territorio nacional.
- Después de Brasil y México, Colombia es el tercer país en registro de motocicletas en LATAM. La producción de motocicletas en el país ha crecido un 1.169% del año 2000 al 2023

- Las motocicletas vienen contribuyendo a mejorar las conexiones en las redes de transporte, lo que ayuda a combatir la exclusión social al reducir los obstáculos relacionados con la accesibilidad, la disponibilidad, la aceptabilidad y la asequibilidad del sistema de movilidad.

Aporte al desarrollo social

- El uso de la motocicleta está concentrado en la población más vulnerables del país, permitiéndoles acceder a su primer patrimonio. Más del 90 % de los compradores de motocicletas son personas de los estratos 1, 2 y 3.
- La tenencia de motocicletas es un indicador de movilidad social para los hogares del país. Permite a muchos hogares de escasos recursos ingresar a la vida moderna.
- El 18% de los nuevos motociclistas trabaja por cuenta propia con su motocicleta y el 79% la usa como medio de transporte.
- Con lo anterior sumado a oficios como domicilios, repartición de correo y periódicos, mensajería a empresas y transporte público, se calcula que las motos emplean en Colombia la muy destacada cifra de más de 2,6 millones de personas.
- De acuerdo con los resultados de la encuesta origen destino, en un solo viaje un motociclista ahorra en promedio más de 48 minutos en Bogotá, más de 29 minutos en Medellín y más de 26 minutos en Cali. Un ahorro de 23 minutos al día equivale al año a 18 días con una jornada laboral de ocho horas.
- Se estima que durante el año 2023, la motocicleta ha logrado establecerse en 4.894.000 hogares colombianos, es decir, que el 27,2% del total de hogares en el país tiene una motocicleta, lo que significa que aproximadamente 1 de cada 4 hogares en Colombia tiene una moto. En 2023, cerca del 9,9% de los hogares con motocicleta contaba con más de 1 motocicleta.
- Durante este mismo año, el 30,15% de los colombianos utilizan la motocicleta como medio de transporte para desplazarse a su sitio de trabajo.



Aporte al desarrollo industrial

- La industria de motocicletas se destaca por su alta contribución con el desarrollo tecnológico, la innovación y la transferencia de tecnología desde las casas matrices a las ensambladoras establecidas en el país. En 2023 el 93% de las motocicletas que se registraron fueron ensambladas en el país, es decir, fueron producción nacional; algo que no ocurre con otras categorías vehiculares.
- Esta dinámica concibe que las plantas de producción/ensamble de motocicletas y de los proveedores motopartistas sean monitoreadas por casas matrices internacionales bajo estrictos índices de productividad, calidad, costos y tiempos de entrega.
- La industria de motocicletas en Colombia ha avanzado significativamente al adoptar normas internacionales de seguridad. Ha garantizado que todas las motocicletas nuevas cumplan con el Reglamento 75 de la CEPE para llantas antes de noviembre de 2024 y con el Reglamento 78 para sistemas de frenado avanzados para finales de 2025. Además, ha incorporado de manera voluntaria tecnologías de iluminación avanzada, mejorando la seguridad vial y fortaleciendo el sector industrial del país.
- Esta introducción de motocicletas con nuevas tecnologías ha llevado a un proceso de adaptación de las plantas de ensamble que ha exigido inversiones para la evaluación e implementación de esas tecnologías, a través de maquinaria especializada para el llenado de los sistemas de frenos ABS o CBS y para la prueba de emisiones de gases, que cumplan con la normatividad, entre otros. Además, se ha dado la renovación de maquinaria y equipos para la incorporación de partes y componentes de fabricación local, utilizando procesos automáticos con maquinaria CNC, soluciones integrales para procesos de soldadura de forma automática mediante robots y transportadores aéreos para disminuir los desplazamientos entre subensambles y ensambles en el proceso productivo.
- La industria ha logrado promover la creación de proveedores para el desarrollo de partes de motocicletas en el país, tales como chasis, tanques de gasolina, rines en inyección de aluminio, amortiguadores, horquillas, luminarias; piezas de inyección de aluminio como reposapiés, maniguetas y tijeras; sistemas eléctricos, sillines y calcomanías, entre otros. Constantemente se busca incrementar la competitividad de los proveedores,

