



## PICO Y PLACA DEL LUNES FESTIVO

Hasta el mediodía podrán entrar todos los carros. De 12 p. m. a 4 p. m. ingresan las placas pares (0, 2, 4, 6 y 8). De 4 p. m. a 8 p. m., las impares (1, 3, 5, 7 y 9). Después de las 8 p. m., todos los carros podrán entrar.

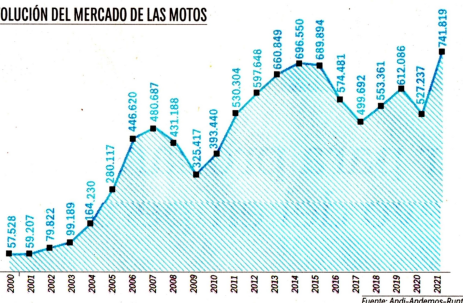
# Vehículos

## Se vendieron más de 740.000 motos

El año pasado, la industria de las motos fue una de las más favorecidas por los efectos de la pandemia. El temor al contagio y el desempleo alentaron las ventas.

REDACCIÓN VEHÍCULOS

### EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE LAS MOTOS



Jugando en contra de efectos tan negativos del covid como el desempleo y la disminución de ingresos en los hogares, la motocicleta se convirtió en la gran ganadora del 2021 al lograr una venta histórica de más de 740.000 unidades, triplicando a las de la industria automotriz, que pasó el año 'raspando' con 250.000.

Desde el 2014, año que tenía el récord en ventas con 696.550 unidades, la industria de las motos no tenía cifras tan favorables, que se pueden explicar por el temor de la gente al contagio en el transporte público, a sus costos, y también, porque la motocicleta se convirtió desde hace muchos años en elemento clave para generar empleo informal como el mototaxismo, o formal como el de mensajería y los domicilios.

Y si bien las 741.819 motos nuevas que se vendieron el año pasado, según reporta la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible, Andemos, son una gran noticia para la industria nacional, que produce cerca del 85 por ciento de estos aparatos, preocupa que, a pesar de las altas cifras de siniestralidad, se siga entregando licencias de conducción como quien reparte volantes publicitarios en las calles.

Según el Registro Único Nacional de Tránsito, RUT, en datos entregados a EL TIEMPO, en 2021 se expidieron 448.307 licencias de conducción a motoci-

clistas en categorías A1 (para motos de hasta 125 cm<sup>3</sup>) y A2 (motos de más de 125 cm<sup>3</sup>).

Lo que más llama la atención es que estas 448.307 licencias se expidieron por primera vez a novatos que, en teoría, son personas que nunca habían manejado motos, que compraron una nueva o una de las 528.963 usadas que se negociaron en el 2021.

En países como España, y en general en la Unión Europea, para optar por las licencias de categoría A1 y A2 hay que presentar tres exámenes, uno teórico y dos prácticos, uno en pista o circuito cerrado y otro en tráfico real. Pero, además, por norma, quien aspira a una licencia A2 debe certificar una experiencia mínima de dos años en la catego-



La motocicleta ratificó en el 2021 su determinante papel como medio de transporte y generador de ingresos. FOTO: H. MORENO. ETC

ría A1. En el 2021, en Colombia solo se expidieron 1.311 licencias de categoría A1, que se supone son para quienes empujan en el mundo de las dos ruedas, y a la gran mayoría de novatos, 446.596, se les dio licencia A2, para motos de alto cilindraje. Para ello solo tuvieron que presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística y un certificado de aptitud física para conducir.

La experiencia y falta de pericia son algunas de las razones por las cuales los motociclistas ponen la cuota más alta entre los muertos y lesionados en accidentes de tránsito. Según cifras del Observatorio de Movilidad de Bogotá, en el 2021 145 motociclistas perdieron la vida en accidentes en la capital; el 34 por ciento de todas las víctimas fatales en siniestros viales.

Y a corte de octubre pasado habían muerto 5.887 personas. Los motociclistas representan el 76,3 por ciento de los muertos en accidentes de tránsito cuando una motocicleta estuvo involucrada (3.479 casos).

Entre tanto, las cifras de ventas de motos siguen, y seguirán, al alza dada las nuevas restricciones al uso del carro particular y por el otro lado la creciente siniestralidad. Mientras, el Ministerio de Transporte tiene en gavetado hace años un proyecto para hacer más exigente el licenciamiento a los motociclistas colombianos.



El próximo martes vuelve a Bogotá el pico y placa todo el día, desde las 6 a. m. hasta las 9 p. m.

## El carro particular, primer grandamificado del nuevo año

EN EL 2022, LOS DUEÑOS DE CARROS PARTICULARES TENDRÁN QUE PAGAR MÁS POR IMPUESTOS, SEGUROS Y COMBUSTIBLES. EN CONTRAPRESTACIÓN, EN BOGOTÁ DEBERÁN DEJARLOS GUARDADOS DURANTE CUATRO MESES.

