

## Transporte especial, el trancón que les gana a las autoridades

En dos años Bogotá pasó de tener 38.480 placas a 51.741. Es decir, un aumento del 34,46 %.

Por: NATALIA GÓMEZ CARVAJAL |

8:40 p.m. | 5 de marzo de 2016



Foto: Mauricio León

Esta foto tomada el viernes muestra cómo los blancos...



80

COMPARTIDOS

El silencio en las vías que dominaba durante los días sin carro en Bogotá desapareció. Cada vez es mayor el tamaño de la mancha blanca que ocupa las calles y se une al trancón diario.

De los más de 2 millones de vehículos matriculados en Bogotá para el 2014, el 5,57 por ciento corresponde a vehículos públicos, es decir, a placas blancas de taxi, de bus o especiales.

Esto equivale a 113.843 vehículos, según cifras de la Secretaría de Movilidad del 2014, que por el tipo de servicio que prestan solo tienen un día de pico y placa a la semana, en el caso de taxis y buses, y ninguno para los especiales. Estos últimos representan el 45,45 % del parque automotor público de la ciudad.

La capital tiene congelado el número de taxis desde 1993. En esa época había solo unos 37.000 vehículos en operación, pero se ha incrementado a punta de jugarretas jurídicas. No obstante, la cifra se ha mantenido más o menos estable desde el 2013, cuando había 50.891 amarillos. Hoy hay 51.510.

El número de buses tampoco ha variado mucho. Así que la mayor parte del incremento de estas placas blancas se ha dado en la categoría especial, que solo tiene autorización para circular si tiene contrato para transporte escolar, de turismo o empresarial. Regla que no siempre se cumple.

No obstante, las autoridades tienen dificultad para diferenciar los que cumplen de los que practican la piratería o los usan para evadir el pico y placa.

“El problema es nacional y del Ministerio de Transporte. Los municipios deberían poner pico y placa para las categorías de menos de 15 pasajeros, porque las de 4 y 5 pasajeros es obvio que hacen transporte individual ilegal. Esa sí sería una herramienta de control”, señaló Ernesto Sandoval, representante de los transportadores en Fenalco Bogotá.

### ¿De dónde salieron?

Entonces, no son los taxis y los buses los que han cambiado el paisaje urbano, sino los demás carros que se han matriculado con placas especiales (de color blanco). De hecho, entre el 2012 y el 2014, el número de este tipo de automotores aumentó el 34,46 por ciento: se pasó de 38.480 especiales a 51.741.

En contraste, y a pesar de que representan el 93,62 por ciento del parque automotor bogotano, entre el 2012 y el 2014 los carros particulares (incluidas las motos) solo aumentaron el 15,36 por ciento.

Y eso que esos son solo los que están matriculados en Bogotá. No es raro ver por las calles otros de Cota, Zipaquirá o Chía, aprovechando que los taxis no pueden salir de la ciudad donde están matriculados, a menos que paguen la planilla del Ministerio de Transporte y que vale cerca de 40.000 pesos.

“Lo peor es que no pagan impuestos a la capital y aumentan el trancón. Los que más se benefician son los fabricantes, que no tienen ningún interés en que las cosas no cambien. Ellos fabrican las camionetas y se lucran de esa falta de autoridad”, insistió Sandoval.

Y no es un problema solo de la capital. Según cifras del Ministerio de Transporte, en Colombia durante el año 2010 había 55.264 carros especiales, en el año 2014 ya se hablaba de 96.184 y este año la cuenta ya va en 105.664. Así, el de Bogotá representa el 48,9 por ciento del parque automotor especial del país.

### Gabelas para blancos

La disparada del fenómeno se da desde el 2013, con la aparición de aplicaciones para celular que ofrecen servicios de transporte con este tipo de vehículos, sin autorización. Por ejemplo, el año pasado en Bogotá se impusieron 1.516 comparendos por prestar servicios no autorizados y en lo corrido del 2016 se han impuesto 192 multas, según el Distrito.

Pero la falta de precisión de las cifras domina, pues no es posible decir cuántas han sido para transporte especial, o cuántas para taxis y buses piratas.

Antes de ese boom tecnológico, no era común ver estos carros lejos del aeropuerto, los hoteles o colegios, pero ahora están por todas partes. El único requisito para obtener la placa es vincularse a una empresa avalada por el Ministerio de Transporte. Hoy, muchos lo ven como un trámite más, no como un impedimento, y pagan cupos de 3 a 6 millones de pesos.

De hecho, portales de internet de ventas ofrecen automotores sin pico y placa, como su valor agregado. Y los particulares que no buscan hacer negocio sino evadir la restricción suelen ser buenos clientes.

Eduardo Behrentz, experto en transporte sostenible y decano de la facultad de Ingenierías de la Universidad de los Andes, asegura que esto “es ejemplo de los efectos del mal servicio de transporte público. Como las motos, los carros blancos aumentan porque hay una demanda por transporte y la oferta aparece en la informalidad, porque no hay servicios de calidad”.

El experto considera “legítima” esta búsqueda: “No definiendo la ilegalidad, pero lo que debería hacer el Estado no es perseguirlo, sino ofrecer alternativas de calidad”.

Pero más allá de la congestión, Henry Martín, del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, lo ve como un problema social. “Los derechos de las personas que cumplen con la ley deben primar. Y las autoridades deben enfrentar legalmente esa informalidad y multar y retener estos vehículos blancos. Así evitaríamos los problemas sociales, la confrontación entre taxistas y conductores”.

### Normas que aún no han resuelto el problema

Hace un año que el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 348 del 2015, con el fin de atacar el incremento exponencial de placas blancas.

En lugar de atacar la emisión de placas blancas, lo que hizo fue endurecer los requisitos que las empresas debían cumplir para habilitarse como afiliadoras.

Estas empresas son las que le indican al propio Ministerio si en efecto el vehículo que busca la placa blanca ha hecho el trámite para prestar servicios de transporte turístico, escolar o empresarial. Y se volvió negocio afiliador.

El decreto busca que estas compañías tengan un capital mínimo y que en su patrimonio tengan un mínimo porcentaje de vehículos, para poder vincular un número proporcional de carros en propiedad de terceros. La expectativa era que el número de empresas se redujera y que por lo tanto se expidieran menos placas, pero no ha pasado nada en vista de que a estos privados se les dieron 24 meses para ajustarse a las nuevas condiciones o ser sancionadas por la Superintendencia de Transporte. Mientras tanto, el parque automotor seguirá creciendo.

Por ahora, en el país se ha incrementado el número de compañías: pasó de tener 1.076 en el 2010 a 1.434 este año. De ellas, Bogotá tenía 251 en el 2010 y 256 en el 2016.

NATALIA GÓMEZ CARVAJAL

Subeditora de EL TIEMPO

En Twitter: @nataliagoca

Escribanos a [natgom@eltiempo.com](mailto:natgom@eltiempo.com)