

## REGULANDO UBER: SI FUNCIONA, NO LO ARREGLE

- La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados aprobó las indicaciones del Ejecutivo que modificaban el artículo 4 del proyecto de ley que regula plataformas tecnológicas en el mercado del transporte.
- Sin embargo, el proyecto de ley enviado por el Ejecutivo no aborda problemas o inquietudes relacionadas con el funcionamiento de estas plataformas. Su objetivo es limitar artificialmente el desarrollo de estas tecnologías, respondiendo a las presiones de grupos de interés minoritarios que representan a los conductores de taxis y colectivos.

Durante los primeros días de enero, la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados aprobó las indicaciones que modificaban el artículo 4 del proyecto de ley enviado por el Ejecutivo para regular las plataformas tecnológicas en el mercado del transporte. La propuesta del gobierno, en caso de ser aprobado el proyecto de ley, limitaría seriamente las ventajas y el potencial que han mostrado tener las plataformas tecnológicas (como Uber y Cabify, entre otras) para el transporte de pasajeros.

En general, el proyecto de ley no tiene como objetivo abordar algún problema o inquietud relacionado con el funcionamiento de las plataformas tecnológicas en el mercado del transporte en Chile u otras partes del mundo. Su objetivo es limitar artificialmente el desarrollo de estas tecnologías, respondiendo a las presiones de grupos de interés minoritarios que representan a los conductores de taxis y colectivos.

### CONTENIDO DEL ARTÍCULO 4

El artículo 4 del proyecto del Ejecutivo introduce una serie de severas restricciones al funcionamiento actual o la implementación de futuros desarrollos en el transporte de pasajeros a través de plataformas tecnológicas.

Establece que los vehículos deberán tener “elevados niveles de confort y tecnología”, de acuerdo a requisitos que serán determinados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) mediante reglamento. Esta restricción desconoce que en la actualidad las plataformas tecnológicas ofrecen servicios diferenciados, con valores distintos, informando al usuario el tipo de vehículo que realizará el servicio, así como la puntuación del conductor asignada por otros pasajeros que ya han usado ese servicio en particular.

Teniendo el usuario la opción de rechazar ex ante una alternativa que esté por debajo de sus expectativas, no se justifica una prohibición al uso de determinado tipo de vehículos. Esta restricción se traduciría en mayores costos, limitando el potencial de crecimiento solo a la población de mayores ingresos, dando amplia discrecionalidad al gobierno de turno. Por otro lado, desconoce que desde una perspectiva social, puede ser más eficiente que algunos viajes se realicen en vehículos pequeños que contribuyen menos a la contaminación y a la congestión.

Además, una comisión de expertos determinará el número de vehículos por región que podrán operar bajo esta modalidad, debiendo considerar los niveles de oferta y demanda en base a la población, y número de vehículos de transporte remunerado de pasajeros, entre otros factores. Esta medida favorece a los servicios existentes de taxis y colectivos, protegiéndolos de la competencia, que es justo lo contrario a lo que debería buscar el regulador.

Los propietarios de los vehículos requerirán una autorización otorgada por el MTT que duraría tres años y sería renovable hasta por dos períodos. Estas autorizaciones no son transables ni cedibles y su formato no reconoce que buena parte de los socios conductores no se dedica a esta actividad en forma exclusiva. Por cierto, este formato flexible se ha traducido en una nueva opción de ingresos para grupos muy diversos como jubilados que quieren mejorar su pensión, personas que han perdido su empleo o trabajadores que quieren mejorar sus ingresos después de su jornada laboral. Además, el artículo 4 fija por ley una serie de funcionalidades y requisitos injustificados. Algunos de estos ya existen en las plataformas actuales, pero su obligatoriedad podría limitar la innovación en eventuales innovaciones o formatos:

“a) Permitir al pasajero conocer el posible recorrido y costo aproximado del viaje antes de su inicio.

- b) Contar con un mecanismo para determinar la tarifa.
- c) Contar con tecnologías de geolocalización.
- d) Permitir al pasajero conocer el nombre completo del conductor, la placa patente del vehículo y la entidad operadora de la plataforma tecnológica a través de la cual se presta el servicio.
- e) Contar con los mecanismos de seguridad que impidan alterar las tarifas, recorridos u otro dato relevante para determinar la tarifa.
- f) Contar con una instancia o medio de contacto adecuado en caso de reclamación por el servicio prestado.
- g) Contar el vehículo con un distintivo que reúna las características que determine el reglamento y cuyo uso será obligatorio.
- h) Mantener vigente un seguro para el conductor y los pasajeros de cada uno de los vehículos que presten servicios a través de plataformas tecnológicas, conforme a las condiciones, coberturas y plazos que determine el reglamento“.

