

25 años  
FJG

FUNDACIÓN JAIME GUZMÁN

#1601  
Edición

# MIRADA POLITICA

ABRIL  
2016

CONFLICTO

TAXI VS. UBER



# I. ORIGEN DEL CONFLICTO.

A inicios del mes de marzo de 2016, comenzó a hacerse notar un movimiento generado por los taxis capitalinos (a través de la Confederación Nacional de Taxis de Chile), que busca discontinuar el servicio que prestan empresas como Uber o Cabify en Chile, al considerarlos como transporte público ilegal o “pirata”, ya que no están sometidos a todas las regulaciones que exige el Ministerio de Transportes, generando una competencia desleal. Dicho movimiento se ha manifestado de manera masiva, generando cortes de tránsito y persecuciones de carácter violenta a conductores del servicio tecnológico que presta Uber.

Este tipo de conflictos no es nuevo a nivel mundial. El año 2014 se masificó por toda Europa, en especial en países como Alemania, Francia, Bélgica y España, donde fue prohibida la aplicación. En Latinoamérica, además de Chile, antes la controversia tuvo lugar en México, y ahora se ha expandido a Brasil, Colombia, Uruguay y Argentina.

# II. ¿QUÉ ES UBER?

Uber, tal como lo ha reconocido el propio Ministro de Transportes, Andrés Gómez-Lobo, es una aplicación de carácter tecnológico que sirve de intermediación para que un conductor particular (con su propio vehículo) otorgue un servicio de transporte a un usuario de dicha aplicación. La forma de contacto se realiza exclusivamente a través de la aplicación, solicitando el usuario un conductor para una dirección determinada, y aceptando el conductor el inicio de la carrera. Al subir al vehículo, el usuario indica su destino y el conductor, a través del programa “Waze” busca el camino más expedito para llegar a él, posibilitando que el costo del viaje sea menor. El usuario, ya registrado en la aplicación, no debe hacer uso de dinero para costear el viaje, ya que se le cargará automáticamente a la tarjeta de crédito que señaló al momento de registrarse. Asimismo,

para generar mayor información entre los usuarios, se da la posibilidad de calificar al conductor. Si dicho conductor no alcanza una calificación mínima después de un cierto número de carreras, puede ser eliminado del sistema. Esto es muy útil para el usuario, toda vez que se constituye en una herramienta eficaz para garantizar seguridad y confiabilidad en el viaje.

Para acceder a ser conductor de Uber, se es seleccionado por la empresa, luego de cumplir una serie de requisitos para operar como conductor (licencia, revisión técnica, seguros). Dicho conductor se mantendrá o no como tal dependiendo de la calificación de él que hagan los usuarios. Esta normativa interna de la empresa posibilita una ventajosa retroalimentación, ya que permite al usuario contar con mayor información, asegurando un mejor servicio.

La aplicación se lanzó en mayo del año 2010 en San Francisco, Estados Unidos. Su crecimiento fue exponencial, llegando en 2014 a 230 ciudades en 50 países. Desde que Colorado aprobara una legislación que reconociera a Uber, 50 jurisdicciones ya lo han hecho. Sin embargo, su tránsito a Europa no fue fácil, al aumentar los litigios entre gobiernos y gremios de taxistas.

En Chile, ya hay 17.000 conductores que hace uso de Uber. Un poco más del 50% lo hace a tiempo completo, mientras el resto le destina jornadas parciales.

Actualmente, los conductores de Uber no cumplen con los requisitos para acogerse al DS 80 del Ministerio de Transportes, toda vez que la definición de transporte privado de pasajeros, según el artículo 2 de este DS dice “El transporte privado remunerado de pasajeros es una actividad por la cual una persona contrata a otra persona, con el objeto de que esta última transporte exclusivamente a uno o más pasajeros individualizados en forma predeterminada, desde un origen hasta un destino predeterminados”. Debido a lo anterior, se debe tomar una decisión. O se incorporan a la regulación, para permitirles su operación de manera legal, o se prohíbe su existencia, limitando la existencia de nuevas tecnologías que permitan mayor bienestar al usuario.

Otro punto en controversia respecto a esta aplicación es la calidad con la que operan los choferes. La legislación comparada ha zanjado esta situación de manera diversa. Por ejemplo, en Cataluña se determinó que los conductores de Uber estaban sujetos a un vínculo

de subordinación y dependencia, existiendo un vínculo de carácter laboral, por lo que, en el caso de Chile, se les debiera aplicar el Código del Trabajo, con todos los beneficios que ellos implica, para regularizar dichas relaciones. En la otra vereda, la cual nos parece más correcta y ajustada a derecho, se ha estimado que los conductores de Uber son trabajadores independientes, debido a la flexibilidad en los horarios de prestación de servicios, ya que la empresa no obliga al conductor a aceptar toda solicitud de viaje que realicen los usuarios, por lo que no se configura una relación laboral.