centrando esfuerzos importantes en la transferencia de conocimientos a través de procesos de formación bajo lineamientos metodológicos de la filosofía Lean Manufacturing o manufactura esbelta que mediante cambios culturales y usos de herramientas de gestión de la producción, les permiten lograr su calificación como empresas de clase mundial. Dentro de las herramientas de gestión promovidas por las ensambladoras, resaltamos la técnica de 5S, el método Kaizen, metodologías para el desarrollo de nuevos productos, equipos autónomos, balanceo de línea, etcétera.

Aporte al medio ambiente

- El aporte ambiental de esta industria al país es significativo, ya que el 60% del parque automotor de Colombia son motocicletas y es fundamental destacar cómo estas empresas contribuyen a la mitigación del cambio climático. Entre las acciones que realizan, desde la perspectiva de sus operaciones, se encuentran la medición de la huella de carbono, acciones para la descarbonización, implementación de estrategias de economía circular, entre otras. Y, desde la perspectiva de la oferta de vehículos, la integración de tecnologías para modelos de movilidad más amigables con el medio ambiente, tales como estándares de emisiones más exigentes.
- Las ensambladoras poseen lineamientos ASG para la sostenibilidad ambiental, en donde se destacan inversiones para la optimización de procesos químicos utilizados en la preparación de superficies a pintar, la potencialización de plantas de tratamiento de aguas industriales, la utilización de productos y energías más limpias dentro de su proceso de fabricación, el cambio de instalaciones por iluminación LED, la renovación de equipos soldadores y la utilización de paneles solares, entre otros.
- El 100% de las empresas pertenecientes a la industria de motocicletas en Colombia ha identificado impactos derivados de sus operaciones y que el 50% de ellas publican informes de sostenibilidad. Asimismo, la suma total de toneladas de CO₂ emitidas por las ensambladoras es de 6,949 toneladas de Co₂ equivalente en alcances 1 y 2, con una mediana de 824 toneladas y un promedio de 992 toneladas. Esto proporciona una base cuantitativa para evaluar el impacto ambiental colectivo de la industria en sus operaciones. El 87.5% de las empresas ensambladoras miden su huella de carbono.

- Actualmente en Colombia el 25% de las ensambladoras ya han alcanzado la neutralidad en carbono certificado, lo que significa que cada vez estamos más cerca de una transición sostenible en la industria. Sumado a esto, también debemos subrayar que cerca del 45% de las motocicletas vendidas en el país ya cuentan con estándares de emisiones Euro 4 o Euro 5.

El principal desafío: la seguridad vial

- El principal desafío para la industria de motocicletas y para la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI es la seguridad vial: la protección y la seguridad de los usuarios de estos vehículos es uno de sus principales objetivos. Tal compromiso se materializa con acciones estratégicas e inversión con recursos, que conducen a la búsqueda de la reducción de los riesgos en la vía y de los incidentes viales, y especialmente en las muertes.
- Desde antes del año 2000, la ANDI y las principales ensambladoras de motocicletas del país han venido trabajando para consolidar y resaltar el aporte de la motocicleta como generadora de empleo, medio de transporte y motor para el crecimiento de la economía.
- En el marco de ese esfuerzo de unión y trabajo continuo desde 2018 inició una nueva etapa de su historia, titulada Movemos Colombia. Movemos Colombia busca visibilizar la importancia de la motocicleta, el motociclista y el papel de ambos como aliados en el desarrollo del país. Está inspirado en los más de 12 millones de motociclistas que quieren ver una transformación de la movilidad, donde la moto juega un papel fundamental en Colombia.
- Así mismo, la industria de las motocicletas se unió en 2024 a una alianza histórica para el desarrollo y la seguridad vial en América Latina, con la creación de la ALIANZA MOTOLATAM, que representó hito histórico para el sector de la motocicleta en América Latina. Por primera vez, las principales asociaciones del sector se unen para trabajar en conjunto y abordar los desafíos comunes que enfrentan: la seguridad vial, el crecimiento sostenible, la formalización y la innovación. La Alianza compuesta inicialmente por siete países latinoamericanos, trabajará para fortalecer la representación y la voz del sector a nivel regional, y para promover políticas y acciones que impulsen su desarrollo integral.
- La capacitación a motociclistas en nuestro país requiere acciones