El artículo 4 también impone la prohibición del pago en efectivo, que representa una parte importante de los usuarios actuales, limitando el acceso de las nuevas formas de transporte a quienes tengan acceso a una tarjeta de crédito.

Por último, se prohíbe que el vehículo reciba pasajeros sin una reserva previa, la cual no podrá realizarse una vez iniciado el viaje. Tampoco podrán usar las vías exclusivas del transporte público. Esto sería un intento deliberado para impedir el potencial que las nuevas plataformas tecnológicas ofrecen para transformarse en un nuevo paradigma para el transporte público de pasajeros en ciudades congestionadas.

Una de las posibilidades que abre la innovación tecnológica es hacer obsoleto el costoso concepto de buses circulando con frecuencias y recorridos fijos, independientes de la demanda. El sistema de buses de Transantiago tiene durante las horas valle vehículos en movimiento con mucha capacidad ociosa, costosos de desplazar. Este costo es necesario para poder mantener la regularidad del servicio. La

posibilidad de compartir recorridos, en autos colectivos, de mejor estándar, con recorridos diseñados en tiempo real, tiene el potencial de ahorrarse ese costo. El avance tecnológico podría mejorar la calidad del servicio y tener menores costos que los sistemas tradicionales de buses. Sin embargo, el proyecto de ley le pondría trabas injustificadas a la posibilidad de compartir recorridos.

#### **VISIÓN INTEGRAL DEL PROYECTO DE LEY**

El proyecto introduce una serie de restricciones que podría imponer el MTT por reglamento, mientras otras las impondría la misma ley. Esto se traduciría en una burocracia estatal innecesaria fiscalizando problemas que quizás no existan, limitando así el potencial de beneficios que se derivan de la competencia, como la innovación de los privados, que se traduce en menores costos y en mejores y nuevos servicios para los usuarios.

Uno de los mayores contrasentidos de este proyecto de ley es la introducción del cobro de un impuesto especial por kilómetro recorrido por parte de los conductores que ofrezcan sus servicios a través de plataformas tecnológicas. La recaudación de este impuesto iría a un fondo que, curiosamente, el Ejecutivo llama “Fondo para la Innovación del Transporte Privado de pasajeros”, pero que en realidad hace justo lo contrario: desincentiva el uso de una de las mayores innovaciones en el transporte privado de pasajeros, para beneficiar principalmente al tradicional cartel de taxistas, que es el que mayor externalidad genera, incluido el uso de las vías para buses, que no podrían usar los socios conductores de plataformas tecnológicas.

Además, el proyecto deja en manos de la burocracia estatal no solo el cálculo del impuesto por kilómetro, sino también la fijación de la tarifa misma. El Panel de Expertos para el Transporte Público definirá arbitrariamente los parámetros para fijar las tarifas de los servicios ofrecidos a través de plataformas tecnológicas. El rol original de este panel es el de sugerir alzas de las tarifas de Transantiago para que el subsidio requerido para financiar su déficit no supere el máximo legal. Fijar tarifas, en un mercado que se vuelve competitivo gracias a una innovación, debería quedar fuera de las competencias técnicas de un panel como éste.

Sobre las limitaciones a compartir viajes y considerando que son emprendimientos privados los que están interesados en ofrecer servicios colectivos flexibles, las

autoridades deberían dar todas las facilidades para que se concreten dichas iniciativas. En caso de no resultar, la pérdida sería asumida por los privados. No parece coherente que el Estado tenga una postura oficial en contra de la innovación en esta materia.

La limitación del número de cupos disponibles para este tipo de transporte no hace más que introducir al sistema de las plataformas tecnológicas en el mercado del transporte uno de los elementos más conflictivos del sistema de taxis, cual es la limitación del número de vehículos que podrán realizar este servicio.

Finalmente, cabe destacar que el alto nivel de exigencias que se impondrá a las plataformas, y la especificidad de estas, no solo limitará el desarrollo de las actuales tecnologías, sino que de futuras que operen de manera diferente e innovadora, ya que deberán someterse a las exigencias de las actuales.

## CONCLUSIONES

El proyecto de ley del Ejecutivo que regula las plataformas tecnológicas en el mercado de transportes limitaría seriamente las ventajas y el potencial que han mostrado tener las plataformas tecnológicas (como Uber y Cabify, entre otras) para el transporte de pasajeros.

En general, el proyecto no tiene como objetivo abordar problemas o inquietudes relacionadas con el funcionamiento de las plataformas tecnológicas en el mercado del transporte en Chile u otras partes del mundo. El objetivo del proyecto es limitar artificialmente el desarrollo de estas tecnologías, respondiendo a las presiones de grupos de interés minoritarios que representan a los conductores de taxis y colectivos.