



Uber subsidiado en los suburbios

DURANTE AÑOS, PARECIÓ QUE EL PRÓXIMO ADELANTO IMPORTANTE EN CUANTO AL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD SUBURBANA DE ALTAMONTE SPRINGS, FLORIDA, SERÍA UN PROGRAMA INNOVADOR DENOMINADO FLEXBUS. En lugar de recorrer rutas fijas, estos autobuses responderían a las demandas de los kioscos ubicados en centros de actividad específicos. Este sistema era, en palabras del administrador municipal Frank Martz, “el primer proyecto de transporte a demanda desarrollado en los Estados Unidos”. Algunos incluso se referían a este sistema como “el Uber para el tránsito”.

Lamentablemente, no funcionó. El operador regional de autobuses que gestionaba el proyecto perdió el financiamiento federal clave que requería el sistema, por lo que Altamonte Springs tuvo que buscar una nueva solución. Tal como expresa Martz, “en lugar de enojarnos, decidimos resolver el problema, ya que todavía teníamos que brindarles un servicio a nuestros residentes”.

Esta vez, los funcionarios se decidieron por Uber. La primavera pasada, el suburbio de Orlando anunció que se asociaría directamente con la firma de transporte compartido y subsidiaría a los ciudadanos que optaran por usar dicho

Rodríguez espera que surjan aun más experimentos a medida que las ciudades hacen todo lo posible para ver cómo “los usuarios de Uber pueden complementar la infraestructura existente”.

servicio en lugar de sus propios automóviles, especialmente para viajes hacia las estaciones de ferrocarril regionales que conectan a los centros de población alrededor del condado de Seminole. Este programa piloto ha tenido una aceptación popular lo suficientemente buena, por lo que otros municipios dentro del área ya han lanzado programas similares.

Casi todo lo que oímos acerca de la relación entre los municipios y los emprendimientos de transporte compartido implica contiendas. Para

la época en que Altamonte Springs comenzó su programa piloto, un enfrentamiento sobre detalles normativos en Austin, Texas, dio como resultado que Uber y su principal competencia, Lyft, dejaron de prestar servicios en esa ciudad. Sin embargo, Altamonte Springs es un ejemplo de cómo algunas ciudades, planificadores y académicos están intentando encontrar oportunidades dentro de la creciente importancia y popularidad del transporte compartido. El Laboratorio Senseable City del MIT ha trabajado con Uber; y el Centro de Investigación para la Sostenibilidad del Transporte de la Universidad de California en Berkeley y otras instituciones han estado estudiando los datos relacionados con el transporte compartido, con un enfoque en sus efectos sobre el transporte público. Además, el pasado marzo, la Asociación de Transporte Público de los Estados Unidos divulgó un estudio en el que se evaluaba la manera en que los nuevos servicios pueden ser un complemento a las formas más familiares de “movilidad compartida”, y se sugerían diferentes formas en que las agencias podían “promover una cooperación útil entre los proveedores de transporte público y privado”.

“Todo se reduce a la forma en que el nuevo sistema interactúa con el sistema tradicional existente”, opina Daniel Rodríguez, fellow del Instituto Lincoln y profesor de planificación en la Universidad de Carolina del Norte, quien además ha estudiado las innovaciones en el transporte en América Latina y los Estados Unidos. Rodríguez espera que surjan aun más experimentos a medida que las ciudades hacen todo lo posible para ver cómo “los usuarios de Uber pueden complementar la infraestructura existente”.

Y esto describe casi en su totalidad una de las primeras motivaciones del programa piloto de Uber en Altamonte Springs: el servicio, según Martz, era una opción que ya existía y que no requería ninguno de los compromisos de tiempo y dinero asociados a una iniciativa de transporte típica. “El enfoque no podía ni debía ponerse en la infraestructura”, observa Martz. “Debíamos

centrarnos en el comportamiento humano”. En otras palabras, los servicios de transporte compartido ya responden a la demanda que el mercado demuestra tener; entonces ¿cómo podría la ciudad aprovechar dicha tendencia?

A un nivel más amplio, este sistema aprovecha las opciones que ya existen, en lugar de tener que diseñar proyectos con un uso más intensivo del suelo que pueden llevar años de planificación e implementación.

