

El futuro de los taxis y del modelo UBER en Colombia

Ing. Didier Van den Hove – didier_vandenhove@yahoo.com

13/12/2019

Cursa en el congreso un proyecto de ley¹ para “**regular el servicio privado de transporte mediante plataformas digitales**”. Si bien la iniciativa puede tener el noble propósito de favorecer al gran colectivo de usuarios de UBER y demás operadores, no se centra en lo principal del debate, El Servicio de Transporte individual y desde su título, desvía la atención hacia las “plataformas digitales”.

No debemos creer que los resultados obtenidos por UBER en otros países, ganando batallas legales y creando el nuevo código de “servicio privado de transporte intermediado” (con una plataforma), es hoy color de rosa y opera en total armonía. Si tomamos como caso de estudio a la ciudad de NY, esta ha pasado por todas las historias posibles tratando de regular a UBER y LIFT y aún no se ve la luz al final del túnel ², la misma historia se repite en varias regiones donde UBER opera con esa nueva ley que tanto impulsa: “servicio privado de transporte intermediado”.

La base tecnológica es sólo una de las muchas aristas que configuran el modelo o sistema de gestión del servicio de transporte individual. De igual manera intervienen las formas de organización y relaciones del trabajo, inscritas en una configuración mucho más amplia, en la que se encuentran las regulaciones del Estado, la relación con el cliente y demás participantes. Me parece que el proyecto de ley no aborda estos temas centrales, tratando de responder de forma apresurada a una presión muy bien diseñada por este gigante, pero aplazando las problemáticas futuras.

Una vez superado la legislación de transporte, la nueva encrucijada que están enfrentando muchas plataformas MSP “de varios lados” (Multi Side Platform) como las de UBER, se ha concentrando en el cumplimiento de la legislación laboral, que parece a primera vista, aún más compleja que la problemática de transporte. (Al parecer el legislativo esta trabajando en otro proyecto de ley que aborda esta problemática).

La tecnología debe entenderse como una herramienta que permite eficiencias en el manejo de flotas de transporte. Usar plataformas bien diseñadas aumenta los porcentajes de ocupación de los vehículos y por ende su facturación. Las plataformas reducen los costos de transacción y evita las fricciones entre conductores y usuarios del servicio, algunas

¹ Proyecto de ley 292 “Por medio de la cual se regula el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales” ([Descargue aquí](#))

² A partir de 2020, los conductores privados que circulen por la Gran Manzana verán limitado su acceso a las apps durante momentos de baja demanda y serán penalizados por circular buscando pasaje. Además, las compañías como Uber deberán garantizar un ingreso de 17.22 dólares por hora a sus conductores.

plataformas analizan patrones y logran predecir conductas, aumentando aún más las eficiencias en la gestión de la flota, en resumen, la propuesta de valor de un modelo de transporte puede depender de la tecnología y debería recomendarse su uso a cualquier tipo de flota con un servicio de transporte individual, pero su rol no llega más lejos, es lo que es, una plataforma tecnológica que no debería ser el eje central de esta iniciativa de proyecto de ley que en últimas, no busca regular las plataformas que ya están reguladas por el estado en el decreto 2163 de 2016, sino legalizar el transporte privado.

El segmento de prestación del servicio de transporte individual vía plataformas digitales (al menos para la solicitud, despacho, prestación y facturación) es el presente y futuro de toda flota que presta este tipo de servicio. Si los taxis no entienden las principales reglas de este tipo de plataformas MSP y no las implementan con la rigurosidad que se requiere, pronto, solo les quedará el segmento de "recogidas en la calle", el cual con los años, tiende a ser cada vez menos importante.

