

TRANSPORTE ANÁLISIS

Taxistas presionarán con paro

La decisión está en manos del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, encargado de evaluar

Por: SANTIAGO VALENZUELA A.



Mañana, 10 de mayo, es una fecha que está marcada en el calendario de miles de taxistas en Colombia. Desde marzo, líderes del gremio, como Hugo Ospina y Ovidio García, vienen promoviendo un paro nacional que promete dejar un mensaje contundente al Gobierno Nacional: "la plataforma Uber se debe bloquear, por ser ilegal".

Esta consigna ha acompañado a la Asociación Fuerza Amarilla de Antioquia en los últimos dos años. El presidente de la organización, Ovidio García, dijo que "a partir de las 9:00 de la mañana del miércoles más de 1.400 vehículos saldrán desde diferentes puntos de la ciudad hasta llegar a la Alpujarra".

Los organizadores de la protesta informaron que tienen previsto que en la capital antioqueña las movilizaciones salgan desde cuatro puntos: Autopista Medellín-Bogotá; Calle 49 con carrera sexta (Buenos Aires); Parque del Periodista y Aeroparque Juan Pablo II. Este paro, como lo confirmó García, ha sido respaldado por organizaciones de taxistas en Barranquilla, Bogotá, Cartagena, Cali, Armenia, Buenaventura y otras 15 ciudades.

Los ciudadanos pueden utilizar otros medios de transporte públicos, como el metro y los buses. Frente a eventuales bloqueos en las vías afectadas, pueden tomar rutas alternas (ver infografía).

La preocupación de que se presenten disturbios o una parálisis en la ciudad, por ahora no hace parte del panorama. Según García, "el objetivo es llamar la

atención de las autoridades porque nos están vulnerando el derecho al trabajo. De hecho, le presentaremos al alcalde un pliego de peticiones que elaboramos. No solo estamos molestos con transportes ilegales como Uber y Cabify, sino que hay otros problemas que no se están resolviendo, como los carriles solo bus en Medellín".

El presidente de la Asociación Nacional de Taxistas, Hugo Ospina, señala que esta manifestación surge como una respuesta a la continuidad de plataformas digitales. La gota que derramó el vaso, cuenta, fue "cuando la Superintendencia de Industria y Comercio rechazó nuestra demanda contra Uber por publicidad engañosa y competencia desleal".

En Bogotá, argumenta Ospina, la Policía Metropolitana ha suspendido 9.381 licencias de conducción de conductores de Uber, sin embargo, no parece suficiente: "Pueden seguir suspendiendo licencias, pero mientras cualquier persona pueda descargar esas aplicaciones, la situación no cambiará".

El lío con Uber

En abril pasado, el Congreso archivó una ley que pretendía regular la prestación del servicio de transporte a través de plataformas digitales. Esto fue un golpe duro para Cabify y Uber, empresas que han señalado que la legislación colombiana es insuficiente para atender el avance tecnológico en el país.

Lo cierto es que este proyecto de Ley era una de las últimas salidas que le quedaba a



Fuente: Ministerio de Transporte y Gremios de Taxistas.

Uber, teniendo en cuenta que el Tribunal Administrativo de Cundinamarca está ad portas de emitir un fallo en el que define si el Gobierno debe bloquear la plataforma Uber, considerada ilegal por parte del Ministerio de Transporte.

De hecho, la demanda que está evaluando el Tribunal fue interpuesta por el Ministerio de Transporte, cartera que considera que Uber explota un

bien de uso público (es decir, el transporte público) para un beneficio particular. De fondo, el Mintransporte argumenta que la compañía no cumple con los estándares para operar, pues no se somete a ningún tipo de control ni vigilancia por parte del Estado.

El tema no es fácil de resolver, pues en la misma demanda el Mintransporte solicitó vincular al proceso al Ministe-

rio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y a la Agencia Nacional del Espectro. Este fallo no solamente impactaría a los 205.000 taxistas registrados ante el Gobierno Nacional; también tendría un impacto directo en 53.000 conductores registrados en Uber en el país y a más de un millón de usuarios que utilizan la plataforma, según datos de la compañía.

TECNOLOGÍA ANÁLISIS

Neutralidad de la red, defensa de Uber

Por SANTIAGO VALENZUELA A.

