

EL COSTO DE MIRAR HACIA OTRO LADO

El auge de los ciclomotores y el mototaxismo son una muestra más de que los colombianos somos muy buenos para hacer leyes y regulaciones, pero pésimos para implementarlas en la vida real. La diferencia entre el mundo de las ideas del Estado y lo que realmente pasa en las calles es abismal.



Desde hace unos meses es común ver en Bogotá una escena: un motociclista se parquea y mira su teléfono. En unos minutos llega otra persona que también mira su teléfono y se encuentran. El motociclista le entrega un casco, se monta en la moto y arrancan. La misma escena se repite cuando llegan a su destino, el pasajero se baja, los dos miran su teléfono, intercambian unas palabras y cada quien continúa con lo suyo.

Las motos son hoy, en Bogotá y otras capitales como Medellín, algo que de acuerdo con la ley no debería ser: taxis. A pesar de ello, la práctica ya se estableció en todo el país, y veo difícil que tenga reversa.

A pesar de que el código nacional de tránsito dice explícitamente que las motos no se pueden usar como vehículos de transporte público, la realidad ya superó a las autoridades de lejos. Desde el mototaxismo en los pequeños municipios y ciudades intermedias, hasta la llegada de aplicaciones como Picap y Didi motos en las capitales, en la realidad estos vehículos son, de facto, medios de transporte público. Los pasajeros lo necesitan para movilizarse en ciudades con pésimos sistemas de transporte público y los conductores han encontrado un medio para emplearse en un país donde más de la mitad del trabajo es informal.

Lo mismo sucede con los ciclomotores. Visto bajo lo que dice la ley (Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte) éstos son prácticamente motocicletas. Deben estar registrados en el RUNT, tener placa y luces delanteras y traseras. Su conductor debe usar casco, chaleco reflectivo, contar con una licencia de conducción y no puede circular por las ciclorrutas y andenes.

No me sorprendería que cualquier bogotano que acabe de leer esto blanquee los ojos y resople en señal de incredulidad, porque todos sabemos que nada de esto

se cumple en la ciudad. Sería una rareza encontrar un ciclomotor que cumpla con la mitad de lo enumerado anteriormente.

Todo esto lo afirmo de acuerdo con mis observaciones cotidianas en la ciudad, pero el problema es que Movilidad tampoco cuenta con cifras de estos vehículos. ¿Cuántos ciclomotores se movilizan en Bogotá? ¿Quiénes los están fabricando y bajo qué parámetros de seguridad y calidad? ¿Qué tipo de motores están usando? ¿Son motores de menos de 50 cm³ como lo dice la norma? O hay ya ciclomotores circulando que superan este cilindraje ¿Cuentan con filtros para disminuir su contaminación ambiental y auditiva? Todas son preguntas básicas que, al parecer, ni la Secretaría de Movilidad ni el Ministerio se están haciendo.

Los ciclomotores van en aumento en la capital, lo cual no es de sorprenderse, en una ciudad donde el empleo formal escasea, al tiempo que llegan migrantes de toda Colombia y de Venezuela. Estos vehículos son una herramienta de trabajo de fácil acceso y que, junto al auge de plataformas de domicilios, se convirtieron en un generador de empleo.

Los Domiciliarios en ciclomotores son, hoy, parte del paisaje urbano de Bogotá.

Los ciclomotores y el mototaxismo son dos ejemplos claros de que los colombianos somos mejores para crear leyes y regulaciones que para implementarlas en la vida real. Por esa razón, cuando hace unas semanas quedó en video la inmovilización de un ciclomotor a un mensajero, la sensación de la mayoría fue de indignación e injusticia.

Las autoridades de movilidad no actúan, dejan que el problema crezca y, ya cuando "se creció el enano", aquella práctica "ilegal" está normalizada e implementada por tal cantidad de personas, que es imposible aplicar la ley a rajatabla. Hoy, tanto el Congreso como el Ministerio de Transporte nos deben una ley que regule las plataformas de transporte, pero parece que es mejor seguir mirando a otro lado.

Mientras tanto, las consecuencias en las calles son tangibles. [La periodista Laura Sarmiento contó que se accidentó en una de estas motos pedidas por aplicación.](#) El conductor simplemente le quitó el casco mientras estaba tirada en piso y huyó. Hay conocimiento de personas que han muerto en accidentes en motos pedidas por aplicaciones, pero de nuevo, nadie lleva registro de esto, ni hay acciones reales para ponerlas en cintura.

Este cuento no es nuevo, las autoridades distritales nunca han estado en capacidad de implementar y hacer cumplir todas las normas que existen. Desde las de movilidad hasta las de construcción, de uso del espacio público o de uso del suelo. Es momento de sacar al Estado del "mundo de las ideas" y actuar para regular aquellas prácticas que los ciudadanos incluyen en su vida diaria.