

1.800 robos cometidos por pasajero en 2023

# Parrillero en moto: piden revivir restricción en pro de la seguridad

Tras el atraco a un concejal se reabrió el debate, para que el Distrito considere esta medida. Sin embargo, estudios y expertos coinciden en que la respuesta a los hurtos no debe ser reactiva y, muchos menos, estigmatizante, a partir de una restricción que no ha mostrado resultados a largo plazo.



MARÍA  
ANGÉLICA  
GARCÍA  
PUERTO

magarcia@elespectador.com  
@\_amariag

Se reabre el debate alrededor de una vieja estrategia de seguridad en la ciudad: restringir el parrillero en motocicleta. Esta revivió tras el asalto del que fue víctima el concejal Rolando González, el pasado 13 de febrero, cuando llegaba a su casa en Chapinero. Allí, unos sujetos que se movilizaban en moto, lo encañonaron y lo asaltaron. El caso generó solidaridad en el cabildo, donde algunos de sus colegas, no solo reiteraron la preocupación por la inseguridad y la necesidad de una respuesta eficaz contra el delito, sino que plantearon la importancia de retomar la restricción como parte de la solución.

“No son todos los moteros, ¿pero quiénes lo atracaron? Unos bandidos en moto. Es una propuesta que está sobre la mesa y el alcalde tendrá que revisarla”, manifestó Darío Fernando Cepeda. Por su parte, Rolando González envió una misiva al alcalde Carlos Fernando Galán, solicitando implementar un plan piloto (restringiendo al parrillero hombre), con base en criterios como aplicarla en puntos calientes de delitos de alto impacto como las localidades de Los Mártires, Chapinero, Usaquén, Suba y Engativá, y alrededor de zonas financieras y comerciales. “Muchos casos de fleteo y de hurto se hacen perfilando a las víctimas, como lo hace la estructura delincinencial ‘Los Rolex’”, señaló González.

Lo anterior, “acompañado de varias medidas adicionales” como el control del mal parqueo en esos puntos “que permite el perfilamiento”; aumento de las cámaras de videovigilancia, “especialmente de las cámaras LPR (Reconocimiento de Placas), y sobrevuelo de Sistemas Aéreos Remotamente Tripulados-SART”. Aun-

que al principio de la actual administración se revocó la circular que mantenía la medida, esta vez parecen dispuestos a revisarla, a partir de la solicitud desde el Concejo, según dijo Galán. “No estamos cerrados a analizar ese tipo de alternativas. En el pasado se ha implementado. Si bien, no ha habido resultados, según los estudios, le pedí al equipo de seguridad que revise una medida eventualmente de parrillero limitada, en zonas y horarios”.

En contravía, el concejal de los motociclistas, Julián ‘Fuchi’ Forero, rechazó tajantemente la posibilidad de esta medida, pues los “responsabiliza por el incremento en la inseguridad”, en vez de reducir los hurtos de motocicletas, que en 2024 llegó a 5.269 y las cuales los delincuentes están usando para sus crímenes. “Por más restricciones que se pongan a los motociclistas el problema no disminuirá y solo se incurrirá en una estigmatización a 1.200.000 personas”, aseveró Forero.

## ¿Ha funcionado?

Luego de aplicar la restricción de parrillero en las dos alcaldías de Enrique Peñalosa (2000 y 2018) y recientemente en la administración de Claudia López (entre el 21 de abril de 2022 y el 30 de junio de 2023), los resultados no parecen tan efectivos. La última medida, aplicaba los jueves, viernes y sábado, desde las 7:00 de la noche hasta las 4:00 de mañana. Igualmente, los conductores y sus acompañantes debían tener un distintivo con la placa de la moto en la parte posterior externa del casco. El incumplimiento de estas medidas significaba la inmovilización de la moto y una sanción para el conductor.

Según la Secretaría de Seguridad, para junio de 2022, la medida impactó el 3 % del total de viajes que se hacen en motocicleta en la capital y disminuyó el hurto a comercio (15 %), hurto a personas (13 %), hurto a residencias (30 %), hurto a automotores (28 %), hurto a motocicletas (1 %) y lesiones personales (4 %). Si bien, estos indicadores darían un resultado positivo,



En Bogotá, los estratos 1 y 2 son quienes más se movilizan en motocicleta. / Jose Vargas

la interpretación que hacen los expertos es otra. Por ejemplo, Michael Weintraub, director del Centro de Estudios sobre Seguridad y Drogas (CESED), de la Universidad de los Andes, asegura que esta restricción no reduce sustancialmente los delitos. “No hay variación pública de estas medidas y sus efectos sobre la seguridad no son persistentes en el tiempo. Desaparecen con diferentes formas”.

