

# LAS MOTOS LLEGARON PARA QUEDARSE

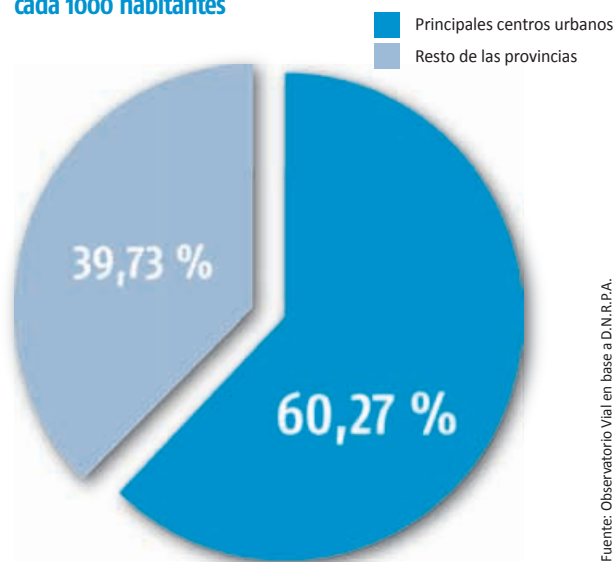
En los últimos años, los grandes cambios socioeconómicos han facilitado el acceso a motovehículos por parte de grandes sectores de la sociedad, modificando de este modo, la estructura del tránsito en muchas ciudades. Como se observa en las cifras recientemente publicadas en nuestro sitio oficial, esta nueva realidad ha impactado directamente en la siniestralidad. Mientras los índices asociados a vehículos confirman la tendencia a la baja desde la creación de la ANSV, las cifras relacionadas con motos muestran un comportamiento inverso.

## CRECIMIENTO DE LA DEMANDA

El crecimiento económico junto con otros factores, hizo posible que una mayor cantidad de personas se encuentre en condiciones económicas de adquirir una motocicleta. En este aspecto, las ventas del mercado interno de motovehículos se han disparado en forma exponencial en los últimos 7 años.

El escenario actual indica además que existen polos de concentración en el país. Los principales centros urbanos de las provincias de Santa Fe, La Rioja, La Pampa, Córdoba, San Juan y Tucumán son aquellos que disponen del mayor parque de motovehículos patentados y los que más unidades incorporaron entre 2010 y 2011. Estos datos se relacionan directamente con la concentración demográfica existente en el país.

### Polos de concentración de parque registrado: motovehículos cada 1000 habitantes



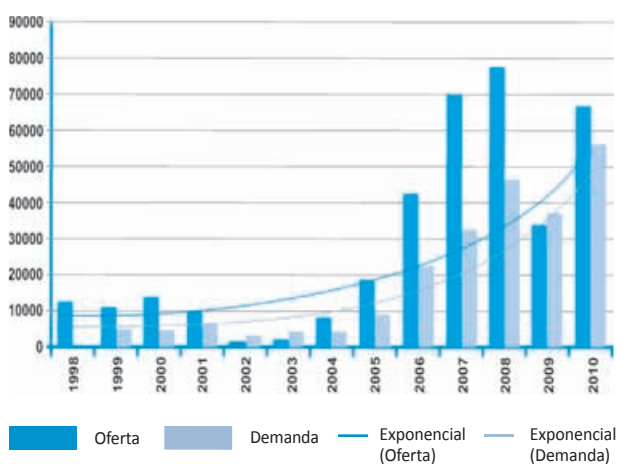
Fuente: Observatorio Vial en base a D.N.R.P.A.

El 60% del parque registrado de motovehículos cada 1000 habitantes se encuentra focalizado en centros urbanos que corresponden al 30% de la población.

Los indicadores socioeconómicos muestran una gran heterogeneidad estructural en términos geográficos. Las provincias del NOA y NEA, caracterizadas por niveles de ingresos bajos y alta incidencia de motovehículos, presentan una realidad diferente a las provincias pampeanas y de la Región de Cuyo, en donde las concentraciones poblacionales y los niveles de ingresos son mayores pero la incidencia de los motovehículos en relación a los automóviles es menor. En este sentido, la concentración de usuarios de motovehículos se encuentra en

los niveles socioeconómicos medios y bajos según el tipo y el precio de las motos más vendidas en el país.