exhaustivas de mejora, que permitan construir entre todos las garantías para que ellos cuenten con las habilidades y destrezas mínimas para una conducción segura. La proyección de la mirada, una postura correcta de manejo, la capacidad de maniobra en ambas direcciones, una frenada efectiva y la evasión de obstáculos, son fundamentales.

- La mejor forma de movilizarse de manera segura es la combinación de acciones de prevención (comportamiento adecuado, capacitación, entrenamiento y mantenimiento correcto) junto a acciones de mitigación (elementos de protección personal certificados, tecnologías de seguridad y atención a víctimas).
- En 2023, las ensambladoras de motocicletas en el país destinaron más de 2.000 millones de pesos en programas sociales especialmente enfocados en seguridad vial, beneficiando a más de 600.000 personas entre poblaciones vulnerables y desempleadas, motociclistas y trabajadores en moto. Estos recursos se ejecutaron de manera estratégica en temas tales como:
 - Seguridad vial: ejecutando campañas de sensibilización y capacitación para conductores que impactaron a más de 16.874 personas.
 - Educación: con programas de formación para jóvenes y adultos, con énfasis en poblaciones vulnerables; así como también con la donación de mobiliario escolar en escuelas públicas y de motocicletas al SENA.
 - Empleo inclusivo: generando oportunidades laborales para personas con discapacidad, mujeres y población en situación de riesgo.
 - Bienestar comunitario: apoyando iniciativas locales en salud, deporte, educación y desarrollo social.
 - Protección ambiental: gracias a la implementación de prácticas ecoamigables en los procesos de producción y gestión de residuos.

No cabe duda de que la motocicleta es un actor clave y una aliada en la economía y la vida de los colombianos, especialmente para aquellos de niveles socioeconómicos medios y bajos. La motocicleta surgió en Colombia como una alternativa legítima para solucionar

los problemas de movilidad de las personas en la base de la pirámide. Ha demostrado ser un vehículo económico y versátil que se adapta adecuadamente a grandes grupos poblacionales de los estratos más bajos.

El alto costo y las oportunidades de calidad y oferta en servicios de transporte público (cobertura, frecuencias, comodidad, entre otros factores), los importantes ahorros que ofrece el uso de la motocicleta, las facilidades de compra, la independencia en la movilidad, la posibilidad de generar ingresos adicionales para el hogar y la disponibilidad de un vehículo propio en los días no laborales son algunas de las razones del incremento del parque de motocicletas en el país, especialmente en los estratos más bajos de la población.

En suma, la motocicleta no solo es un medio de transporte, sino un motor de desarrollo y bienestar para millones de colombianos. Es vital que las políticas públicas reconozcan su importancia y se orienten hacia la creación de un entorno más seguro y eficiente, que permita a los motociclistas continuar contribuyendo al crecimiento económico y a la mejora de la calidad de vida en todo el país.

LAS MOTOCICLETAS EN COLOMBIA:
ALIADAS DEL
DESARROLLO DEL PAÍS

ESTUDIO DEL SECTOR, 2024, VOL.3


CÁMARA DE LA
INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS