

**FJG**

FUNDACIÓN JAIME GUZMÁN

**#1821**  
Edición

# MIRADA POLITICA

**JULIO**  
2018

**REGULACIÓN DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS:**

**EL USUARIO EN EL CENTRO**

UBER

REGÍSTRATE



Foto: t13.cl

## I. INTRODUCCIÓN

En las últimas semanas, se reabrió el debate sobre las plataformas tecnológicas de transporte, como Uber, Cabify y otras, que han tenido grandes conflictos con los taxistas tradicionales, llegando incluso a acciones de violencia por parte de estos últimos contra los conductores de dichas plataformas.

En Chile, el mercado del transporte remunerado menor de pasajeros está circunscrito exclusivamente al servicio de taxis, en sus diversas modalidades. Debido a la congestión que produce la existencia de vehículos recorriendo la ciudad, el mercado se encuentra regulado, encontrándose limitada la entrada a nuevos actores. Es más, hoy en día el parque de taxis se encuentra cerrado por ley aprobada en noviembre de 2015.

Al no existir competencia, se debe regular también el precio y los estándares del servicio a ofrecer. Esto es fundamental para el usuario, toda vez que se encuentra con grandes asimetrías de información frente a la oferta de taxis, al no tener antecedentes respecto al vehículo que

detiene en la calle. Así, la regulación se vuelve indispensable para ofrecer un buen servicio.

Sin embargo, con el avance de las nuevas tecnologías, es posible incorporar mayor competencia en el mercado del transporte remunerado de pasajeros. Así, además de beneficiar directamente al usuario en materia de seguridad, confiabilidad, precio y buen servicio, se reducen notoriamente los problemas de congestión que genera la existencia de autos en las calles, al existir la georreferenciación. Debido a lo anterior, la irrupción de estas nuevas plataformas en un proceso que no se detendrá, por lo que generar una buena legislación puede traerle muchos beneficios al país y, en especial, a los usuarios.

Durante el año 2016, se ingresó un proyecto de ley para regularizar a estas plataformas digitales, pero no tuvo mayores avances en el Congreso. El gobierno actual decidió presentar un nuevo proyecto en la materia, orientado a igualar las condiciones entre los conductores de taxi y los conductores de plataformas digitales, a diferencia de la iniciativa anterior, que perpetuaba el monopolio de los taxistas.

## II. PROYECTO DE LEY

La principal exigencia del proyecto de ley es que las empresas de aplicaciones de transporte, deberán instalarse como empresas en Chile e inscribirse en un registro que estará a cargo del Ministerio de Transporte. Si no cumplen con esta normativa, no podrán seguir en operación. También, se les exigirá dar información al Ministerio de manera anónima, sobre los recorridos, tarifas y evaluaciones que reciben por parte de los usuarios, entre otras informaciones, que se establecerán vía reglamento. Por esta misma vía, se establecerán estándares de calidad que deberán cumplir todas las plataformas digitales. Otra medida que se aplicará es que estas no podrán ser de carácter colectivo.

Por otra parte, las EAT deberán contar con seguros complementarios para los pasajeros. Sus conductores tendrán que tener licencia profesional A-1 para poder incorporarse a la plataforma, no haber sido condenados por delitos sexuales, de drogas y por conducción en estado de ebriedad, etc. Cualquier normativa que no sea cumplida, conllevará a la aplicación de una multa que podría ser de 10 hasta 100 UTM, o incluso a la salida del registro. Asimismo, los usuarios que utilicen una aplicación que no se regule bajo esta Ley, podrá ser sancionado con una multa de hasta 5 UTM. Respecto a los taxistas tradicionales, el proyecto contempla que estos podrán constituirse como una EAT bajo las mismas condiciones que las ya existentes.

Las principales medidas que cambian en relación al proyecto presentado en 2016, son que no se establece un límite de automóviles que puedan incorporarse a las EAT, que no se realizará un cobro adicional para las plataformas por kilómetros recorridos y que se elimina la medida que establecía que los cobros podrían ser realizados solo en efectivo.



Foto: npr.org

### III. ALGUNAS CIFRAS

Uber, la principal empresa de aplicaciones tecnológicas, 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, hay más de 100.000 conductores y 2 millones de usuarios de la plataforma. En contraste, En Santiago hay 24.042 taxis básicos, y en todo el país la cifra aumenta a 35.320, los que sumados a los 51.296 colectivos y 6.029 autos ejecutivos, genera un parque de 103.116 taxis a lo largo de Chile.

La Comisión Nacional de Productividad (CNP) ha señalado que las externalidades negativas de congestión y contaminación son mayores en un taxi tradicional que en un auto de plataforma. Además, la contaminación es específica de los autos y no de las plataformas<sup>1</sup>.

Por otra parte la CNP, señaló que la tasa de utilización de los autos a través de las plataformas es de un 60% del tiempo con pasajeros aproximadamente. Asimismo, transitan a velocidad de autos particulares (30 km/hr). En el caso de los taxis (sin plataforma), en promedio su tasa de utilización es de un 30% del tiempo con pasajeros a una velocidad promedio de 18 km/hr. Con esas medidas, se puede inferir que un taxi básico tiene 47% de la eficiencia de un automóvil de plataforma. Así, la CNP indica que el uso de plataformas permite un ahorro en costos entre 18% y 53% dependiendo de las diferencias en tasa de utilización y velocidad<sup>2</sup>.

Además, las EAT cuentan con tarifas que son entre un 20 y 40% más rebajadas que las de taxis. Asimismo, estas plataformas han permitido generar una nueva fuente de ingresos para quienes por alguna razón necesitan de ellos. Por ejemplo, quienes 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.

<sup>1</sup> <https://bit.ly/2KdTq3W>

<sup>2</sup> *Ibid.*



Foto: 24horas.cl

## IV. CONCLUSIONES

A simple vista, el proyecto mejora bastante en relación al que se presentó anteriormente. A pesar de ello, consideramos que la exigencia de que los conductores deban contar con licencia profesional A-1, es nociva para la aplicación de estas plataformas en el país, ya que podría socavar su uso en el mercado de transportes, por el alto costo de tiempo que genera para los actuales conductores la realización de un curso para obtener dicha licencia, especialmente para conductores ocasionales, más considerando el poco efecto que tiene en cuanto a la capacidad de manejo.

Debiera exigirse una licencia clase B con características especiales, relativas a años de conducción y edad para conducir. Por ejemplo, una solución intermedia para las EAT podría ser que los conductores cuenten con licencia B, pero que tengan a lo menos dos años de experiencia en conducción y que tengan que renovar su licencia cada dos años.

Como era de esperar, los taxistas no están conformes con el proyecto de ley, ya que señalan que las modificaciones no apuntan a igualar las condiciones entre taxistas y aplicaciones tecnológicas. Aducen, entre otros, que la normativa debiera limitar la cantidad de automóviles que podrán

conducir a través de una plataforma y que se establezca un mecanismo para igualar los precios. En definitiva, buscan mantener y perpetuar su monopolio sobre las calles de las ciudades.

Lo que debiese hacerse, en virtud de los avances de la tecnología, es avanzar decididamente a que en un futuro se libere el parque de taxis, permitiendo la competencia entre más actores, lo que terminará por favorecer al usuario, al acceder a más y mejores alternativas por un menor precio. 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. Lógicamente, se deben cuidar mínimos de seguridad, aspectos que el proyecto de ley recoge, sólo excediéndose en la exigencia de licencia profesional ya mencionada.

En definitiva, el equiparar la cancha 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, posibilitando mayores espacios de libertad.



Capullo 2240, Providencia.

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



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



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