

TRANSPORTE PRIVADO Y NUEVAS TECNOLOGÍAS: MÁS COMPETENCIA

- Las externalidades por congestión en la búsqueda de pasajeros, así como la capacidad limitada de elección del usuario, al no poder evaluar ex ante la calidad del servicio que va a contratar, han justificado la creación de carteles regulados de taxis en distintas ciudades del mundo.
- Las tecnologías que usan empresas como Uber o Cabify resuelven buena parte de los problemas que han justificado la creación de estos carteles regulados de taxis.
- Las nuevas tecnologías introducen desafíos a los reguladores. Sin embargo, una nueva regulación debe diseñarse en favor de las personas y no de los intereses de un cartel que no desea que entre competencia a su mercado.

La economía colaborativa o consumo colaborativo ha tenido un impacto importante en algunas industrias tradicionales como la de los hoteles o la del transporte privado de pasajeros a nivel mundial. Las nuevas tecnologías de información han facilitado el intercambio de bienes y servicios entre pares a través de plataformas en línea.

A pesar de que empresas como Uber y Cabify llevan operando en Chile un par de años, recién hace unas semanas se ha abierto un debate público en torno al rol y tipo de regulación que deben tener estos servicios. Este mismo debate también ha sido planteado a distintos reguladores en distintas partes del mundo, con reacciones heterogéneas. Después de todo, mucha de la regulación de las industrias tradicionales se ha diseñado sin tener en cuenta las oportunidades que abren estas nuevas tecnologías.

De acuerdo a los testimonios, tanto de los usuarios, como de los “socios conductores” de Uber y Cabify, el sistema les ha funcionado bien. Para los usuarios, significa una alternativa atractiva a los servicios tradicionales. Mientras que a los socios conductores, les ofrece una oportunidad para incrementar sus ingresos, con un trabajo flexible y voluntario, que les ha resultado atractiva.

EL MERCADO TRADICIONAL DE TAXIS

En distintas partes del mundo, el mercado tradicional de taxis está sujeto a algún tipo de regulación. Cada una atendiendo a la realidad de cada ciudad. Sin embargo, desde un punto de vista conceptual, existen al menos dos razones que motivan la regulación, especialmente en grandes ciudades, que enfrentan crecientes problemas de congestión vehicular.

Por una parte, los taxis circulan por las calles de la ciudad buscando pasajeros y manteniendo una oferta regular para sus usuarios. Esto significa el uso de espacio público, con la consecuente contribución a la congestión, especialmente en horas de alta saturación vehicular. Por esto, la libre entrada al mercado ha sido, de alguna forma, restringida. En el caso de Santiago, en 2010 se suspendió de manera indefinida la inscripción de taxis (Ley Nº 20.474). Con esto, el Estado crea un cartel regulado, en el que sólo pueden ofrecer estos servicios quienes tengan el permiso respectivo.

Además, existe otro problema que atenta contra la libre elección y buen funcionamiento del mercado y es que quien desea contratar el servicio, no tiene mayores antecedentes sobre quién se lo va a prestar, o puede ser demasiado oneroso en tiempo buscar un proveedor alternativo. Por eso no existiría mayor competencia entre los integrantes del cartel. Es decir, el usuario, no tiene una real capacidad de elegir a quién contratar. Por este motivo, existe una justificación para que el regulador se preocupe por imponer y fiscalizar estándares mínimos de calidad a los prestadores del servicio.

En el caso de Santiago, la regulación no ha sido del todo exitosa, especialmente en lo que se refiere a la calidad del servicio prestado por los taxistas. Sin generalizar, los usuarios regulares de sus servicios se quejan de taxímetros adulterados, o incluso cobros sin taxímetro; vehículos en mal estado, o con olores o música molesta; conducción temeraria y riesgosa para el pasajero; malos tratos; o negarse a ofrecer el servicio. Como se trata de un cartel, no los puede sacar del mercado una alternativa mejor.

LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

En este debate, hay que tener en consideración que Uber no es una empresa de transportes. De hecho, no tiene vehículos. Este tipo de empresas ofrecen un

servicio de contacto entre usuarios y proveedores a través de un software. Con sus plataformas, quienes tengan la necesidad de contratar un viaje pueden contactar a otras que estén disponibles para ofrecer este servicio. Cada plataforma define sus estándares y condiciones, y cobra una comisión por el servicio prestado.

Las plataformas en línea resuelven buena parte de los problemas del uso del espacio público y de la real libertad de elección de los usuarios. Por un lado, los socios conductores no necesitan estar circulando por la ciudad en busca de pasajeros, ya que la solicitud les llega georreferenciada a los oferentes activos más cercanos, quienes pueden ponerse a disposición de la plataforma con mucha libertad.

Por otro lado, este tipo de plataformas también resuelve el problema de la calidad del servicio y capacidad de elegir por parte del usuario. En cada viaje Uber, tanto el pasajero como el socio conductor se evalúan mutuamente. Cuando se tienen redes amplias de usuarios y prestadores, esto termina en una calificación bastante informativa sobre el servicio que se va a contratar.

De hecho, los socios conductores han mostrado una gran preocupación por sus evaluaciones, llevándolos a ofrecer comodidad adicional, como un vaso de agua o un caramelo durante el viaje. Esto hace la experiencia muy superior a la de la oferta tradicional de taxis. Y mientras más masiva ha sido la entrada de Uber en las distintas ciudades, mayor la competencia por un mejor servicio, para beneficio de los usuarios.