## Evaluación de la oferta y la demanda



Fuente: Observatorio Vial en base a datos de INDEC y ACARA

El principal tipo de vehículo es el automóvil con 56% del parque automotor en tanto que las motocicletas y ciclomotores ocupan el segundo lugar con un 23%. Sin embargo, en **cuatro provincias del norte del país (Santiago de Estero, La Rioja, Tucumán y Chaco) la cantidad de motocicletas y ciclomotores supera la cantidad de automóviles.**

Los indicadores socioeconómicos, geográficos, climáticos y demográficos inciden directamente en la concentración de motovehículos en el territorio nacional. Por un lado, los niveles de ingreso de las provincias del NEA y NOA permiten un acceso más directo a motovehículos que a automóviles, y por otro, teniendo en cuenta las temperaturas medias y altas del norte, la utilización de la moto o el ciclomotor resulta más amena que en las zonas de temperatura más baja. En cuanto al mercado de motovehículos, se observa un desplazamiento de las categorías más bajas hacia las cilindradas medianas, es decir, que los usuarios están adquiriendo progresivamente motos de mayor potencia. Estas últimas se utilizan con fines personales y/o de esparcimiento, mientras que la mayor parte de las de baja cilindrada quedan relegadas para el uso de delivery o mensajería.

## CAUSAS DEL INCREMENTO DE LA DEMANDA

La demanda de motos y ciclomotores asciende drásticamente debido a las buenas condiciones macroeconómicas

en el país, el incremento de los salarios en los sectores socioeconómicos bajos y medios y el acceso al financiamiento dado por la inclusión al circuito del trabajo formal. Otro factor incidente es que el motovehículo es un buen sustituto del transporte público.

### Puntos fuertes de los motovehículos

- Precio Competitivo - Fácil acceso a financiación
- Tiempo de desplazamiento
- Comodidad puerta a puerta
- Adecuados para negocio de mensajería, reparto a domicilio, etc

### Puntos débiles de los motovehículos

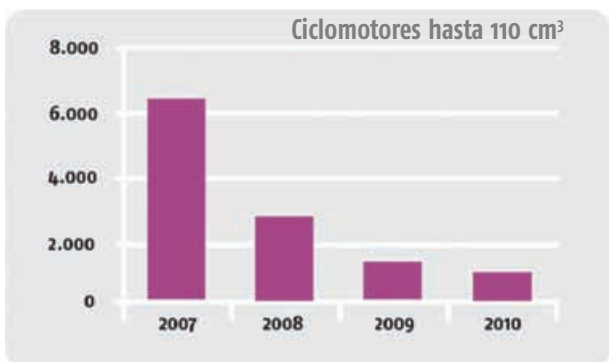
- Vulnerabilidad asociada a altas bases de mortabilidad y lesiones graves en siniestros
- Bajo uso del casco
- Conflicto con otros actores de tránsito (automovilistas, peatones)

## PATENTAMIENTO

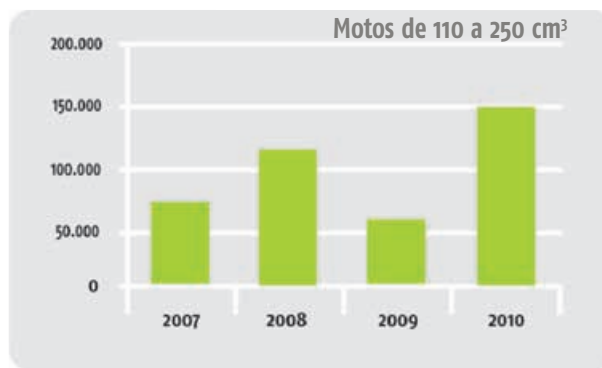
La apertura de los patentamientos por categoría muestra una fuerte concentración en las siguientes categorías:

- **Cub/Business:** moto pequeña con un espacio o step en el cuadro. Usa pedalines en lugar del piso de apoyapie interior del scooter. Tiene caja automática, baja cilindrada (abajo de 125 cilindradas), bajo desempeño, baja mantenimiento y bajo consumo de combustible. Velocidad máxima 100 km/ hora.
- **On /Off:** son motos entre 150 y 400 cc, para uso en ruta de aplicación dual calle y fuera de ruta.