La respuesta fue ofrecer un subsidio a los usuarios del municipio: la ciudad pagaría el 20 por ciento del costo de cualquier viaje dentro de la ciudad, y el 25 por ciento del costo de cualquier viaje desde o hacia las estaciones de Sun Rail, el sistema de ferrocarril suburbano de la región. Los usuarios sólo tienen que ingresar un código que funciona en conjunto con la tecnología *geofencing* (segmentación geográfica) de Uber para confirmar la elegibilidad geográfica, la tarifa se reduce según lo que corresponda, y el municipio continuamente cubre la diferencia. “Es un tema de conveniencia para el usuario”, indica Martz, aunque hace hincapié en un tema más importante que la facilidad de pago. En lugar de crear sistemas a los que los ciudadanos respondan, tal vez sea mejor intentar un sistema que responda a los ciudadanos en donde se encuentran, y que se adapte en tiempo real a medida que cambian de lugar.

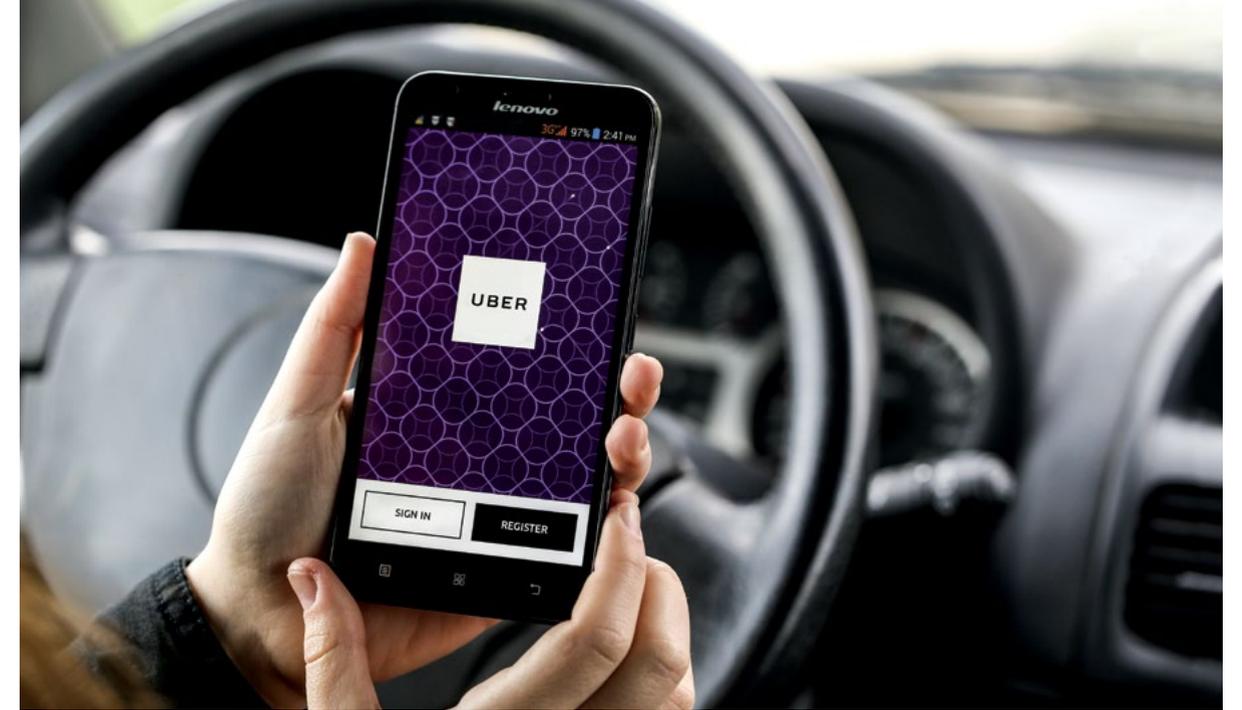
Queda por ver si este sistema funcionará a largo plazo, pero, como experimento, los riesgos son bastante bajos. Martz ha estimado un costo anual para el municipio de aproximadamente US\$100.000 (el costo del proyecto anterior del FlexBus era de US\$1.500.000). Aunque el plan piloto sólo lleva unos pocos meses en marcha, Martz observa que, a nivel del municipio, Uber se utiliza diez veces más que antes, razón por la cual otros municipios vecinos, tales como Longwood, Lake Mary, Sanford y Maitland, se han sumado al proyecto o han anunciado sus planes para hacerlo. “Estamos creando un grupo de trabajo entre nuestras ciudades”, agrega

Martz, con el objetivo de gestionar la congestión del tránsito y ver “cómo conectar nuestras ciudades”.

