

## ¿Prohibir o reglamentar? Los puntos calientes de la pelea por Uber

Decisión de Gobierno de no legalizar el servicio reabre debate sobre el derecho ciudadano a elegir.

Por: IRENE LARRAZ Y CARLOS GUEVARA |  
© 12:05 a.m. | 15 de marzo de 2015

En la madrugada del viernes, medio centenar de taxistas se tomaron un sector de la autopista Norte a la altura de la calle 220 para realizar una operación de bloqueo y acoso a vehículos del servicio Uber que recogían pasajeros al término de una jornada del festival Estéreo Picnic.

Según confirmó la Policía a EL TIEMPO, **varios choferes de taxis intimidaron a conductores y usuarios de los carros blancos**. Incluso algunos pasajeros se vieron obligados a bajarse de los vehículos.

En los días previos, Uber había hecho una fuerte campaña en internet para promocionar su servicio entre quienes asistieran a este festival ofreciendo bonos de descuento.

No es el primer incidente de este tipo. **Choferes de Uber han denunciado que, tras ser contactados para un supuesto servicio, terminaron en una emboscada de ‘amarillos’** que no solo los insultan y amenazan, sino que los agreden físicamente y dañan sus vehículos.

A este punto na llegado la pelea por la operacion de Uber en Colombia. (Lea: [Indignación por el taxista que declaró a Bogotá ‘objetivo militar’](#))

El debate entre quienes defienden y quienes censuran la existencia de este servicio se vio atizado por unas declaraciones de la ministra de Transporte, Natalia Abello, quien aparece en un video respondiendo unas preguntas de Hugo Ospina, representante de unos 16.000 conductores de taxi en Bogotá. “Seremos implacables –dice Abello–, no permitiremos que haya ilegalidad ni informalidad en el servicio. Uber y UberX no van a ser legalizados, todo lo contrario, van a tener ustedes, los taxistas, la posibilidad de tener un servicio de taxis de lujo”.

El video con las declaraciones de la funcionaria se hizo público el miércoles y ha sido leído como un intento por detener un paro de un sector de los taxistas, que está anunciado para este lunes por tres razones: Uber, el precio de la gasolina y la seguridad social.

### Prohibir o reglamentar

La raíz del problema está en que la plataforma no puede ser declarada ilegal, como advirtió el Ministerio de las TIC, pero sí el uso que se deriva de ella. (Lea: [Editorial: Mala estrategia](#))

Uber está utilizando carros de servicio especial para un transporte individual de pasajeros, limitado hoy solo a los taxis. Y, como recordó Javier Jaramillo, superintendente de Puertos y Transportes, los carros de servicio especial están restringidos a contratos con empresas, colegios, agencias de turismo y hoteles.

De hecho, la póliza de esos carros no ampara a los pasajeros que viajen bajo modalidades tipo Uber, porque se está prestando un servicio para el cual no están facultados, subrayó Jaramillo.

En palabras de la ministra Abello a Blu Radio: “La claridad aquí es: la prestación del servicio individual de pasajeros está reglada y este tipo de plataformas que prestan el servicio individual con vehículos no reglados está claramente por fuera de la ley”.

Pero no todos lo ven así. Jose Stalin Rojas, director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional dice que no se puede simplemente voltear la cabeza ante las nuevas realidades que ha abierto la tecnología y que estas deben estar incluidas en el marco legal. “La normativa debe reconocer la realidad tecnológica y dar cabida a iniciativas como Uber. Lo que está haciendo el Ministerio de Transporte es conservar unos monopolios”.

Eduardo Behrentz, decano de Ingeniería de la Universidad de los Andes, destaca que “la respuesta del Gobierno se da por la presión del gremio de los taxistas, pero prohibir este tipo de economía compartida va en contra de la población”. Y añade: “Si es una cuestión de reglamentación, para eso está el Congreso”.