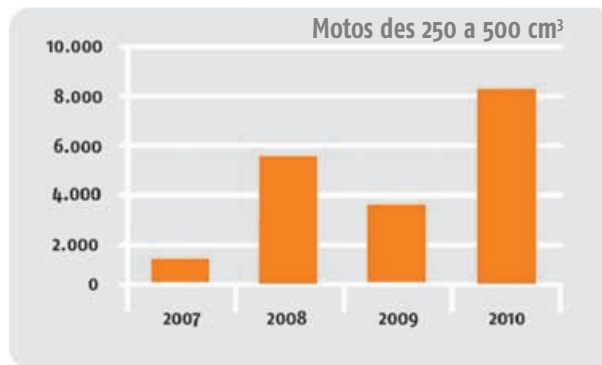
Estas categorías alcanzaron el 70% de las ventas internas, siendo las Cub las que dominan el mercado argentino. En la mayoría de los casos, se observa que al renovar la motocicleta se lo hace generalmente por una de mayor potencia. Los ciclomotores tienen hoy una posición minoritaria porque han sido reemplazados por las Cub, las cuales son más populares por su accesibilidad y practicidad, la postura cómoda, el pequeño tamaño y menor peso. Estas características las hacen maniobrables y simples y por lo tanto, facilita el uso para las mujeres.



Fuente: Observatorio Vial- Datos 2011

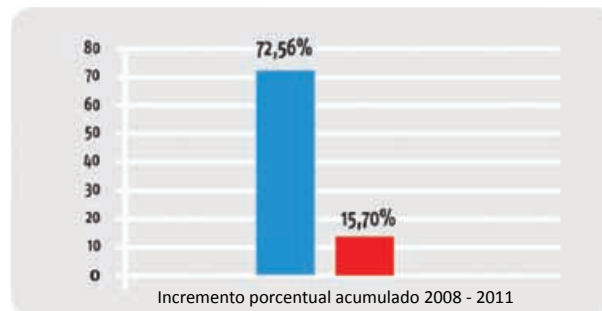


Fuente: Observatorio Vial.



Fuente: Observatorio Vial.

En el período 2008 – 2011 el parque de motovehículos creció 72,56%, mientras que el parque automotor registrado creció 15,70% durante el mismo período.

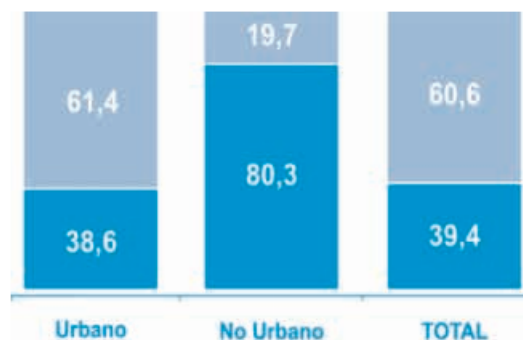


Fuente: Observatorio Vial.

■ Parque de motovehículos registrados ■ Parque automotor registrado

Estos cambios en la composición del mercado de motovehículos implican un ajuste en las políticas de seguridad vial, en pos de combatir el alza en la siniestralidad con este tipo de vehículo. Es necesario implementar políticas “a medida” apuntando a cada tipo de usuario y entendiendo las necesidades particulares de cada caso.

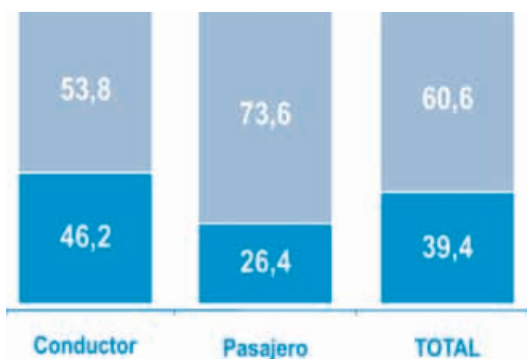
## USO DE CASCO



Por zona ■ SI ■ NO

La problemática es mayoritariamente urbana.

