



Sres:

COMISIÓN DEL SENADO

TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

1.- Qué es Holataxi y las empresas tecnológicas que la respaldan.

Quisiera aquí presentarles a nuestra empresa: una de las pioneras en Latinoamérica en desarrollos de gestión remota de activos móviles, conocidas popularmente como empresas de GPS. Somos OptimixPlus Chile asociada a Widetech SAS Colombia.

Contamos con más de 10 aplicaciones distintas para distintos rubros de la industria, basados en tecnología de georreferenciación en línea. Atendemos en Chile desde líneas de buses con control de recorridos, control de puntualidad, control de frecuencias. Brindamos esta tecnología a empresas mineras, forestales o empresas de despacho de carga. Estamos en el desarrollo del taxi desde el año 2010.

En el caso del taxi, desarrollamos TaxiFinder, que en Chile lo comercializamos como HolaTaxi, proyecto que no hemos podido implementar por el dominio del mercado por sistemas que no operan dentro de la norma que define el MTT.

ver video: <https://www.youtube.com/watch?v=YI9Z03dYTQY>

Convengamos que con la llegada de empresas como Uber hubo ciertos cambios deseables desde el punto de vista de las personas que requieren del servicio de taxis. Bajaron los precios, al menos por un tiempo y en algunos horarios, aumentó la cantidad de vehículos y la cobertura donde se da el servicio. Un mecanismo de evaluación de los conductores y de los pasajeros, tremendamente útil para mejorar la calidad de cualquier servicio.

¿Estamos entonces ante un invento nuevo? ¿o esto es solo una forma distinta de hacer el negocio del transporte de pasajeros?.

Es evidente que el pedido de un taxi a través de un Smartphone no es más que el desarrollo natural del pedido del mismo por una llamada telefónica. Ahora solo a un click y el pedido le llega automáticamente al taxi más cercano porque está georreferenciado. Internet de por medio.

Lo que no existía es un actor en el negocio que se atrevió y se atreve todos los días (apoyado por una inversión millonaria) a desafiar la ley. No exagero en decir que estamos frente al poder económico que se siente con derecho, usando esta tecnología a traspasar los límites que la comunidad democráticamente ha definido.

Como cualquier empresa que llega a un país a ofrecer sus servicios, lo hicimos observando la reglamentación vigente. Presentamos en Chile nuestro sistema a través de la Aplicación Holataxi, disponible para todos los taxistas de Chile sin exclusión.

Se acusaba en ese momento, cuando se agudizaba el conflicto uber taxistas, de que el sistema de taxis carecía de tecnología y no se había adaptado a los nuevos tiempos.

Para nosotros, fue el momento de desmitificar esto; Hay tecnología disponible para este rubro, y en condiciones de ser aplicada en lo inmediato y a bajo costo.

El taxi, que arrastra una pesada carga de deficiencias, es condenado fácilmente por una sociedad ansiosa de innovación. Pero, ¿fue culpa del taxi o de la incapacidad del estado de implementar tecnologías a tiempo para su desarrollo?

Nuestra empresa, observando las condiciones y reglamentos que regulan el transporte remunerado de pasajeros, ofreció sus servicios a quienes están habilitados para realizar esta actividad. En este caso, los taxis que brindan estos servicios amparados por los decretos respectivos.

Entendemos que no es facultad nuestra ofrecer estos servicios a actores que no son contemplados en la norma. Responsabilidad y ética empresarial ni más ni menos. Ni intentamos a desafiar al Estado, ni intentamos evadir impuestos basados en subterfugios. En Chile está bien definido que quienes pueden brindar el servicio remunerado de transporte de pasajeros debe estar habilitado por el MTT: no hay ambigüedad en esto ni segundas interpretaciones.

Nuestra empresa presta un servicio por ahora gratuito, y en el caso que comencemos a cobrar sería por un monto fijo, consensuado con nuestros clientes. Clientes son para nosotros todos aquellos taxis que deseen ocupar nuestra tecnología y que la ley los habilita para trabajar en ello.

Estamos absolutamente conscientes de las deficiencias a las cuales se acusa al taxi: por lo mismo, esta tecnología ofrece resolver esto de manera eficiente y dentro del marco regulatorio: era y es posible hacerlo. No se requiere una ley especial para hacerlo: voluntad y disposición del ente regulador es lo que se necesita.