No empieza bien este 2022 para los conductores y dueños de vehículos, especialmente en Bogotá, en donde solo podrán usar sus carros durante ocho meses, pero los impuestos, revisiones y seguros sí tendrán que pagarlos plenos durante todo el año por cuenta de la ampliación del pico y placa a partir del 11 de enero.

Esta es solo una de las abolladuras causadas por el feroz marzo de alzas y cobros, porque si se revisa la carrocería en detalle, como cuando usted lleva su carro al latonería para arreglar un golpecito, al final le van a ir apare-

ciendo otros que no se veían y que harán que el bolsillo se resienta.

Entre estos están: el aumento del precio del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Soat; de la revisión técnico-mecánica, de los seguros todo riesgo, de los impuestos, de los peajes, de la gasolina, de los parqueaderos, para hablar solamente de los que facturan tanto el Gobierno Nacional como las alcaldías, como la de Bogotá, que decidió ponerle precio al trancón.

**Pico y placa todo el día**

En plena campaña, la alcaldesa

Claudia López aseguró que no extendería el pico y placa y citó como efectos negativos la compra de un segundo carro y, por consiguiente, el crecimiento del parque automotor. "Lo que terminamos es peor de trancados, el remedio ha sido peor que la enfermedad".

A partir del martes, los bogotanos no podrán usar sus carros entre las 6 a. m. y las 9 p. m. Y desde el 10 de enero también aplicará el pico y placa los lunes festivos en nueve entradas a Bogotá. De paso, esto afectará de manera importante todos los negocios de los municipios vecinos que se surten de la

clientela recreativa que sale de la capital en esos días libres.

Hoy, la alcaldesa hace todo lo contrario a lo que prometió. Nadie niega que la ciudad está atorada y seguirá así por mucho tiempo.

El problema es que decisiones como estas afectan al ciudadano, a las familias, al comercio, quienes terminan pagando los platos rotos de la falta de visión e improvisación de las administraciones de Bogotá, las pasadas y la actual.

Para empezar, obligan a los dueños de carros particulares a subirse a un pésimo sistema de transporte que, además, acaba de subir el precio del pasaje. ¿Qué va a pasar con los padres de familia que llevan a sus hijos al colegio en la mañana? No hay que olvidar que muchos decidieron no volver a utilizar rutas escolares por los altos costos y la pérdida del empleo. ¿Y los que viven de su carro en pequeños negocios o emprendimientos?

Esta medida, con sus horarios caprichosos y sin consultar las necesidades de la gente, como ha ocurrido antes, incentivaría la compra de un segundo carro y aumentaría el precio de los usados. Quedan opciones, dice el secretario de Movilidad: pagar para circular los días de restricción, lo cual no es otra cosa que ponerle precio al trancón cuando el objetivo debería ser dejar el carro. También, comprar un carro cero emisiones (eléctrico) o híbrido, cuyos precios no están al alcance de todos los bolsillos, o usar el transporte público o la bicicleta. Será muy interesante ver cómo le van sus pedidos y mercancías los trabajadores independientes en TransMilenio o en bicicleta por las inseguras e improvisadas ciclorutas.

**Se evaporó el descuento**

Aunque luego de varios intentos, el Congreso aprobó un descuento del 10 por ciento por una única vez aplicable a la tarifa del 2022 para conductores con buen comportamiento vital y oportuna renovación del Soat durante 2020

y 2021, este tendrá un ajuste para sus tomadores del 12,24 por ciento, según la Superfinanciera, debido al número de accidentes y el costo de la atención de los lesionados.

Por ese aumento, el representante Alejandro Vega, autor de la ley que dio ese beneficio, aseguró que "el Gobierno Nacional se burla de los colombianos y atropella la voluntad política del Congreso" y pidió "replantear la medida y defender la avanzada con nuestra ley".

En carta dirigida al superintendente financiero, Jorge Alexander Castaño, el congresista pidió revocar la decisión, y en su lugar, "ordenar un aumento que coincida con el que señala la Nota Técnica", es decir, "un aumento que no supere el 0,67 por ciento".

**Combustibles, al alza**

Desde el 1.º de enero, el precio de la gasolina aumentó \$176 y \$166 el ACPM. En promedio, el galón de gasolina corriente será de \$9.048, mientras que el precio del ACPM queda en \$8.884.

Esta no será la única alza en los combustibles—de acuerdo a cómo se ve el panorama internacional y en el país—, que se da luego de varios meses de estabilidad en los precios, según Ecopetrol, gracias al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC).

Por hacia el futuro la situación puede ser más complicada por el bolsillo de los colombianos. Un sondeo de la agencia Reuters entre analistas y especialistas prevé que el Brent (petróleo de referencia en el mercado europeo) tendrá un precio promedio de 75,33 dólares el barril y la expectativa para el West Texas Intermediate, WTI, (petróleo de referencia en EE. UU.) es de 73,31 dólares por barril, en promedio.

Estos pronósticos pueden variar dependiendo del comportamiento de la economía y el precio del dólar (que arrancó el año por encima de los 4.000 pesos), así como del despegue en firme de la campaña para la presidencia 2022-2026.