En cuanto a la seguridad para el usuario, Uber cuenta con todos los seguros básicos (incluido el SOAP), además de seguros internacionales por cualquier eventualidad que pueda ocurrir durante el viaje. Además, los vehículos de Uber son de seis tipos: Uber X, XL, Black y Sub, dependiendo de su capacidad.

### III. REGULACIONES DE LOS TAXISTAS.

*(DS 212, Ministerio de Transportes)*

- Para operar como taxista se debe tener patente de taxi. Esta cuesta entre 10 y 15 millones. En Santiago hay cerca de 27.000 taxis, y el ingreso al parque fue congelado por 5 años a contar del 2015. Por lo anterior, para ser taxista en la actualidad se le debe comprar el permiso a otro taxista.

- Se entrega licencia por 4 años, especial clase A. Además, los conductores deben acreditar que tienen licencia de conducir clase B por dos años antes de acceder a la profesional, y el curso obligatorio tiene un valor aproximado de \$ 160 mil.

- Seguro SOAP y seguro especial para pasajeros, de mayor cobertura en gastos médicos, de hospitalización, atención quirúrgica, atención dental, prótesis, implantes, indemnización por muerte e incapacidad para todas las personas involucradas en un accidente.

- Revisión técnica tipo clase A, dos veces al año.

- Antigüedad máxima del vehículo de 12 años.

- Pago de impuestos: cada conductor paga una renta presunta en base a \$ 450 mil mensuales.

### IV. EXPERIENCIA COMPARADA.

Debido a la gran cantidad de manifestaciones que han ocurrido a lo largo del mundo por parte de los taxistas frente a la aparición de alternativas tecnológicas para hacer uso del transporte menor de pasajeros, legislaciones comparadas han adoptado diversas soluciones. Hay algunas que derechamente han preferido beneficiar al cartel de los taxis y prohibir la operatividad de la aplicación (ni siquiera de los vehículos), mientras otras se han abierto a regular a las nuevas empresas.

Ejemplificando, en España la aplicación fue suspendida el año 2014, pero se autorizó su operación para este año, con choferes profesionales y con licencia.

En Inglaterra, al declararse la legalidad de la aplicación, como contratistas independientes, los taxistas se enfocaron en mejoras del servicio, para competir: wifi, sustentabilidad y rapidez.

La capital de México fue la primera ciudad latinoamericana en regular el servicio. Se consideró a las plataformas tecnológicas como un nuevo producto que genera "bienestar social". Además, se estableció que deben ser reconocidas como una nueva categoría o modalidad de transporte. "La regulación debe concentrarse en garantizar objetivos públicos como la seguridad y la protección del usuario". Al imponerse una regulación algo severa, los choferes de Uber han protestado por la baja en las tarifas que se les pagan.

\*El diario Inglés The Guardian señaló que Uber ha desembolsado cerca de U\$62 millones en litigios para seguir operando.

En primer lugar, se debe consignar que la polémica que se ha generado no tiene relación alguna con la aplicación Uber, toda vez que esta es una aplicación de carácter tecnológico, y no entrega por si sola el servicio de transportes. Esto lo ha refrendado el Ministro de la cartera, al señalar que el problema no es la aplicación, sino los conductores que hacen uso de ella. Uber opera como intermediador entre un conductor y el usuario. En términos legales, la aplicación de tecnología Uber es absolutamente lícita.

El servicio de Uber, a través de las herramientas que

# CON CLU SIONES.

entrega la aplicación, se adecua más a las tecnologías del siglo XXI, permitiendo un servicio más seguro, confiable y moderno. El existir calificaciones a los conductores, facilidades para el usuario, menor congestión vehicular (ya que los conductores registrados en Uber no deben andar recorriendo calles para acaparar clientes), mayor seguridad (al no tener que cargar con dinero en efectivo), entre otras cosas, ha permitido que este tipo de aplicaciones tecnológicas sean preferidas por el consumidor, más considerando que, al ser los taxis un sector monopólico y, por ende, sin incentivos para mejorar su servicio, muchos taxistas han incurrido en prácticas tales como adulterar los taxímetros, llevar pasajeros dependiendo del lugar de destino o, incluso, cobrar un valor fijo por las carreras (mucho más costoso), sin hacer uso del taxímetro. Esto se debe principalmente a dos factores: la fiscalización es débil, y no hay competencia que obligue al servicio de taxis a mejorar las condiciones ofrecidas a los usuarios.

Tal como lo ha señalado el reconocido periodista argentino y Master en Ciencias Económicas, Marcelo Duclos, con Uber se “Puede elegir el auto según sus características, está disponible la calificación histórica del conductor para el pasajero, se elimina la necesidad de efectivo y se acuerda la ruta adecuada, garantizada por un mapa y un GPS. Es decir, que además de un viaje más económico se terminaron los paseos, los abusos a los turistas, los billetes falsos, se reducen los incentivos para los asaltos y, por sobre todas las cosas, el usuario tiene una excelente herramienta ante una mala experiencia, mucho más efectiva que un portazo al auto: la posibilidad de una crítica que quedará a disposición de los próximos pasajeros”.

