

Las motos mandan en la ciudades

escrito por Andrés Preciado

Recientemente la Alcaldía de Bogotá ha anunciado medidas que restringen la circulación de motos en ciertas franjas de horas en algunos días y a la par determinó que en determinados momentos no es posible que las motos circulen con parrilleros. Más allá de las explicaciones en torno a la seguridad, el hecho generó una reacción que ya conocemos en las distintas ciudades del país cuando los gobiernos, nacional o locales, tratan de regular la circulación y forma de operación de las motos: el bloqueo generalizado y caos como forma de protesta.

Parece ser una forma probada de bloqueo de cualquier iniciativa de regular la operación de motos que parte del supuesto que no pueden ser sujetas de consideración normativa por parte del estado, y digo probada porque normalmente al bloqueo de varios días en las vías y sistemas de transporte le siguen reuniones de “diálogo y negociación” que terminan moderando las regulaciones inicialmente contempladas, dando un punto de victoria a los grupos o asociaciones de motociclistas, que si bien no puede decirse que son fuertemente organizados, hay que reconocer en ellos un poder de convocatoria multitudinario.

Los dueños y usuarios de motos, como todo ciudadano, tienen la posibilidad de reclamar y protestar ante medidas que consideren injustas o violatorias de derechos, por medio de vías de protesta institucionalizadas e incluso recursos jurídicos que permite la normatividad misma. Pero lo que no puede hacer campaña es la idea, que parece consolidarse, que las motos y sus maneras de operar son simplemente ingobernables o intocables.

Hay cuestionamientos válidos desde otras orillas, por ejemplo, en cuanto al no pago de peajes por parte de estos medios de transporte que usan las vías, por lo menos en cuotas proporcionales o la mayor vinculación de éstos, que también congestionan y contaminan, en el marco regulatorio de medidas usuales como las de pico y placa. Esto por mencionar

aspectos menos espinosos, ni hablar de una discusión inaplazable en torno a cómo se tasan los impuestos y aseguramientos a las motos, involucradas mayoritariamente en siniestros y accidentes viales y el impacto que esto tiene en la cobertura de pólizas y seguros obligatorios y la carga al sistema de salud y movilidad.

Como ciudadanos, los motociclistas tienen derechos, pero también deberes que deben considerar en el marco de las obligaciones de movilidad y eficiencia que el Estado debe promover y los ciudadanos apoyar y aportar. Y en ese balance el saldo a favor de los motociclistas es muy amplio en derechos y muy corto en obligaciones hasta ahora, no quiere esto decir que se equiparen a las de los carros, pero sí que es necesario pensar en regulaciones proporcionales que nivelen la cancha de aportes ciudadanos.

El estado, para ser tal, tiene que ser una amenaza creíble y respetable, y si bien el diálogo debe ser una premisa de actuar, el bien superior es también una obligación de instituciones y funcionarios que debe buscarse, en especial cuando se trata de equilibrar situaciones desventajosas en la balance de cargas públicas que asumen los privados y en este campo claramente no puede permitirse que el privilegio de operación de los motociclistas siga siendo la excusa para la imposibilidad de regulación sobre esta actividad, porque esto pone a la capacidad del Estado en una posición sometida al poder de presión extorsivo por parte de un grupo específico.