Tal como lo indica Rodríguez, sólo las implicaciones en cuanto al uso del suelo, tanto a corto como a largo plazo, son convincentes de por sí. En cuanto al día a día, la posibilidad de tener un transporte compartido económico para, por ejemplo, ir al médico, acudir a reuniones en la escuela o realizar trámites similares reduce la demanda de espacios de estacionamiento. A un nivel más amplio, este sistema aprovecha las opciones que ya existen, en lugar de tener que diseñar proyectos con un uso más intensivo del suelo que pueden llevar años de planificación e implementación.

En un sentido, el experimento se encuadra dentro de una tendencia mucho más amplia de buscar innovaciones de transporte específicas. Rodríguez ha estudiado varios experimentos, desde sistemas de autobús ideados en forma local hasta tranvías por encima del nivel del suelo en América Latina que complementaban los sistemas existentes, en lugar de construir sistemas nuevos. Rodríguez señala además que, aunque, a primera vista, el concepto de asociarse con un servicio de transporte compartido pueda parecer que funciona solo en municipios pequeños que carecen de un sistema realista de tránsito masivo, este proyecto podría funcionar realmente bien en ciudades más grandes. Por ejemplo, tenemos el caso de São Paulo, Brasil, que ofrece lo que el suplemento CityLab de la revista *The Atlantic* ha dado en llamar “el mejor plan que existe para tratar con Uber”: en esencia, subastar créditos, disponibles tanto para los servicios de taxi existentes como para los emprendimientos de transporte compartido, para realizar viajes por una cantidad específica de kilómetros en un tiempo determinado. Los detalles normativos (diseñados, en parte, por *Ciro Biderman*, ex *fellow* del Instituto Lincoln) tienen por fin brindarle opciones a la ciudad, a la vez que atraen y explotan la demanda del mercado, en lugar de intentar darle forma.

Esta idea se condice con la postura amplia de Martz, quien se pregunta, “¿Por qué el sector público debe enfocarse en una infraestructura



que era aceptada por los usuarios de hace 40 años?” Aunque de inmediato observa que esta forma de pensamiento en cuanto a las políticas se encuentra alineada en gran medida con las posturas que promueven los libres emprendimientos en un “condado muy republicano”, Martz también insiste en que el apoyo político municipal al plan ha cruzado los límites partidarios. Y lo que resulta más significativo es que esta solución, según Martz, permite que la ciudad se adapte mucho más fácilmente a los cambios tecnológicos que se van dando. La opción de compartir el vehículo parece ser una posibilidad lógica, y se sabe que Uber y otras empresas tecnológicas están barajando la posibilidad de utilizar vehículos sin conductor, que podrían incluso ser más eficientes. Martz no lo expresa abiertamente, pero si Uber se ve “afectado” por una solución más eficiente, asociarse con una firma nueva sería mucho más fácil que rehacer un proyecto de varios años en toda la región. “Dejemos que ganen las fuerzas del mercado”, sugiere Martz.

Por supuesto que, tal como indica Rodríguez, todo este sistema se encuentra aún en una etapa muy experimental, y la aceptación total de un sistema de transporte compartido puede también traer efectos negativos: obviamente el sistema se centra en los automóviles, por lo que no es necesariamente económico para un amplio sector de la población en muchas ciudades,

Después de que falló el sistema de autobuses a demanda en el suburbio de Altamonte Springs, Florida, la ciudad comenzó a cubrir el 20 por ciento de las tarifas de Uber que debían pagar los residentes de ese municipio. Crédito: iStock.com/GoodLifeStudio.

incluso teniendo en cuenta el 20 por ciento de descuento. Además, la posibilidad de viajar mayores distancias a un costo más bajo ha sido uno de los factores principales de la expansión urbana descontrolada. “Esto podría representar un paso más en esa dirección”, observa Rodríguez.

Sin embargo, esta combinación de incertidumbres y posibilidades es exactamente la razón por la que vale la pena ocuparse de medidas que acepten a los emprendimientos de transporte compartido en lugar de enfrentarse a los mismos. “Por el momento, no existe una respuesta correcta; todavía estamos investigando el tema”, advierte Rodríguez. Aun así, los sistemas como Uber de hecho ofrecen un atributo que aquellos que desean experimentar cosas nuevas no pueden negar: “Es tangible, y se sabe que funciona”, concluye Rodríguez. □

Rob Walker (robwalker.net) es colaborador de Design Observer y *The New York Times*.