

La motocicleta en América Latina: situación actual y recomendaciones para mitigar sus externalidades negativas

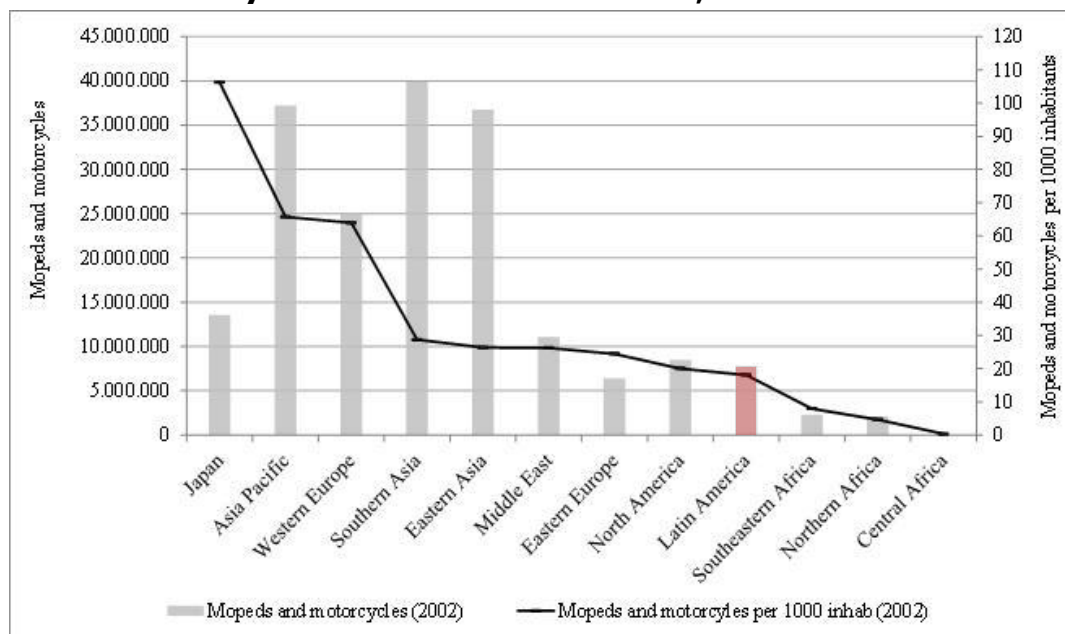
sazan@caf.com
danrod@unc.edu
manuel.santana.p@gmail.com

Octubre de 2012

¿Por qué surge esta investigación?

- Aumento de la compra y uso de la motocicleta en América Latina
 - Herramienta de trabajo
 - Modo de movilidad personal
- Poco se ha investigado en la región frente al entendimiento del fenómeno y a la mitigación de las externalidades negativas

Motocicletas y ciclomotores en el mundo, 2002



The World Bank, World Development Indicators 2002 time series

AMÉRICA LATINA, 2002

- 7.810.500 motocicletas y ciclomotores
- Aprox. 18 motocicletas y ciclomotores por cada 1000 habitantes

BRAZIL

- La motocicleta se incremento 14 veces entre 1990 y 2008
- Incremento del 100% entre 2005 y 2009. Holtz and Lindau (2009)

Qué se ha identificado en el mundo?

La revisión la literatura indexada y otras fuentes concuerda en lo siguiente en cuanto a compra y uso de la motocicleta:

Causas

1. Competencia con otros modos-congestión
2. Preferencias: costo, hábitos, estatus social.
3. Incremento en el ingreso
4. La motocicleta como herramienta de trabajo

Consecuencias - externalidades negativas

1. Deterioro de la calidad del aire: algunas emisiones contribuyen con el calentamiento global y otras afectan la salud
2. Incremento de la contaminación auditiva: ruido
3. Incremento de la tasa mortalidad y accidentalidad

Qué se ha hecho en el mundo?

