

Santos no solucionó el problema de Uber, se lo pasó al Congreso

Por: Natalia Arenas, Mar, 2015-11-24 06:43



En una rueda de prensa la tarde de ayer, el presidente Juan Manuel Santos anunció el decreto para reglamentar los taxis de lujo con presencia de los empresarios de los taxis y los de Uber.

[El decreto](#) [1] que presentó ayer el presidente Juan Manuel Santos reglamenta la operación de los taxis de lujo y obliga a que quienes quieran prestar este servicio se conviertan en empresas. Una solución que dejó contentos tanto a los taxistas como a Uber pero que en realidad no soluciona el problema de fondo que es reglamentar plataformas como Uber. En cambio, le pasa al Congreso la responsabilidad

Santos no solucionó el problema de Uber, se lo pasó al Congreso

Publicado en La Silla Vacía (<http://www.losillavacia.com>)

LASILLAVACÍA

de legalizar su servicio.

Lo que dice (y lo que no dice) el decreto



El presidente, acompañado por el vicepresidente Germán Vargas y la ministra de Transporte, Natalia Abello, dijo que el decreto es un acuerdo entre los operadores y el Gobierno, cuyo objetivo es atender las necesidades de los usuarios.



El empresario de los taxis, Uldarico Peña se mostró satisfecho con la medida.

El decreto que presentó Santos con presencia del gremio de los taxistas y de la empresa Uber dice que para poder prestar el servicio de taxis de lujo, los prestadores tendrán que convertirse o “habilitarse” como empresas prestadoras de este servicio.

[Eso quiere decir](#) [2] que tendrían que comprar carros, comprar cupos (en el mercado que los taxistas ya controlan) y trabajar y competir como si fueran una empresa tradicional.

Es un proceso que requiere tiempo (la empresa tiene que ser habilitada para funcionar como tal por el Ministerio de Transporte), y recursos para pagar el trámite y así, ajustarse a unos parámetros nacionales para poder funcionar, incluidos los tributarios.

Por ejemplo, la empresa de transporte de lujo tendrá que demostrar que tiene capital, acreditar que tiene una plataforma tecnológica para prestar el servicio y certificar a sus conductores. Además, los carros que usen deben ser más amplios que los taxis amarillos, deberán ser negros y no más viejos que siete años además de contar con sistemas de GPS e internet para estar en línea con los usuarios, entre otras.

En pocas palabras, los mismos requisitos de las empresas de taxis para prestar el servicio.

Por eso, tras el anuncio, el gremio de los taxistas se mostró satisfecho con la medida.

“Lo vamos a cumplir al pie de la letra. Lo veníamos trabajando desde hace dos años y así salió ayer. Queda claro que Uber es ilegal y que no va a poder trabajar como están trabajando ahora (sino que) van a entrar a competir con lealtad”, le dijo a La Silla el empresario de taxis, Uldarico Peña.

Sin embargo, Uber nunca ha contemplado funcionar bajo el esquema del taxi tradicional.

La razón es que ser una empresa de transporte va en contra del modelo de negocio de Uber y de su esencia, que es ser una plataforma virtual que no tiene carros sino que sirve de intermediario entre las empresas de transporte individual de lujo y los usuarios.

Por eso, pensar que ese decreto sirve para reglamentar su uso “es estúpido”, según un experto en transporte independiente que consultó La Silla porque “es como pedirle a [despegar.com](#) que se habilite como una aerolínea”.

Precisamente por eso, porque siente que la medida del Gobierno no lo cubre pues su negocio en esencia no es el transporte sino la información, Uber también quedó satisfecho con las palabras de Santos.

Sobre todo porque el Presidente luego anunció que el próximo miércoles se radicará en el Congreso un proyecto de ley para reglamentar el negocio que ellos sí prestan.

Es decir, el que “crea el servicio privado de transporte solicitado mediante plataformas tecnológicas”, como [dice su comunicado de prensa](#) [3], y que permitirá que operen servicios como UberBlack, uberX, UberBICI, UberÁngel, UberPET, UberEnglish, Uber para Empresas “y otros

tantos que vendrán en el futuro, como el carpooling y soluciones de logística urbana”.