Estas nuevas tecnologías permitirían coordinar a varios viajeros con recorridos similares para compartir un mismo vehículo. Esta modalidad tiene el potencial de cambiar los paradigmas en materia de diseño de transporte público, desafiando tecnologías como los buses con recorridos y frecuencias rígidas.

En un trabajo reciente, Cramer y Krueger (2015)¹ encuentran que, en el caso norteamericano, los vehículos de Uber tienen una tasa de ocupación, medida como la fracción de tiempo que los vehículos circulan con un pasajero a bordo, sustancialmente mayor que la de los taxis tradicionales. Esto, lo explicarían principalmente por: 1) la mejor tecnología para contactar a conductores con pasajeros; 2) la mayor escala de Uber que la de compañías tradicionales de taxis; 3) ineficientes regulaciones a los taxis; y 4) su modelo flexible de oferta laboral y precios.

LAS REACCIONES DE LA AUTORIDAD EN CHILE

Luego de las manifestaciones de los taxistas contra Uber y Cabify, el Ministro de Transportes, Andrés Gomez Lobo tildó estos servicios del primero como “piratas” e “ilegales”. Declaraciones que fueron interpretadas por quienes pertenecen al cartel de los taxis como una invitación a violar el Estado de Derecho y hacer justicia por su propia cuenta, con violentas y lamentables consecuencias.

En una carta recientemente publicada en El Mercurio el pasado 10 de abril, el Subsecretario de Transportes cuestionó a las empresas que ofrecen este tipo de servicios por lucrar. Tanto ellas, como sus socios conductores se estarían beneficiando de esta actividad. Una declaración incomprensible luego de que el actual gobierno haya declarado este año como el “año de la productividad.” Los incentivos económicos han sido el principal motor de la innovación en el mundo. Que la autoridad cuestione, en forma enérgica, un avance tecnológico tan relevante como el que representan las economías colaborativas en materia de transportes carece de toda lógica.

¿COMPETENCIA DESLEAL O SIMPLEMENTE COMPETENCIA?

Las justificaciones de los ataques a los usuarios y proveedores de los nuevos servicios de transporte privado, por parte de los taxistas, no resultan del todo convincentes. Estos califican a Uber y Cabify como competencia desleal. Pero, más allá de la consigna, no parece ser el caso, sino más bien la reacción esperable de un cartel (regulado por el Estado) que ahora enfrenta el riesgo de tener que competir.

Desde el sector tradicional se alega que tienen que pagar un permiso y están sujetos a normas del regulador. Sin embargo, los permisos para operar como taxi (derecho a ser parte del cartel) fueron entregados gratuitamente por la autoridad; tienen el beneficio tributario de la renta presunta; muchas de sus transacciones son irregulares, pagadas con dinero en efectivo, sin documentación, usan las vías exclusivas; los servicios de Uber o Cabify son de mayor calidad, con vehículos en mejor estado, con conductores atentos y cordiales; y con menor costo para el usuario que el de los taxis tradicionales. Además, las tarifas son transparentes, no son modificables por el prestador del servicio, y no hay dinero en efectivo de por medio, ya que toda la transacción se realiza a través del sistema bancario.

Más seguridad, calidad y confiabilidad, resultado de la competencia gracias a la innovación. La esencia de la productividad. Precisamente lo que debería ser respaldado y no cuestionado por la autoridad.

DESAFÍOS PARA EL REGULADOR

Efectivamente, han surgido dudas razonables sobre el tratamiento legal de las nuevas tecnologías, no sólo en Chile, sino en distintas ciudades del mundo. La postura de las empresas tecnológicas ha sido proactiva para que exista una regulación que las valide, evitando arbitrariedades por parte de las autoridades de turno, o malos entendidos.

Los decretos 212 y 80 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones reglamentan los servicios de transporte remunerado tanto público como privado. Estos fueron diseñados sin tener en cuenta la economía colaborativa, así que su aplicación a la realidad actual es interpretable.

También queda pendiente una discusión sobre el tratamiento tributario que tendrían los socios conductores de estas plataformas. En todo caso, como todas las transacciones de Uber y Cabify se hacen a través del sistema bancario formal, sería sencillo diseñar un reglamento fácil de fiscalizar.

En cualquier caso, las eventuales actualizaciones de la legislación vigente no pueden dejar de lado las ventajas que ofrece esta modalidad sobre la industria tradicional de taxis. Así como el hecho de que tanto socios conductores como usuarios habituales están satisfechos porque reciben un mejor servicio a un mejor precio.

Tampoco sería atendible que la autoridad defienda los intereses de los integrantes del cartel de taxis. Es precisamente rol del Estado velar porque exista competencia en los mercados, para que la actividad privada se traduzca en mejor servicio a menor costo.

CONCLUSIÓN

En distintas ciudades congestionadas del mundo, los reguladores han creado carteles regulados de taxistas. Esto debido a la externalidad por congestión que produciría la libre entrada a este mercado, así como por la capacidad limitada de



elección del usuario, al no poder evaluar ex ante la calidad del servicio que va a contratar. Las tecnologías que usan empresas como Uber o Cabify resuelven buena parte de estos problemas, haciendo innecesaria la existencia de un cartel regulado en este mercado.

Las nuevas tecnologías constantemente introducen mayores desafíos a los reguladores. En cualquier caso, la nueva regulación debe diseñarse en favor de las personas, y no de los intereses de un cartel que no desea que entre competencia a su mercado.

ⁱ Cramer, J., & Krueger, A. B. (2015). "Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber." NBER Working Paper No. 22083.