

Bogotá, febrero 13 de 2020

PROPUESTA PARA ECONOMIAS COLABORATIVAS EN EL SECTOR TRANSPORTE

Nos vamos a referir a una propuesta dirigida al servicio público de transporte individual de pasajeros.

1. ESTRUCTURA ACTUAL DEL SERVICIO. Como es sabido; este servicio se presta en los municipios siguiendo los principios fundamentales orientados a garantizar las condiciones consagradas en el Estatuto General de Transporte (Ley 336 de 1996) y la Ley 105 de 1993 y en particular reglamentado por el decreto 172 de 2001, actual marco normativo ampliamente debatido y estudiado por lo cual se considera que no hace falta acceder al tenor del mismo.

1.1. CAPACIDAD TRANSPORTADORA. Hasta ahora, han sido los organismos de tránsito de cada municipio, los que mediante estudios técnicos, han determinado cual debe ser la *capacidad transportadora* que se requiere en su respectivo municipio, es decir, la autoridad de tránsito municipal, determina cuantos vehículos se autorizan para que presten el servicio público de transporte individual de pasajeros en su laudos. De no existir este control o de no ser finito el número de vehículos autorizados, se perdería la sostenibilidad de la movilidad por exceso de vehículos del modo individual, en detrimento del modo colectivo o masivo, lo que va en contravía del mandato legal que ordena priorizar e incentivar los modos colectivos de transporte público. Es evidente que se debe hacer un uso racional de la malla vial disponible, de modo que se movilice el mayor número de pasajeros por unidad de área de vía disponible. Por ejemplo: un bus promedio puede transportar 45 pasajeros vs 3 que en el mismo espacio movilizan vehículos de transporte individual.

- 1.2. CUPOS (*o derecho a transportar pasajeros por un vehículo tipo taxi*) Cada municipio tiene la discrecionalidad de determinar, mediante estudios técnicos que lo soporten, la *capacidad transportadora* o lo que es lo mismo, el número de vehículos de servicio público individual autorizados para prestar el servicio. Cualquier variación en esta, será potestativo de los entes territoriales autorizarlo. La finalidad de la capacidad transportadora es atender con un número suficiente las necesidades de flota al servicio del municipio, pero sin entrar en sobreoferta, ya que si se sobrecarga el modo individual, el efecto sobre la movilidad se resiente en menoscabo del uso eficiente y racional de la malla vial, sin perjuicio del efecto ambiental por el

exceso de fuentes móviles contaminantes. Igual efecto adverso se presenta sobre sostenibilidad económica del servicio

Al momento de autorizar un cupo para un vehículo de transporte público individual, el organismo de tránsito municipal puede hacerlo de dos formas; por **incremento** (es decir, aumentando las unidades rodantes), o por **reposición** (caso en el cual se autoriza una unidad nueva en reemplazo de otra que sale del servicio, conservando el mismo número finito de unidades autorizadas.

Aquí es importante resaltar que cuando se autorizan “cupos” por incremento, estos no tiene ningún costo para el adjudicatario más allá de los costos del trámite mismo. Quienes como personas naturales o jurídicas poseen este **derecho** para su vehículo taxi, le atribuyen un valor económico en razón a que el número de taxis es finito y “congelado”; al haber personas interesadas en adquirir un taxi, deberán convencer a otra de que les ceda el **derecho** que posee. Y ahí es donde opera la ley de la oferta y la demanda. Pero debe dejarse claro que la transacción de venta es entre un particular y otro dispuesto a ceder su **derecho** a cambio de una suma de dinero

- 1.3. TARIFAS. Son los organismos de tránsito municipales quienes tienen la potestad de fijar las tarifas que se les cobra a los usuarios de este servicio, y toda modificación o incremento debe ser autorizado por aquellos.
- 1.4. EQUIPOS. Los vehículos adscritos al servicio son únicamente aquellos homologados por el Ministerio de Transporte, debidamente afiliados o de propiedad de una empresa habilitada por el Ministerio de Transporte.