Aunque aún no es claro qué congresistas van a radicar el proyecto, Uber dice que acompañará el proceso y, aseguran que “la reglamentación de taxis de lujo no excluye otras alternativas de movilidad para los ciudadanos y durante los seis (6) meses previos a su implementación Uber evaluará, en conjunto con los socios conductores, las implicaciones y oportunidades de este Decreto para los más de 20.000 colombianos que hoy tienen una oportunidad económica con flexibilidad y seguridad manejando con el app de Uber”.

Es decir, que a diferencia de lo que opinan los taxistas, el decreto no dice que Uber es ilegal ni legal, y por tanto podrá seguir operando hasta que el Congreso resuelva si se aprueba o no el proyecto de ley que sí reglamenta la aplicación.

Los riesgos

El principal riesgo que se genera tras estos anuncios es que el decreto que se presentó ayer no resuelve el problema de fondo del servicio de taxi en el país y que tiene que ver con la eficiencia del servicio que es lo que ha llevado a que muchas personas usen el servicio de Uber a pesar de no estar reglamentado.

“Es un decreto pensando en los taxis, no en mejorar el servicio. No hay mejoras en la eficiencia de la prestación del servicio ni en el control y fiscalización, principal problema del servicio hoy. Es un decreto que permite cobrar por tener un carro negro, más grande, que ocupa más espacio y consume más recursos. No sigue la tendencia de las economías colaborativas a través de plataformas donde se busca consumir sin poseer haciendo más eficiente el uso de la capacidad excesiva (de vehículos) que hay disponible hoy”, le dijo a La Silla la fuente experta en transporte e independiente que por su trabajo no puede revelar su nombre.

Además, según la fuente, el decreto le traslada a esas empresas la responsabilidad de crear las plataformas tecnológicas como la de Uber a pesar de que éstas no tienen el conocimiento para hacerlo.

“Desde que los teléfonos inteligentes surgieron en el 2008, se han desarrollado más de 200 millones de apps. Me atrevo a decir que menos del 1 por ciento ha sido desarrollado por el sector transporte. Obligar a las empresas a desarrollar sus propias plataformas es meterlos en un negocio que no conocen”, aseguró.

Por ahora, el futuro de Uber depende del Congreso que tendrá que aprobar el proyecto de ley para que su modelo de negocio sea legal.

Eso, en principio, implica dos cosas: que el proyecto entre en la agenda legislativa del Congreso para darle trámite y que la mayoría de los congresistas voten a favor de Uber.

Ninguna de las dos está garantizada hoy. Por un lado, porque la agenda del Congreso hoy está copada en buena parte por iniciativas complejas como las que tienen que ver con el proceso de paz y para que el proyecto de ley de Uber tenga trámite, requiere que los presidentes de Senado y Cámara los incluyan dentro de la agenda para ser discutido. Por otro lado, los taxistas como gremio se moverán en contra del proyecto.

“Ellos siguen engañando a la ciudadanía. Hoy nadie los legalizó. Dicen que van a colocar un proyecto de ley el 25 de noviembre para que los autoricen a trabajar seguramente para pedir que los legalicen. Pero no se sabe que eso tenga ningún asidero ni que sea verdad. Nosotros vamos a estar muy pendientes porque el Congreso no es sólo para ellos”, le dijo a La Silla Uldarico Peña.

Santos no solucionó el problema de Uber, se lo pasó al Congreso

Publicado en La Silla Vacía (<http://archivo.lasillavacia.com>)

LASILLA VACÍA

Eso quiere decir que, en últimas, los anuncios de ayer sirven para que la pelea entre Uber y los taxistas se traslade al Congreso mientras el problema del servicio de taxis en lo que tiene que ver con la eficiencia todavía sigue sin resolverse. Y mientras esto ocurre, seguirán los Uber rodando y los taxis presionando para que no lo hagan.

Contenido relacionado: [Uldarico gana por punta y punta con el gobierno](#) [4]

```
jQuery(function(){ jQuery('iframe').height(jQuery('iframe').contents().find('html').height()); });
```

URL de origen: <https://archivo.lasillavacia.com/historia/santos-no-soluciono-el-problema-de-uber-se-lo-paso-al-congreso-52442>

Enlaces:

[1] <https://www.scribd.com/doc/290966873/Decreto-Servicio-Individual-Final>

[2] <http://lasillavacia.com/historia/uldarico-gana-por-punta-y-punta-con-abello-49767>

[3] <http://newsroom.uber.com/bogota/es/2015/11/proyectodeley/>

[4] <https://archivo.lasillavacia.com/historia/uldarico-gana-por-punta-y-punta-con-abello-49767>