Ahora, con o sin plataformas, crear lo que llaman un "servicio privado de transporte" equivale a pasar de nuestro modelo regulador y proteccionista, adoptado en muchas ciudades del mundo³, a un modelo más flexible y orientado al libre mercado. El debate no se debe centrar en como incluimos a los operadores con "Plataformas digitales" en nuestra legislación de transporte, sino en responder la primera pregunta: **¿Se debe modificar nuestro sistema de servicio actual de transporte público individual, conocido hasta ahora como el servicio de Taxi en Colombia e incluir el transporte privado individual?**

Es cierto que los taxis están prestando un servicio deficiente en muchas ciudades, una gran cantidad de vehículos son los incómodos "zapaticos", viejos y sucios, asignados a conductores que los alquilan y pasan jornadas extenuantes en ciudad caóticas para asegurar un "producto" (el valor del alquiler del taxi) y llevar a casa, "lo que quedó", que a menudo no alcanza a cubrir el pago de sus prestaciones obligatorias como "trabajador independiente". (Salud, pensión y ARL).

Si decidimos cambiar o ampliar los alcances de nuestro sistema de transporte, debemos tener una respuesta a varias preguntas que fueron piezas justificativas para adoptar el modelo que tenemos hoy en día: **¿Aumentará la congestión vehicular?, ¿Aumentará la polución?, ¿Disminuirá la rentabilidad por vehículo / hora?** Un informe de la Union of Concerned Scientists " Ride-Hailing's Climate Risks"⁴ no es alentador. El transporte individual es definitivamente el más perjudicial, medido en emisiones de CO2 x Km transportado x persona. **¿Debemos entonces promover y aumentar este servicio de transporte?** Estas preguntas no se respaldan con un debate en el congreso, sino con estudios.

³ En los cuales un estudio técnico define las cantidades máximas de vehículos permitidos para cada ciudad, pero también coberturas y tarifas asociadas a distintas categorías de vehículos,

⁴ Ride-Hailing's Climate risks - Steering a Growing Industry toward a Clean Transportation Future ([descargue aqui](#))

Quizás un modelo de transporte menos regulado y orientado al libre mercado, que también incluya vehículos eléctricos particulares habilitados para operar, sea mejor que el actual, pero una vez resueltas satisfactoriamente las primeras preguntas, debemos tener claro que ese cambio no será económico. Nuestro sistema de transporte regulado y proteccionista ha impulsado (como en muchas otras ciudades del mundo) la creación de un mercado sobre los "derechos de operación de un taxi", los cuales, en Colombia, no son un título de valor pero es lo que conocemos como "el cupo", que no es más que el derecho a usar en una cobertura y con tarifas definidas, un vehículo homologado por el ministerio de transporte para la prestación del servicio de taxi.

Si bien es cierto que la asignación de "cupos" es gratuita, (se hace por sorteo) ese derecho ganado o adquirido se ha convertido en un valor patrimonial para su dueño siendo que el estado dejó la posibilidad de transferir ese derecho a otra persona. Grave error por qué desencadenó un libre mercado de oferta y demanda para comercializar ese derecho. Que encontremos actividades especulativas y que existan algunos casos de centenares de "cupos" bajo la propiedad de una sola persona (o empresa), no significa que se hayan creado un monopolio de cupos. El cupo representa en la mayoría de las veces un patrimonio familiar.

Aquí abordamos lo que creo será el principal problema del proyecto de ley, proyecto que se ha vendido como la justa balanza para equilibrar un modelo de transporte regulado a otro más flexible, donde se modifican las reglas de juego para incorporar más vehículos (particulares) a la flota de cada ciudad. **¿Cómo se piensa equilibrar financieramente esta ecuación?** Aspirar que los nuevos vehículos particulares que también prestarán un servicio de transporte individual, adopten normas como pólizas contractuales y extracontractuales, licencias de conducción de servicio público, etc. es lo de menos, lo más importante, es equilibrar o compensar financieramente la vinculación de 100, 200 o 500 mil vehículos a la prestación de un servicio de transporte individual en sus distintas coberturas. Para ello, el proyecto de ley contempla crear un fondo con el 1% de la facturación de las plataformas tipo UBER.

Según un estudio de octubre del 2019 del BID y UBER⁵, un vehículo de UBER en Colombia trabaja en promedio 15 horas semanales y factura casi 11 USD la hora (libre de la comisión de UBER). De allí es fácil estimar el modelo de ingreso de UBER en un hipotético escenario de 100.000 vehículos: 66 millones USD al mes para los conductores y 28 millones USD al mes (IVA incluido) para UBER, (30% de comisión), unos 340 millones USD al año.