Nosotros confiamos que en Chile las instituciones funcionan. Sabíamos la presencia de actores tecnológicos que operaban abiertamente haciendo trampas, usando subterfugios y una retórica que confunde a cualquiera: Confiábamos que el Estado iba a hacer cumplir las reglas e inteligentemente tomaría las medidas para introducir esta tecnología al mercado en forma eficiente y respetando los derechos de las personas. Por diversas razones eso no ocurrió.

Queremos hacer notar que esta discusión para nosotros no es de tecnologías: esta discusión es sobre la prestación de servicios de transporte remunerado usando tecnología: una app no es más que el desarrollo superior del pedido de un taxi por teléfono: ahora sin operadora, montado en un Smartphone y además optimizando el servicio por medio de la georreferenciación: sigue y seguirá siendo un servicio de pasajeros en forma remunerada: Incluso si se logra pedir un taxi por telepatía seguirá siendo un servicio de taxis.

A pesar de contar con el apoyo expreso de las autoridades Nacionales y regionales de Transportes, implementar esta tecnología respetando la ley nos ha resultado imposible. No por falta de esfuerzo, ni de nosotros ni de los taxistas. Mientras haya operadores burlándose abiertamente de la normativa, suplantando al Ministerio de Transportes en habilitar móviles y conductores para que realicen transporte remunerado sin mayores consecuencias no es posible.

2.- Visión crítica de los fundamentos presentados en el proyecto de ley.

Vamos al proyecto de ley:

En los antecedentes, el proyecto cita la siguiente definición de economía colaborativa: “las prácticas y modelos económicos basados en estructuras y comunidades que transforman nuestra manera de vivir, trabajar y crear (OuiShare, 2016)”. El proyecto además cita a la Comisión Europea cuando ésta resalta que la entrada de las economías colaborativas es una oportunidad que los países deben aprovechar.

Porqué en esta definición se omitió lo que expresó el tribunal de la Unión Europea en Diciembre de 2017, que ha fallado en contra de considerar empresas como Uber y Cabify parte de la economía colaborativa, y a llamado a tratarlas como lo que son: empresas de transporte que, en este caso, tampoco tienen nada de horizontales.

“El Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea considera que "el servicio prestado por Uber no se limita a un servicio de intermediación (...). Según la resolución, "el prestador de ese servicio de intermediación crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano, que hace accesible concretamente mediante herramientas informáticas" (...) [y] señala que "la aplicación que proporciona Uber es indispensable tanto para los conductores como para las

personas que desean realizar un desplazamiento urbano" a la vez que aclara que Uber "ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores" (...) así que no responde a la calificación de "servicio de la sociedad de la información", sino a la de "servicio en el ámbito de los transportes".

Entonces, si el Gobierno a través de este proyecto quiere hacer un adecuado uso e introducción de modelos de economías colaborativas y servicios de la sociedad de la información, entonces Uber, Cabify, Beat, poco o nada tendrían que aportar en esta comisión discutiendo de economías colaborativas. Como transportistas de pasajeros es lo que debería ser. No lo digo yo, lo dice la resolución del tribunal de la Comunidad Europea.

Nuestro servicio tecnológico no corresponde a modelos de economías colaborativas. Mi presencia acá obedece a que somos empresas auxiliares en el desarrollo del transporte remunerado regulado por una ley vigente. No somos tan distintos a Movistar, Claro, Entel, Wom cuando entregan un servicio tecnológico telefónico para pedir un taxi.

¿Qué tiene de colaborativo en negocio en que una persona pone su tiempo, su trabajo y su automóvil y cobra por ello, para trasladar a una persona, transacción que reporta a estas empresas casi el 30% del valor del servicio?.

Empresas como Uber se han promocionado a sí mismas como parte de la "economía colaborativa" [7], aunque este uso de la etiqueta ha sido ampliamente cuestionado. "Economía colaborativa" es "economía del compartir".