La neutralidad de la red es el as bajo la manga que tiene Uber para luchar en los estrados judiciales, no solo en Colombia sino en el mundo. ¿Qué es la neutralidad de la red? Un principio básico de internet, según el cual los proveedores pueden circular los datos a través de la red en las mismas condiciones, es decir, los contenidos deben circular de manera imparcial.

El principal argumento que Uber tiene a su favor está

sustentado en la ley 1341 de 2009. Con respecto a la neutralidad de la red, la norma señala que "El Estado garantizará la libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios".

En caso de que el Gobierno decida bloquear la aplicación Uber, en teoría se estaría incumpliendo con lo que señala la Ley: "No se podrá bloquear,

interferir, discriminar, ni restringir el derecho de cualquier usuario a utilizar, enviar, recibir, u ofrecer cualquier contenido, aplicación o servicio lícito a través de Internet".

Nada está garantizado

No obstante, el caso en particular está siendo evaluado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, pues se trata de una aplicación que al estar prestando un servicio ilegal podría ser bloqueada.

Al respecto, Nelson Remolina Angarita, catedrático de

102

mil millones de aplicaciones para teléfono móvil existen en el mundo, según Gartner.

Derecho de la Universidad de Los Andes, señala que el tribunal en efecto podría tomar la decisión de bloquear Uber: "La red debe ser neutral como regla general, pero hay excepciones. Por ejemplo, se pueden

bloquear los sitios Web que estafan a los consumidores o que violen los derechos humanos. La neutralidad tecnológica no es un principio absoluto, por eso en este caso lo está evaluando un juez".

Una de las ideas que se plantearon en el Congreso consistía en regular Uber a través de la vía legislativa, idea que se hundió. Sobre este punto, Remolina señala que "difícilmente las leyes pueden abarcar temas como éstos. En el caso de Uber, se trata de un caso particular que debe ser

la salida de Uber

una demanda en contra de esta plataforma digital.



*Entre
automóvil,
camioneta
y campero

Foto: Jaime Pérez Munívar Infografía. EL COLOMBIANO © 2017 PA (14)

"Uber creó un modelo innovador, que hace más sostenible el transporte en vehículos privados".

UBER COLOMBIA

"Uber facilita la prestación del servicio en condiciones irregulares, mediante la plataforma tecnológica de que se aprovecha".

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS

una empresa, es decir, tener un cupo, que puede costar hasta 95 millones de pesos, y pagar una mensualidad a la compañía.

En respuesta a EL COLOMBIANO, Uber Colombia aseguró que "es una empresa legalmente constituida y no hay un acto legislativo que la declare ilegal. Durante los últimos tres años hemos trabajado para lograr que sean creadas reglas claras para darle certeza a una nueva categoría de transporte".

Uber, sin embargo, no se reconoce como una empresa de transporte de servicio público. Dice, por el contrario, que "es un modelo innovador que hace más sostenible el transporte en vehículos privados".

¿Soluciones?

El Senado fue uno de los primeros escenarios donde se presentó un álgido debate por el futuro de Uber. Algunos congresistas apoyaron el blo-

OPINIÓN

ES UN PROBLEMA ESTRUCTURAL

DARÍO HIDALGO

Investigador. Doctor en Transporte.

"El Estado debería adquirir los cupos de los taxis y asignarlos por subasta. El esquema actual en el que se otorgan, a título gratuito, y se venden, a altos precios en transacciones privadas, es perverso: generan un derecho y un alto costo del cual el Estado no se beneficia.

Con base en las licencias, el Estado debe controlar la idoneidad de empresas, vehículos y conductores. Las aplicaciones son una adición muy conveniente para los usuarios (agilidad, seguridad y facilidad de pago), pero también aumentan el número de vehículos y, por tanto, la congestión, contaminación y accidentalidad. Creo que se deben regularizar compensando los efectos negativos. Eso han hecho en Sao Paulo y México, que cobran al Estado por viaje (una especie de cobro por congestión) que es reinvertido en mejora de transporte público colectivo".

queo de la plataforma y otros, por el contrario, sugirieron una nueva normatividad.