Se destaca, además, que según la encuesta CADEM, un 60% de los santiaguinos expresa que Uber puede competir con los taxis.

Uber permite generar una nueva fuente de ingresos para personas que lo necesiten, ya sea porque están sin trabajo o en período de transición para acceder a otro, para incrementar sus rentas o porque hay ciertos meses del año en que su actividad principal está paralizada (caso de los profesores, por ejemplo).

El hecho de que el gobierno, en palabras del SEREMI de Transportes Metropolitano, Matías Salazar, haya señalado al iniciarse el conflicto de que no negociarían una incorporación de Uber a la regulación, sino que más bien aumentarían las fiscalizaciones para multarlos y retirar los vehículos, dado su funcionamiento de manera ilegal, demuestra la nula visión del ejecutivo respecto a la incorporación de nuevas tecnologías y mayor competencia al mercado de transporte público menor de pasajeros. Es inaceptable que hayan decidido aliarse con el cartel configurado por los taxistas, un cartel monopólico, que en la actualidad no genera ni confianza ni seguridad en los usuarios. Estas palabras del SEREMI, que fueron refrendadas por el Ministro, generaron un clima hostil contra los conductores de las aplicaciones hoy existentes, generándose hechos de violencia de los cuales el Ministro debe hacerse cargo. El Ministerio de Transportes debiera aplicar como política la incorporación de nuestro país a las innovaciones tecnológicas, con la finalidad de satisfacer las necesidades de los consumidores, entregándoles más y mejores opciones para elegir.

Por otra parte, resulta sumamente preocupante que los taxistas no quieran competencia para su mercado, ya que, no es que sólo hayan expresado que la competencia de Uber es desleal debido a que la aplicación tecnológica no tiene las regulaciones que tienen los taxis, sino que también señalaron que se opondrán a toda homologación de regulaciones, dejando claro que se sienten cómodos con su monopolio.



Se podría considerar, en los actuales términos, que los conductores de Uber (no la aplicación) se sitúan como competencia desleal para los taxistas, al no exigírseles requisitos especiales para operar, tales como el permiso inicial, la obligación de realizar dos revisiones técnicas al año, la licencia especial para conducir o el valor de las patentes. En favor de Uber, hay que dejar constancia de que ellos no pueden operar como taxis en los mismos términos, toda vez que no pueden incorporar en su vehículo un letrero que diga “taxi” o pintar su techo de color amarillo, o tener lugares especiales para estacionar o vías exclusivas, por lo que sólo pueden obtener clientes a través de la aplicación. Esta disyuntiva, respecto a las externalidades (positivas o negativas) que genera cada una de estas actividades es una oportunidad para equiparar la cancha. Sin embargo, el equipararla no significa que los conductores de las aplicaciones deban someterse a regulaciones añejas como las que tienen los taxis, sino que se debe desregular en parte la normativa que rige al transporte público menor de pasajeros, además de, lógicamente, incorporar ciertos requisitos nuevos para los conductores de Uber, tales como licencia de conducir especial y un cierto estándar en los seguros de automóvil adquiridos. Es decir, se debe regular Uber, pero, a la vez, eliminar ciertos requisitos que se le imponen a los taxis, que no se conciben con las necesidades de los tiempos actuales. La experiencia comparada da cuenta de que una excesiva regulación de estas innovaciones tecnológicas genera mayores costos de forma innecesaria, perjudicando al consumidor.

El que exista competencia es el pilar fundamental para que un servicio vaya en directo beneficio de los consumidores, ya que permitirá adquirir un mejor servicio a un precio más bajo. De mantenerse los monopolios actuales, no existen los incentivos para que los taxis entreguen un mejor servicio, toda vez que no existe un sustituto a la labor que ellos realizan, por lo que tienen,

en resumidas cuentas, “el trabajo asegurado”. Sin innovación no hay ni habrá cambios.

Toda normativa que pretenda regular Uber u otra aplicación de ese tipo debe posibilitar la libertad de emprender de los conductores y permitir la libertad del ciudadano de elegir el servicio que estime conveniente. Los espacios de libertad permiten la innovación constante en un mundo globalizado. Lo novedoso puede convivir con lo ya existente, puede eliminarlo o incluso fracasar, pero lo concreto es que se le deben otorgar los espacios al ciudadano para elegir libremente y sin coerciones externas.



Capullo 2240, Providencia.

[www.jaimeguzman.cl](http://www.jaimeguzman.cl)



[/FundacionJaimeGuzmanE](https://www.facebook.com/FundacionJaimeGuzmanE)



[@FundJaimeGuzman](https://twitter.com/FundJaimeGuzman)