Ricardo Montezuma, director de la Fundación Ciudad Humana, está de acuerdo con que hay que reglamentar, pero es tajante al señalar que mientras eso no ocurra, Uber tiene que ser tratado como lo exige la normativa vigente. “Hoy –dice– lo que ofrece Uber es otro modo de informalidad, porque no está reglamentado, y como tal, constituye una competencia desleal”. (Lea: [Tappsi habla sobre Uber, sobre su historia y sobre emprendimiento](#))

**Uber tiene presencia en 55 países** y, solo en el 2014, 22 jurisdicciones de Estados Unidos aprobaron nuevas leyes para regular tecnologías como la suya. Sin embargo, en países como España e India, y en ciudades como París y Berlín ha sido prohibido, mientras que en países como Bélgica o Finlandia sigue el debate sobre su legalidad.

### Asimetrías económicas

La normatividad no es el único problema. El gremio de taxistas considera injusto que, mientras ellos deben pagar más de 100 millones de pesos por un cupo para operar, los de servicio especial pagan unas diez veces menos. Además, las tarifas de Uber son un 22 por ciento más altas, y la propia compañía estima que un conductor de esa plataforma en Bogotá gana, en promedio, cuatro veces más que un chofer de taxi. Adriana Garzón, representante de Uber en Colombia, dice que ellos existen porque hay una demanda clara por un servicio de mayor calidad y seguridad, y subraya que no se opone a que se reglamente la prestación, sino, todo lo contrario, que lleven meses pidiéndoselo al Gobierno.

“Los conductores de servicios especiales que contrataban con un hotel, por ejemplo, tenían un montón de horas muertas. La mayoría, un 70 por ciento, son propietarios de sus vehículos, y encontraron en Uber una manera de ocupar ese tiempo libre y mejorar así su ingreso familiar. Y no son competencia del taxi, sino un complemento”, dice.

**El conductor se queda con el 80 por ciento de la carrera, y Uber con el 20 por ciento restante**. El otro argumento de esta plataforma es que no se puede obviar el derecho a la libre elección de los usuarios, y destacan que ya los respaldan más de 22.000 firmas.

Y aunque no hay una cifra del número de traslados diarios a través de Uber, 100.000 usuarios y 5.000 conductores están registrados en la red en el país.

### Carros de lujo

Otra de las razones que da la ministra Abello para negar la legalización de los servicios como Uber es que **el Gobierno alista un decreto para cubrir el mercado de servicios de lujo con taxis de alta gama**.

Sin embargo, algunos expertos como Jorge Acevedo, profesor de Ingeniería de los Andes, cuestionan esto: “Crear una línea de lujo ignorando que ya hay una, es una miopía total. Uber ha demostrado que es una idea que resuelve las necesidades no solo en Bogotá, sino en el mundo. Mientras el mercado funcione bien, el Gobierno no debería meterse”.

### Inmovilizaciones

En lo que va del año, la **Policía ha inmovilizado 287 vehículos que viajaban con pasajeros de plataformas como Uber**. La sanción incluye el pago de un salario mínimo y el traslado a los patios del carro por 5 días. Si reincide, la inmovilización es por 20 días. Y a la tercera vez, por 40 días.

**Uber asegura que en estos casos ofrece asistencia legal y económica a los conductores que usan su plataforma**, pero para el superintendente Jaramillo “eso es hacer una apología de la ilegalidad y fomentar el irrespeto de las reglas”.

Esto ha llevado a que algunos conductores adopten estrategias ‘defensivas’ como **recomendarles a sus pasajeros que digan que pertenecen a alguna empresa que ha contratado ese transporte especial**.

En cualquier caso, esta forma de servicio de transporte es solo una manifestación más en un creciente mar de modalidades en el que las nuevas tecnologías y la economía compartida se unen para entrar a competir con intereses ya establecidos, y habrá que empezar a pensar cómo responder correctamente a esta nueva realidad.

IRENE LARRAZ Y CARLOS GUEVARA  
Redacción Domingo

f 34

t 25

g+

✉