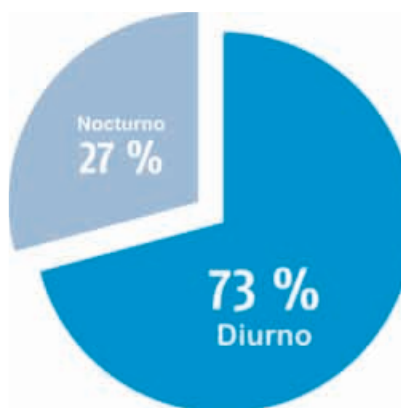
Fuente: Observatorio Vial.



Por pasajero ■ SI ■ NO

Fuente: Observatorio Vial.

### Siniestros de motovehículos según momento del día

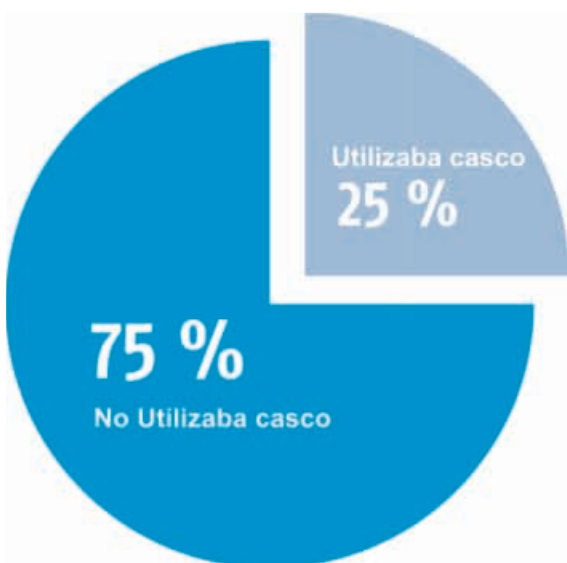


Fuente: Observatorio Vial.

El 73% de los siniestros de motovehículos ocurren durante el día.

**HAY QUE DARLE A LOS MOTOVEHÍCULOS LA IMPORTANCIA QUE TIENEN Y MERECE EN EL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**

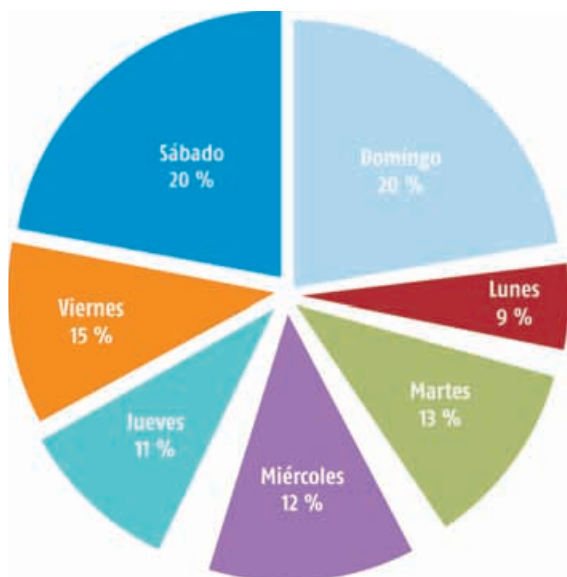
### Relación de fallecidos y uso de casco



Fuente: Observatorio Vial.

El nivel de mortalidad sin casco es 3 veces mayor.

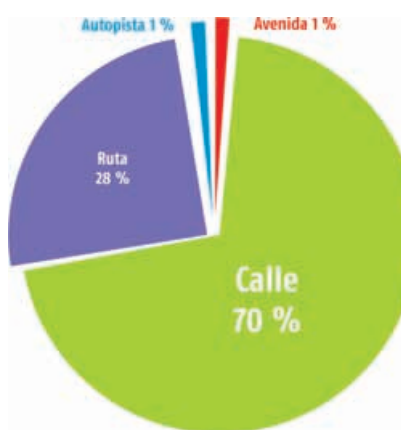
### Siniestros con motovehículos, según el día de semana



Fuente: Observatorio Vial.