Por esta razón, para Weintraub, propuestas como la del concejal de implementar la medida, en zonas específicas, terminarían por desplazar el delito a otras localidades u otros medios de transporte. Pero este no sería el único costo. El documento ‘Restricciones a motocicletas y sus efectos sobre el crimen en Colombia’, elaborado por el CESED, resalta que tendría un impacto para la misma Policía de Tránsito, ya que “depende de la capacidad de las autoridades locales de hacer respetar la prohibición”. Es decir, los uniformados terminarían enfocándose en monitorear si se

está acatando la medida (más costos) y no “patrullando las calles, para intentar persuadir el delito”, dice el docente.

Por otro lado, está el costo social. No solo el concejal ‘Fuchi’ quien representa también al gremio Street Brothers, se opone completamente a la idea. Miguel Forero, líder de SOS Moto Cultura, señala que “afectaría a una ciudad que se mueve en moto. ¿Por qué tenemos que pagar las negligencias de la justicia? ¿Por qué no tenemos policías suficientes?”. Según la Encuesta de Movilidad Bogotá - Región 2023, en la capital hay una motocicleta por cada 5,40 hogares (551.518) y la concentración más alta de motos está en los estratos 1 y 2, con 0,20 motos por hogar. Para quienes usan moto en los estratos bajos, el costo promedio de viaje es de \$5.500 (\$2.750 por pasajero), en comparación con \$13.000 en taxi, \$12.400 en automóvil privado y \$3.200 en transporte público.

“El hurto está bien caracterizado y lo que nos muestran las cifras es que el uso



de la motocicleta es frecuente para cometerlo. Se entiende que esto sea el análisis más fácil, a la hora de buscar un responsable, pero no funciona en términos de la generalización que esto lleva. Al final, es un mensaje discriminatorio, porque hay quienes usan la motocicleta para trabajar o transportar a su familia”, argumenta Felipe Mariño, director del programa Bogotá Cómo Vamos.

### ¿Cómo mejorar la seguridad?

Según cifras de la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos de la Secretaría de Seguridad, durante 2024 se denunciaron 129.950 hurtos a personas. Una variación del -18,1 % respecto al 2023. Panorama que no fue igual para los delitos de alto impacto como el homicidio, las lesiones personales, los delitos sexuales y la violencia intrafamiliar, que experimentaron aumentos significativos.

Sin embargo, la percepción de seguridad dista de estos resultados. Según el sondeo

**“Al final es un mensaje discriminatorio, porque hay quienes usan la motocicleta para trabajar o transportar a su familia”,**

Felipe Mariño, director Bogotá Cómo Vamos.

de Invamer Poll, del 25 de agosto de 2024, el 53,5 % de los encuestados respondieron que la inseguridad es el principal problema que tiene Bogotá. El 31,3 % de las personas señaló que han sido víctimas de hurto en cualquier modalidad (atracos, cosquilleo, raponazo, fraude, engaño, paseo millonario, etc). Lo llamativo de estos resultados, es que la mayoría de bogotanos no denunciaron el delito (53,9 %), frente a los que sí acudieron a las autoridades (46,1 %).

“La percepción no necesariamente está alineada objetivamente con los delitos. La información que consumes; la experiencia que tienes con la policía; las condiciones físicas del entorno (si hay buena o mala iluminación, basura, etc), y la victimización directa o indirecta, son los factores que más influyen en la construcción de esa percepción. Puede que nunca te haya pasado nada, pero tú te sientes inseguro”, analiza Mariño.

Aunque no hay una solución mágica para mejorar la seguridad de la capital, Michael Weintraub enfatiza que el despliegue policial debe enfocarse en los lugares de alto riesgo, para que allí hagan más patrullaje para controlar comportamientos de alto riesgo “como el consumo de alcohol que terminan en riñas y homicidios; asegurar la reintegración social y al mercado laboral “de personas que pasaron por un sistema carcelario, en un contexto donde la reincidencia alcanza casi el 50 %”, concluyó.

Por su parte, Mariño agrega que “hay que tomar decisiones que afecten toda la cadena de valor del delito de hurto”. Y eso arranca desde una corresponsabilidad de prevención de los ciudadanos, de estar cuidando sus cosas y no comprar objetos hurtados. Después, que los policías estén focalizados en los horarios y zonas donde hay más ocurrencia de delitos. “No hay un número mágico de cantidad de policías, para que se pueda prevenir y controlar los hurtos, lo importante es que lo que exista funcione bien”. Finalmente, que “todo el aparato de justicia funcione”. “Hay personas con anotaciones, que son capturadas y reinciden”, destaca el director de Bogotá Cómo Vamos.

De esta manera, Mariño y Weintraub, coinciden en que el alcalde Galán no debe imponer la medida de restricción de parrillero hombre, recogiendo los mencionados costos sociales, políticos y de vigilancia, que terminan por no desaparecer el delito. “No es un buen momento de repetir cosas que no sirven”, sentencia Mariño. Al contrario, instan a tener discusiones de políticas diferentes que encaminen a cumplir con el abanderado PDD, ‘Bogotá Camina Segura’.