Jorge Enrique Robledo, senador del Polo Democrático, señaló que "Uber es un servicio pirata, no cumple con las leyes a las que someten las empresas de servicio de transporte público. Si se reconociera como legal, entonces cualquier persona puede empezar a manejar una empresa de buses, con las tarifas y las rutas que quiera. ¿Se imagina el caos? Todos los servicios públicos deben ser controlados por el Estado".

Una visión distinta es la del senador Jaime Amín, del Centro Democrático: "Colombia es un país con una creciente actividad en el ciberespacio: 29 millones de personas utilizan las redes sociales y tienen acceso a internet. Esto no se puede negar, como tampoco que la tecnología mejora la calidad de vida del ciudadano. Necesitamos que el Gobierno coja al toro por los cachos e inicie una concertación con Uber, buscando alternativas para que opere".

En una línea similar opina el académico Germán Prieto, director del programa de Gestión del Transporte de la Universidad Jorge Tadeo Lozano: "Este paro puede servir para replantear el tema del transporte público en Colombia, no solamente los taxis o Uber. Este tipo de transporte está sufriendo una transformación y la posición de algunos taxistas, por lo menos

en Bogotá, no ha ayudado mucho: bloquear, protestar, agredir, esto lo que hace es desprestigiar al gremio".

Una alternativa, según Prieto, es seguir el ejemplo de los taxistas en Bucaramanga, que en lugar de bloquear han intentado mejorar el servicio, sofisticando su presentación personal y los tiempos de desplazamiento. Con esto han logrado que Uber se debilite. De otro lado, creo que el Mintransporte, en lugar de reprimir a Uber, debe negociar con ellos condiciones equitativas, que paguen impuestos porque es un transporte público".

Para Diego Laserna, politólogo y máster en Planeación Urbana, "un problema central es que las empresas de los taxis no responden por nada, ni por la calidad del servicio ni por los conductores y tampoco por los infractores. Las alcaldías, encargadas de regular el transporte en sus ciudades, están en una posición incómoda porque la gente aprecia a Uber por el servicio. Las empresas de taxistas exigen pero no dan nada a cambio. Es difícil que Uber salga en estas condiciones" ■

EN DEFINITIVA

Mañana se sabrá a ciencia cierta si la presión de los taxistas en el país será efectiva para eliminar de la competencia a plataformas tecnológicas. Protesta promete ser pacífica.

analizado por un juez".

Independientemente de lo que decida Tribunal Administrativo, el mercado de las aplicaciones tecnológicas teme sufrir un duro golpe, pues el bloqueo de Uber podría representar una sanción para otras plataformas, como Airbnb, que ha sostenido pleitos legales en Nueva York con cadenas hoteleras.

El dilema que tendrá el juez no es nada sencillo, pues en esta ocasión los taxistas están exigiendo acciones concretas por un servicio que, como también lo ha señalado el Ministerio de Transporte, opera de manera ilegal. Además, como lo explicó el profesor Remolina, la entrada de aplicaciones como Uber u otras plataformas tar-

ORIGEN

ASÍ NACIÓ LA NEUTRALIDAD DE LA RED

Si bien la neutralidad de la red es un concepto que viene desde décadas atrás, cuando nació la internet, su definición legal surgió en 2010, cuando la Comisión Federal de Comunicaciones de Estados Unidos (FCC) dictó normas al respecto. Según la FCC, los operadores de Internet deben ofrecer un acceso justo y equitativo a internet para todo el contenido, siempre y cuando éste sea legal. Lo que han intentado hacer operadores de internet de alta velocidad, como AT&T, Comcast, Time Warner y Verizon es solicitar un modelo de servicio de internet de dos niveles, donde exista un segundo nivel en el que puedan cobrar un servicio premium.

dan en ser recibidas por la sociedad y, usualmente, la tecnología evoluciona más rápido que la legislación.

La posición de Andrés Gutiérrez, uno de los innovadores en Colombia por crear la

aplicación Tapsi, no es muy distante a la que esgrimió el profesor remolina. Según él, en este caso lo que no se prohibiría la aplicación, sino un servicio de transporte no autorizado ■



Uber podría quedar en el limbo si el argumento de la neutralidad de la red no es tenido en cuenta. FOTO COLPRENSA