El 40% de los siniestros de motovehículos ocurren durante el fin de semana.

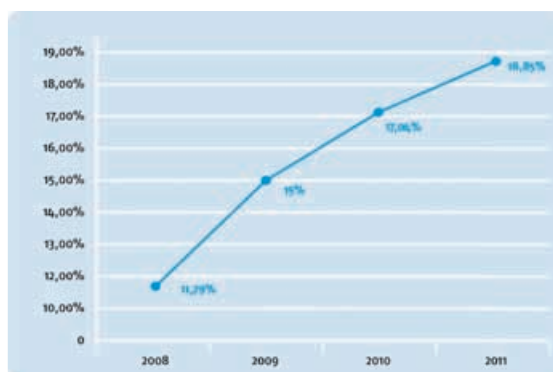
### Siniestros de motovehículos por tipo de vía



Fuente: Observatorio Vial.

El 70% de los siniestros de motovehículos ocurren en zona urbana.

### Participación de motos y ciclomotores en siniestros viales



Fuente: Observatorio Vial.

### Fe de erratas (Boletín Nº 11 - Enero 2012)

Uso del cinturón de seguridad, según la posición ocupada en el vehículo (%) ■ Sí ■ No



Fuente: Observatorio Vial.

# RANDAZZO INAUGURÓ EL XI ENCUENTRO IBEROAMERICANO DE RESPONSABLES DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL



El ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, inauguró el XI Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial, en donde se lanzó el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). La sede elegida para esta edición fue la Ciudad de Buenos Aires, del 19 al 21 de marzo.

El encuentro estuvo coordinado por la ANSV y participaron los representantes de España, México, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Durante las reuniones, desarrolladas en tres jornadas, se firmaron actas que buscan afianzar una nueva cultura vial y se analizaron las diferentes problemáticas regionales relacionadas con la materia, como por ejemplo, los siniestros de motos y el no uso del casco. Al respecto, Florencio Randazzo indicó: “Nuestro objetivo es que, a partir del intercambio de experiencias, podamos encontrar soluciones al problema de los siniestros en los que están involucrados ciclomotores y motos”, y agregó que

“la seguridad vial es una política de Estado que seguiremos profundizando”.

El lanzamiento del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial - proyecto de cooperación entre países y cuyo objetivo es reforzar capacidades técnicas -, permitirá crear una base de datos común, que posibilitará la elaboración de informes sobre la siniestralidad en Iberoamérica.

El director ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Felipe Rodríguez Laguens, sostuvo: “La posibilidad de que hayamos presentado el OISEVI representa un viejo anhelo de los países latinoamericanos por obtener información para la toma de decisiones estratégicas hacia los gobiernos, gestionar los recursos y generar proyectos sustentables”.

Entre los puntos más destacados de las diferentes actas que se firmaron, se determinó que Costa Rica y Perú ingresarán al Comité Director, que habrá un secretario técnico y que además se incorporará un Consejo de Cooperación Técnica y Económica.

Por su parte, el Observatorio Vial de la ANSV Argentina expuso un estudio de registro observacional, realizado en 2011, sobre el comportamiento y la cultura vial de los argentinos en relación con el uso de casco y el cinturón de seguridad. También se presentó la Base de Datos IRTAD-LAC, como un grupo de trabajo de adhesión voluntaria que funcionará en la misma línea que el IRTAD (International Road Traffic and Database), pero que afectará exclusivamente a los países de Iberoamérica.

El XI Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial dejó como saldo la importancia de seguir trabajando en la consolidación de una nueva cultura vial que implique a toda la región. El OISEVI tiene una página web oficial - [www.oisevi.org](http://www.oisevi.org) - donde se puede encontrar más información sobre el organismo y sus países miembros.