Sigamos con las cifras, **¿Cuánto podría representar el patrimonio de los cupos de 157 mil taxis que ruedan por los municipios de Colombia?** Si tomamos un promedio de 50 millones de pesos por cupo (valor comercial promedio de los últimos 12 meses), este valor patrimonial atomizado en más de 130 mil propietarios "de cupos", representa un valor

⁵ ¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? ([Descargar aquí](#))

cercano a los 8 billones de pesos, 2.500 millones de dólares. **¿Será que el 1% de la facturación de las plataformas, que pretende el proyecto de ley, logrará crear un plan de compensación económica, aceptado por los taxistas, para que adoptemos el nuevo modelo de transporte individual?** Ojalá logren un acuerdo, pero lo dudo mucho.

La solución para buscar un equilibrio financiero puede encontrarse en estos mismos mega operadores de transporte (UBER, DIDI, BEAT, etc) pero con otra figura, me explico, si UBER obtiene una ganancia neta en Colombia de USD 250 millones al año con hipotéticos 100.000 vehículos, **¿no es posible estructurar una propuesta financiera hacia los taxistas, respaldada por una figura de concesión subastada que podrá adquirir UBER y demás, que logre proponer una compensación justa por este patrimonio familiar llamado "cupo"?**, me pregunto, ¿Cuánto debe invertir el concesionario de una asociación público privada para realizar una mega obra antes de ver el retorno de su inversión? ¿Qué tanto invirtió UBER y demás en Colombia para tener las ganancias que tienen?

De adoptarse este nuevo modelo de transporte, es importante definir sus etapas de transición. **¿Qué porcentaje de la capacidad instalada de taxis (de cupos) queremos ampliar para este nuevo segmento de "transporte privado" y en que tiempos?**⁶, **¿Queremos modificar o abolir el estudio técnico que define, entre otros, los porcentajes de ocupación de la flota de los taxis?, ¿Cuáles son las distintas categorías de vehículos que deseamos adoptar?, ¿Las tarifas serán reguladas o libres?, ¿Se volverán las plataformas obligatorias?, ¿Deben seguir las empresas de transporte o esta función puede ser asumida por las entidades estatales de movilidad competentes?, ¿Habrá diferenciación en la segmentación de servicios que puede prestar cada vehículo?**, es decir, qué vehículos podrán cubrir los distintos segmentos de servicio? (1) "Recogidas en la Calle", (2) "Despacho por operadora", (3) "Despacho por plataforma", (4) "Vehículos por contrato".

Seguramente aparecerán nuevas preguntas en el debate, pero sugiero aprovechar la iniciativa de este proyecto de ley y el principal motivo de esta misiva: *Incluir los mayores incentivos y beneficios a las flotas de vehículos eléctricos asignados a la prestación de un servicio de transporte individual.* Debemos impulsar la transición hacia la movilidad eléctrica, es además uno de los pilares del plan de desarrollo. **100 mil vehículos a combustión aportan 800 mil toneladas de CO2 al año.** Los vehículos eléctricos son aún más costosos por caballo de fuerza, pero ofrecen en compensación 50% de ahorro en costos operativos (combustible y mantenimiento). Son muy rentables pero los taxistas aún no están convencidos.

⁶ Hace año y medio el estado de New York restringió la cantidad de licencias a UBER y LIFT "Nuestra ciudad se enfrenta directamente a una crisis que está llevando a los neoyorquinos trabajadores a la pobreza y nuestras calles a un estancamiento. El crecimiento sin control de las compañías de vehículos de alquiler exigía una actuación, y ahora ya está aquí. Más de 100.000 trabajadores y sus familias verán un beneficio inmediato de esta legislación. No estamos reduciendo o menoscabando el número de licencias o vehículos en la carretera; estamos pausando el número de nuevas licencias en una industria a la que se ha permitido proliferar sin las comprobaciones o regulaciones apropiadas", subrayó el alcalde de Nueva York en un comunicado en Agosto del 2018, después de 7 años de operación de UBER.