La revisión la literatura indexada y otras fuentes concuerda en lo siguiente en cuanto a compra y uso de la motocicleta:

Políticas públicas

1. Incentivo del uso de la motocicleta como solución al problema de la congestión (Paris, Londres)
2. Acciones para reducir emisiones: control de emisiones por moto (Taiwán)
3. Uso del casco y regulación de mototaxis (varios)
4. Cursos y entrenamiento para uso dual -motocicleta y automóvil- (Europa-USA)
5. Incremento en precios de la infraestructura asociada e impuestos
6. Cambios en la infraestructura: Carriles exclusivos, líneas de avance en intersecciones (Europa-Asia-Brasil)

Objetivos específicos de la investigación

1. Entender los factores que influyen en la adquisición y uso de la motocicleta en América Latina
2. Con base en estos factores, determinar tendencias a futuro (proyección de adquisición y uso)
3. Desarrollar esquemas para elaboración y aplicación de políticas públicas que:
 - Actúen sobre factores motivantes de adquisición y uso en casos necesarios
 - Mitiguen impactos negativos de su uso

Área de influencia y lugares de aplicación



Aproximación metodológica general

Contextualización

Revisión literaria

Paper: Revisión
literaria y metodología
CASPT12

Recolección información

Entrevistas de
profundidad -E.P.-

Encuestas individuales
-E.I.-

Construcción línea
base

Análisis y producción de documentos

Proyección de
indicadores

Análisis de
información E.P. y E.I.

Diagnóstico y
Recomendaciones

Publicación y
presentación en la
Región

Entrevistas de profundidad

Grupos de aplicación

- Mototaxi conductor
- Mototaxi pasajero
- Usuario individual
- Usuario reparto urbano
- Usuario en proceso de venta
- Usuarios potenciales –compradores–

Resultados esperados

- Documento de resultados
- Presentación ejecutiva
- Anexos voz y datos

Encuestas individuales

Metodología de aplicación

- Diseño de formulario de encuesta
- Piloto en Bogotá
- Capacitación de encuestadores
- Reconocimiento en campo de microzonas o lugares para encuestar
- 300 encuestas por ciudad (aprox.)

Resultados esperados

- Documento de resultados
- Presentación ejecutiva
- Anexos bases de datos

Construcción línea base

Información censal	▪ Censos de población ▪ Población proyectada
Información socio-demográfica	▪ Distribución de población por ingreso o estrato socioeconómico ▪ Distribución de género ▪ Tasa de desempleo ▪ Nivel de educación
Información socio-económica	▪ PIB ▪ Índice de precios ▪ Salario mínimo-evolución ▪ Inflación
Información de vehículos	▪ Cantidad de motocicletas en la actualidad/crecimiento ▪ Cantidad de veh en otros modos en la actualidad/crecimiento ▪ Tasas de motorización de otro modos
Información de movilidad	▪ Encuestas de movilidad o viajes origen y destino ▪ Planes de movilidad ▪ Políticas públicas ▪ Índice de movilidad por modo
Información sobre estructura urbana e inventario urbano	▪ Zonificación de la ciudad ▪ Usos del suelo por zona ▪ Empleos y población por zona
Información sobre seguridad vial	▪ Tasas de accidentalidad generales y por modo ▪ Tasas de mortalidad generales y por modo ▪ Políticas públicas específicas para motos

Avances

- Se han realizado entrevistas de profundidad en:
 - Bogotá
 - Barranquilla
 - Sao Pablo
 - Recife
- Se han realizado encuestas individuales en:
 - Bogotá

Avance / Entrevistas

- Se realizaron 103 entrevistas a usuarios de motocicleta en las 5 ciudades
 - Bogotá
 - Barranquilla
 - Sao Pablo
 - Recife
 - Caracas
- Las entrevistas a usuarios de motocicletas en la ciudad de Buenos Aires se realizarán antes del 15 de noviembre de 2012