# PRIMERA CAMPAÑA DE CONCIENTIZACIÓN SOBRE EL TRAUMATISMO ENCÉFALO CRANEANO (TEC)



Durante el mes de mayo, y por iniciativa del ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, y del presidente de la Fundación INECO, Facundo Manes, se desarrolló la Primera Campaña de Concientización sobre el Traumatismo Encéfalo Craneano (TEC), de la que participó la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El evento, de entrada libre y gratuita, tuvo lugar en el Rosedal de Palermo y contó con la presencia del director ejecutivo de la ANSV, Felipe Rodríguez Laguens, quien sostuvo: “Cuando se intensifican los controles se logra un nivel de uso del casco del 86%. Sin embargo, en algunas localidades solamente una de cada cuatro personas lo usan. Es una problemática en la que estamos integramente abocados, porque representa la mayor causa de muerte en menores de 35 años, que además son los que más utilizan las motos como medio de transporte”. Se realizaron múltiples actividades para toda la familia, desde talleres para los más

pequeños que apuntaban a la familiarización de estos con la seguridad vial, pasando por el Taller Itinerante, y finalizando con el sorteo de cascos, y terapias alternativas a través del canto y la música.

Además, Juan María Traverso y Sebastián Porto, dos íconos del automovilismo y el motociclismo nacional respectivamente, desarrollaron charlas de concientización vial sobre el uso del casco en las motocicletas y la importancia de respetar las normas de tránsito.

Cabe destacar que la campaña de Concientización sobre el Traumatismo Encéfalo Craneano tuvo por objetivo concientizar a la sociedad sobre la importancia de evitar las lesiones cerebrales, dándole prioridad a la seguridad vial y a la prevención de hechos viales.

Finalmente, agentes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial recorrieron el evento entregando al público folletería sobre seguridad vial.



# Boletín



Ministerio del Interior y Transporte  
Presidencia de la Nación

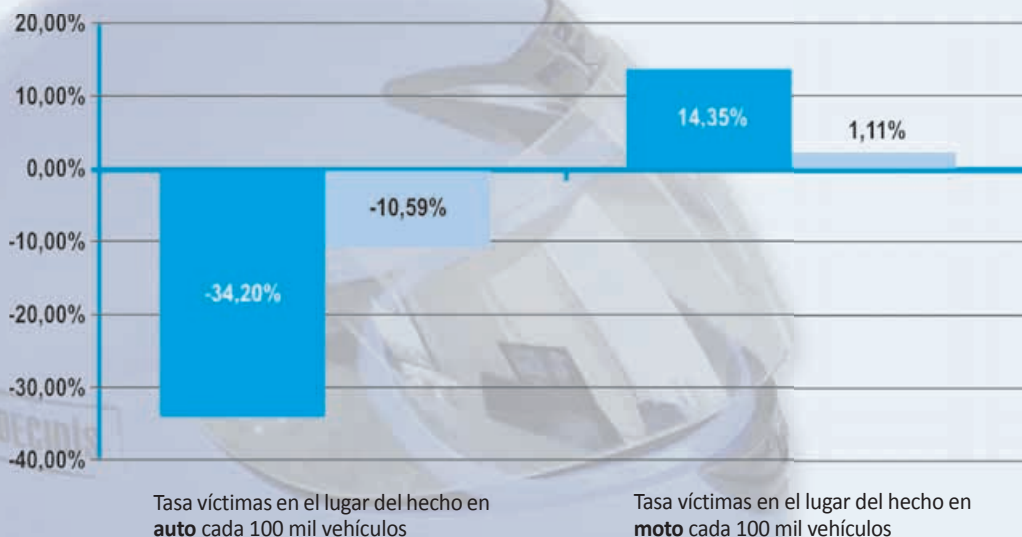
## Observatorio de Seguridad Vial

### SUMARIO

- La problemática de los motovehículos
- XI Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial
- Primera Campaña de Concientización sobre el Traumatismo Encéfalo Craneano (TEC)

*En esta edición se revela la problemática de los motovehículos y su incidencia en la siniestralidad vial.*

### Evolución de tasas comparadas de fallecidos en el lugar del hecho cada 100 mil vehículos



Fuente: Observatorio Vial.



Si se puede evitar, no es un accidente.