2. PROPUESTA.

2.1. SEPARACION DE OBJETO SOCIAL. Se considera muy importante que se tenga claro que una cosa es una **plataforma tecnológica de transporte**, y otra es la operación de transporte desde una **empresa de transporte de pasajeros habilitada por el Ministerio de Transporte en el modo individual**

2.1.1. PLATAFORMAS TECNOLOGICAS DE TRANSPORTE. Son empresas que han desarrollado una tecnología aplicada a facilitar la intermediación para que un universo de usuarios que requieren un servicio de transporte, puedan encontrar un vehículo con un conductor dispuesto a prestárselo, con todas las bondades de trazabilidad, seguridad y medios de pago.

2.1.2. EMPRESAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS

Son empresas que previamente se han habilitado como tales ante el Ministerio de Transporte, lo cual les permite prestar el servicio

2.2. LAS APLICACIONES TECNOLOGICAS COMO COMPLEMENTO EN LA OPERACIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS. Gracias a estas brillantes innovaciones tecnológicas, el servicio de transporte individual tiene una gran herramienta que le permite prestar el servicio de una manera más eficiente, retroalimentada, en beneficio tanto de los usuarios como de los prestadores.

Aquí es muy importante destacar, que las aplicaciones de transporte se han presentado sólo como aplicaciones, sin estar interesadas ni ser su objeto social, el ser o habilitarse como empresa de transporte

Tiene el Estado el deber constitucional de velar porque aquellos servicios públicos fundamentales,- y siendo el transporte uno de ellos-, sean prestados dentro de un marco normativo que obedezca a criterios trazados por el Ministerio del ramo.

Propongo que las aplicaciones tecnológicas de transporte sean reglamentadas dentro del ámbito de lo que ellas mismas proclaman, sin incorporar la prestación del servicio de transporte que está por fuera de él.

2.2.1 HABILITACION DE LA PLATAFORMA. Cualquier aplicación tecnológica de transporte, que pretenda iniciar o mantener sus operaciones de intermediación o facilitación de medio tecnológico para la obtención de un servicio de transporte individual por parte de cualquier usuario en Colombia, deberá contar con la habilitación previa del Ministerio de Transporte. Será este Ministerio quien establezca cuales deben ser los requisitos, condiciones y modo de operar, para que solo dentro de ese marco normativo, pueda obtenerla.

2.2.2. ALCANCE. La habilitación por parte de la aplicación tecnológica de transporte, sólo le permitirá usar su plataforma tecnológica para lo que es su objeto social; en ningún caso podrá asumir funciones de transportador, pero sí tendrá la opción de habilitarse como tal previo cumplimiento de los requisitos previstos por la Ley. En Colombia una plataforma tecnológica de transporte podrá habilitarse también como transportador, con sujeción a las normas previstas por el Ministerio para tal fin.

2.2.3. INTERACCION. La plataforma habilitada por el Ministerio, podrá contratar u ofrecer sus servicios, con empresas de transporte habilitadas; también en el caso de contar con una empresa propia de transporte habilitada, podrá ofrecer el servicio usando su propia plataforma. Las tarifas a cobrar a los usuarios serán sólo las autorizadas por las alcaldías municipales.

2.2.4. CONTROL Y SEGUIMIENTO. Con el fin de asegurar el cumplimiento de las condiciones de habilitación de la plataforma de transporte, el Ministerio deberá contar con la posibilidad de acceder en línea al auditaje de la plataforma, verificando así que su funcionamiento esté acorde con lo autorizado por aquel.

2.2.4.1. REGISTRO DE CONDUCTORES. Las empresas de transporte individual de pasajeros, tengan o no contratadas plataformas tecnológicas habilitadas por el Ministerio, deberán reportar a este último, los datos y certificados de idoneidad de todos sus conductores. El Ministerio administrará esta base de datos para depurar el gremio, gracias a la información que reciba, referente a las quejas o felicitaciones que reciba. Y tomará las acciones que considere pertinentes para lograr este fin.

2.2.5. NORMATIVIDAD EMPRESAS DE TRANSPORTE En cuanto a las empresas de transporte individual de pasajeros habilitadas, deberán seguir los lineamientos que les permite funcionar, contemplados en las leyes, decretos y resoluciones dictadas por el Estado para tal fin y vigentes a la fecha del presente escrito.