Avance / Entrevistas

Temas tratados en las entrevistas

- Compra del vehículo y costos
- Uso/utilidad de la motocicleta
- Venta del vehículo
- Transporte urbano e infraestructura
- Seguridad vial/personal
- Formación
- La motocicleta como vehículo de trabajo

Avance / Entrevistas

COMPRA/ADQUISICIÓN

- Tener motocicleta incrementa la probabilidad de ser contratados.
- La velocidad como razón fundamental para el ahorro en desplazamiento bien sea como conductor o pasajero
- Los costos de cuotas (crédito), combustible y mantenimiento son muy bajos comparados con el transporte público.
- La moto es más cómodo que transporte público
- El pico y placa de autos fue motivo de compra de motos (Bogotá)

USO/UTILIDAD

- Existe una cultura y sentido de pertenencia en el medio
- Los amigos ejercen presión de compra y la familia ejerce presión de no compra
- El uso prolongado de la moto genera molestias en los ojos y espalda
- Todos recomendarían a otros usar la motocicleta

Avance / Entrevistas

VENTA

- Algunos venderían la moto si se casan o tienen hijos
- La inseguridad vial influye en la venta
- Si se vende la motocicleta se compra otra mejor
- Si compran automóvil, muchos no venderían la moto

INFRAESTRUCTURA/OTROS MODOS

- La mayoría no usarían el transporte público. En Barraquilla el TP se calificó como bueno pero con poca cobertura
- El mal estado de la infraestructura es causa de accidentalidad (Bogotá y Caracas)
- En Bogotá y Caracas se manifestó empatía con los carriles exclusivos para motos, mientras que en Sao Pablo algunos dicen que éstos ya está muy congestionados y una persona en Caracas afirmó que
carriles_exclusivos= +velocidad= +accidentalidad

Avance / Entrevistas

SEGURIDAD VÍAL/PERSONAL

- Se evidencia concientización sobre el peligro del mal uso de las motos (p.ej., andar en zigzag entre los autos)
- Son conscientes de la vulnerabilidad-están mas expuestos
- Se reconoce la importancia de los elementos de protección

FORMACIÓN

- Se manifiesta la necesidad de formación (todas las 5 ciudades) o de mejor formación en el caso de Sao Pablo
- Las mujeres y usuarios de motos de alta gama son más precavidos, así como los que son propietarios

Avance / Entrevistas

LA MOTO COMO HERRAMIENTA DE TRABAJO

- Mayor probabilidad de ingresos
- Imprudencia por naturaleza del trabajo: pago contra volumen o tiempo
- No son respetados en la vía por otros conductores (buses, camiones)

Avance / Encuestas

ENCUESTAS:

- Encuesta a usuarios de la motocicleta como vehículo individual de uso privado (para ir al trabajo, estudiar, de compras, asuntos personales...)
- Encuesta mototaxistas, despachadores en moto, repartidores de domicilios, cobradores en moto, instaladores en moto y en general personas trabajan en la motocicleta
- Encuesta pasajeros de mototaxi y no usuarios de motocicleta (usuarios de transporte público, automóvil, bicicleta, taxi y a pie)

Avance / Encuestas

CATEGORÍAS DE PREGUNTAS:

- Datos sociodemográficos del encuestado/tipo de usuario
- Datos de la Motocicleta y su uso
- Datos de modos alternos y modo anterior
- Datos del Viaje Actual
- Datos del viaje de un día típico de la semana
- Factores de uso/adopción (escala de Likert)

Avance / Encuestas

- En Bogotá se realizó un trabajo piloto inicial con el fin de testear las herramientas y la metodología diseñada
- Una vez se obtuvieron los resultados del piloto se procedió a ajustar las herramientas y se volvió a campo para aplicar las encuestas definitivas
- Los resultados de las encuestas están en proceso de georeferenciación de viajes y digitación de todas las variables

Gracias