

Mototaxi: deporte de alto riesgo

escrito por Esteban Mejía

Tomar servicios de mototaxi se ha vuelto alternativa para muchos con el auge de este servicio en aplicaciones como Didi, Uber y Picap. En una ciudad como Medellín, en la que según el informe Inrix los habitantes pasaron en promedio 91 horas en trancones al año (3,88 días), tomar moto es cada vez más atractivo. Pero el ahorro no es sólo en tiempo, también es en plata.

Una aplicación con descuentos puede cobrar viajes a 2000 pesos, 1200 pesos menos que la tarifa actual del Sistema Metro y de una porción considerable de los buses. Pero la realidad detrás de ese bajo costo está llena, en muchos casos, de riesgos para los usuarios: cascos endebles, vehículos en mal estado y conductores irresponsables.

Llevaba utilizando el servicio un par de meses pues, siendo estudiante universitario, representaba un ahorro importante en transporte. Podía salirme más barato que el bus, con la ventaja de no tener que esperar a que pasara cada media hora, si no más. ¿Cómo no preferir una tarifa más barata, que te deja exactamente en tu lugar de destino y sin tener que aguantar el caos del tráfico y del transporte público?

Pero dejé esta opción después de que uno de los conductores bajara una loma con la moto apagada —seguro para ahorrar gasolina— y tras haber estado cerca de un accidente, esos que tanto se leen en redes sociales. Quienes se han accidentado afirman no recibir respuestas contundentes por parte de las aplicaciones.

De hecho, el tema también se debe mirar desde una perspectiva de género. Un estudio del DANE muestra que, por cada hombre que utiliza estas aplicaciones, hay dos mujeres. Conversando con Sara Jaramillo, gestora social y también columnista de No Apto, esto puede deberse a las brechas que existen para comprar un carro u obtener un crédito para el mismo. El 70% de las licencias de conducción en el país les pertenecen a los hombres, según el Registro Único de Tránsito; la

mayoría de las mujeres en Colombia no tienen carro ni moto, así que sus opciones son utilizar plataformas digitales o transporte público. Si a eso sumamos la vulnerabilidad que implica caminar sola de y hacia las estaciones y el acoso e inseguridad del transporte público, los incentivos a favor de las aplicaciones de transporte en moto son evidentes.

Cabe aclarar, también, que el Código Nacional de Tránsito expresa de manera contundente que las motos no son permitidas para utilizar servicios de transporte público en el país. La falta de regulación pone en riesgo la vida de los usuarios y muchas de las aplicaciones, que ganan millones de dólares cada año, siguen sin hacerse responsables de los daños causados a los usuarios, ni de tener políticas claras de aseguramiento para ellos. Todo, bajo la modalidad de intermediarios entre arrendatario y arrendador.

No se trata de prohibir estas aplicaciones, sino de tener debates para regular su uso y plantearnos cómo mejorar las alternativas de transporte que ya existen. Asimismo, se deben tener las reglas claras frente a quién responde en caso de que exista un accidente, exigencias de seguros todo riesgo y otro tipo de regulaciones obligatorias que tengan que vayan desde temas extracontractuales hasta cosas tan sencillas como contar con un casco y un vehículo en buen estado.

Hace unos días, una joven murió en Medellín tras accidentarse en un servicio de Didi Moto. Ojalá no tengan que subir las cifras de muertes viales para promover opciones de transporte público seguras. Se necesita a los actores fundamentales, como el Ministerio de Transporte y la Secretaría de Movilidad, ideando estrategias para que la ciudadanía pueda movilizarse con todas las garantías de seguridad.

Otros escritos de este autor:

<https://noapto.co/esteban-mejia/>