



Mar, 05/13/2014 (Todo el día)

Uber y la fiebre amarilla

Jonathan Malagón

El caos del transporte en Bogotá parece no tocar fondo. Según cifras de la misma Secretaría de Movilidad, un desplazamiento en la ciudad tiene una duración promedio de más de 60 minutos, lo cual indica que los residentes en la capital

desperdiciamos entre dos y tres horas del día en medio del tráfico. La mayoría de los que usan la oferta pública de transporte lo hacen a través de los sistemas masivos. Los que cuentan con mayor capacidad de pago pueden evitar en ocasiones los lentos buses del Sitp o los peligrosos e incómodos buses de Transmilenio, pero -lejos de ser afortunados- deben enfrentarse a una tortura no menor: el abuso de los taxis amarillos.

Aunque reconozco que la mayoría de taxistas en Bogotá son personas de bien, me declaro un insatisfecho usuario frecuente de este servicio. En mi amplio muestreo personal de más de 10 desplazamientos a la semana, que aún está lejos de ser significativo, me ha tocado padecer varias de las falencias del sistema, muy bien documentadas la semana pasada por el noticiero CMI. Lo anterior es producto de un exceso de demanda que otorga a los conductores de taxi un peligroso poder de mercado del cual abusan, amparados en la total falta de control por parte de las autoridades. Aparte de las atrocidades en términos de violencia e inseguridad conocidas por todos, otro tipo de prácticas de lesa moral son comunes entre los taxistas, en contra del bienestar del pasajero.

La primera es el abuso de las tarifas mediante distintos mecanismos, como alteraciones en los taxímetros, el cobro arbitrario de cánones no permitidos por la ley o el "redondeo" hacia valores muy lejanos de la tarifa real. En mi experiencia personal, uno de cada dos taxis no lleva consigo la planilla a la vista, y en el momento de cobrar, inflan la tarifa en montos que han llegado a ser hasta de 50%. Adicionalmente, en horas pico es normal encontrar decenas de taxis vacíos que solo atienden al pasajero si se les paga una prima jamás autorizada por los reguladores. Y no hablo de la propina voluntaria de la famosa aplicación Tappsi, sino de un miserable chantaje callejero llevado a cabo por quienes prefieren parar sus carros que cumplir con el mandato que implica la investidura del servicio público. Otros, aunque no extorsionan con la tarifa, sencillamente no llevan al pasajero a su sitio de destino porque "no van para allá", como si el taxi fuera un colectivo de rutas definidas. En mi caso, difícilmente pasa una semana sin que algún taxista me baje de su carro entre las 5:00 y 5:30 de la tarde advirtiéndome que le es imposible llevarme desde Fedesarrollo hasta la Universidad Nacional porque "hay mucho trancón en la 30".

En este contexto surge Uber como una alternativa para quienes están dispuestos a pagar más por un servicio cómodo y amable. Desde el punto de vista económico, la aplicación promueve una sana discriminación de mercado, regulando parcialmente el desborde de demanda de los carros amarillos y ampliando las posibilidades de escogencia de los usuarios, permitiendo así una asignación más eficiente de los recursos. Las tarifas son más altas, naturalmente. Un desplazamiento al aeropuerto, por ejemplo, me costaría cerca de \$25.000 en un taxi amarillo, mientras que en un carro adscrito a Uber cuesta \$40.000. Pese al sobrecosto, la aplicación tuvo un muy exitoso arranque en Bogotá, reflejando -por medio de la mayor disposición a pagar- el cansancio de la ciudadanía ante un deficiente servicio de los taxis amarillos.

En mi opinión, la prohibición de Uber no es buena para la ciudad. Si bien es cierto que deben revisarse los requisitos y costos de entrada para que los carros blancos no tengan una ventaja competitiva artificiosa, no se puede perder de vista que las condiciones de los carros amarillos son distintas, toda vez que les es permitido recoger pasajeros en la calle. Las recientes amenazas de los taxistas convencionales a los conductores de Uber demuestran una vez más que a quienes debe perseguir la policía no es a los trabajadores del servicio especial, sino a los vándalos que amenazan la integridad física de su competencia. El caos de movilidad al que nos enfrentamos requiere de más ingenio que trabas. Ojalá el Ministerio de Transporte y la Secretaría de Movilidad estén a la altura, teniendo presente que ninguna restricción a la oferta para proteger rentas privadas en contra del consumidor, puede ser llamada buen gobierno.