2.3. SOLICITUD DE ESTUDIOS TECNICOS. El Ministerio de Transporte deberá promover y acompañar a los municipios, especialmente a aquellos en los que las plataformas han incursionado, para que realicen estudios técnicos con el fin de actualizar la determinación de la *capacidad transportadora* en el modo individual. Los municipios deben ser concientes de que dicha capacidad ha sido incrementada de manera virtual por la ofrecida por la plataformas.

Aquí también los organismos de tránsito municipales, junto con las alcaldías, deberán aplicar un criterio responsable, para no aumentar desmedidamente la oferta del servicio. Desde el Ministerio se debe *promover e incentivar el modo colectivo de transporte de pasajeros*, así como los modos alternativos no contaminantes.

2.4. PAPEL DEL ESTADO. El Estado no debe renunciar a ejercer las funciones que le atribuye la Ley, como son la habilitación de empresas de transporte (e incluir la de las empresas tecnológicas de aplicaciones de transporte), la homologación de los equipos, la determinación de cuál debe ser la capacidad transportadora y el control de las tarifas a cobrar por el servicio. El transporte debe seguir gozando de una alta intervención del Estado comoquiera que se trata de un servicio público fundamental

3. CONCLUSIONES.

3.1. Teniendo en cuenta el rol que con el que se promueven a sí mismas las plataformas tecnológicas de transporte,; y el excelente papel que estas pueden desempeñar en un marco orientado a fortalecer el sector del transporte público individual de pasajeros, es posible articular el binomio ***Plataforma Tecnológica – Empresa de Transporte*** , lográndose así satisfacer las necesidades y expectativas de los usuarios, así como de las empresas -tanto de tecnología aplicada a la movilidad como a las empresas de transporte propiamente dichas-. Debe ser prioridad del Estado reglamentar estas aplicaciones para integrarlas al servicio del transporte formal público individual de pasajeros.

3.2 Para reglamentar las plataformas de transporte no es necesario renunciar al marco normativo actual en materia de transporte en Colombia; específicamente en lo concerniente al transporte público de pasajeros. Se puede complementar para que sean incluidas en él. Los conceptos de ***servicio público y servicio particular*** como actualmente se tipifican, no son óbice para que el servicio sea mejorado mediante los avances tecnológicos.

3.3. Acabar o marchitar el ***servicio público*** de transporte de pasajeros y el de carga, necesariamente conlleva consecuencias inmanejables para el Estado. La estructura actual es buena, solo hay que incluir las ayudas y mejoras tecnológicas, que contribuyen a la eficiencia para satisfacción de los usuarios, conductores y propietarios de equipos.

3.3. Todos los actores de la movilidad, deben entender que se debe priorizar el transporte público colectivo o masivo de pasajeros sobre el individual (bien sea este público o privado). Sólo así se tendrán ciudades sostenibles en materia de movilidad y se podrá hacer un uso racional de la malla vial. Además no olvidar el daño ambiental por contaminación que se causa por hacer un uso inadecuado de los medios de transporte.

3.4. Por último, el Ministerio debe promover e incentivar verdaderos esquemas de economías colaborativas de movilidad, como los que se están implementando entre algunos grupos de usuarios y algunos ya funcionando, donde sí se comparte un vehículo con otros usuarios que tienen un destino común. La diferencia es que en estos esquemas, no se cobra nada a las personas que lo comparten porque funcionan bajo la siguiente premisa: ***“hoy llevo yo personas en mi vehículo, mañana me llevan a mí”***. No hay ningún negocio ahí, no hay contraprestación económica, no hay contrato de transporte, es un modelo verdaderamente colaborativo: esa es la gran diferencia con las plataformas que pretenden ser colaborativas sin serlo realmente.

De esta manera me he permitido presentar mi propuesta, desde mi perspectiva, sobre como considero que debe incursionar en el sector transporte en Colombia, concretamente en el transporte público individual de pasajeros, cualquier empresa que se anuncie o presente como de economía colaborativa.

Mil gracias por su atención