Adrián Todolí, profesor e investigador en Derecho del trabajo en la U. de Valencia, doctor en Derecho, economista y abogado, autor del Libro "El trabajo en la era de la economía Colaborativa) expresa que la economía colaborativa se inspiró primordialmente en solucionar el problema de la gran cantidad de bienes infrautilizados que hay en nuestra sociedad. El ejemplo clásico es el de los taladros (que son ocupados menos del 10% de su vida útil, en cuyo caso sería mejor tener una manera de compartirlos en vez de seguir comprando más taladros. Sin embargo, como bien repara Todolí, sería preocupante e inaceptable en una sociedad como la nuestra consideremos que trabajadores que tienen tiempo libre están siendo infrautilizados.

Compartir un taladro es una cosa; arrendarlo es otra, y vender tu tiempo y capacidad de trabajo para taladrar es otra muy distinta.

Dejar a tus amigos quedarse en tu casa por el fin de semana es compartir; dedicarse a cobrarles por eso te convierte en un hotelero, aunque sea ocasional. De la misma forma, hacer el favor de llevar a alguien a su casa en tu auto es compartir; cobrar por eso te convierte en un chofer, es decir, en un trabajador. En el fondo, no estamos hablando de "economía colaborativa" sino de economía a secas, solo que ahora facilitada por internet y sistemas de georeferenciación satelital.

Si sigo leyendo el proyecto, sin duda que se definirá a estas empresas como de Transportes. Pero lamentablemente se les da un tratamiento especial precisamente por haberlas definido erróneamente como Colaborativas: el proyecto argumenta que por falta de información del fenómeno, propone liberarlos de cupos y tarifas.

Entendemos que si se van a convertir en empresa de Transportes, deberían tener el mismo tratamiento de las demás empresas de transporte remunerado: aquí estamos en presencia de la ampliación del Parque de taxis en una nueva modalidad, pero taxis al fin: móviles y licencias en norma. No hacerlo es una flagrante discriminación contra un sector de la economía como son los taxistas, que son chilenos sujetos a derechos inalienables. Es una discriminación injustificable contra empresas como la nuestra que realizamos el mismo servicio, pero respetando la normativa vigente.

Este proyecto creemos que agudizará el conflicto innecesariamente. Aquellos beneficios podrían haberse obtenido sin tener que pagar tales costos. Este escenario de conflicto es producto de un modelo de negocios con una ambición desmesurada de empresas como Uber y sus inversionistas, también de la negligencia de los Estados que han sido incapaces de hacerse cargo del problema, regulando a tiempo el transporte remunerado de pasajeros para incorporar en igualdad de condiciones el avance tecnológico.

El proyecto tal como está planteado, lo único que hace es blanquear las operaciones de Uber, Cabify y otras, incorporándole restricciones básicas, pero absolutamente insuficientes para impedir el respeto a los derechos de los demás actores. Tal como está la ley, el mercado estará disponible para ser devorado por fondos buitres: se llevan el valor del negocio, nos dejan el conflicto. Tal como está la ley, las políticas de transporte remunerado de pasajeros de taxi se definirá por algún CEO en una empresa en Holanda. o en algún paraíso fiscal: precios, reglas, cupos, tarifas, comisiones. No será nuestro Ministerio de Transportes, que al parecer solo le quedará la función de vigilante de las normas, pero no el que defina sus políticas cotidianas.

Dejará a merced a miles de conductores al arbitrio y abuso de estas transnacionales, expuestos a ser trabajadores a los cuales se les permitirá trabajar renunciando a todos los derechos sociales a los que un trabajador chileno tiene. Miles de taxistas, una vez quebrados, pasarán a ser empleados de segunda, aportando a empresas automotrices y a las transnacionales de aplicación: sobreexplotados, sin mayor derecho que no sea el conducir guiado por su Smartphone.

Sin límite de cupos, sin límite de tarifas: es evidente que en el grupo de Socios Conductores la ley que se impondrá es la "si no te gusta, te vas". Con mucha razón en esta comisión, las agrupaciones de estos Conductores advierten que siendo ellos unos de los principales involucrados, no están mínimamente considerados.

Debe haber una definición clara en la ley de quién serán los cupos. La Ley debe fomentar la posibilidad real de que estos conductores sean realmente emprendedores, y no conductores sobreexplotados, sin derechos laborales, expuestos a empresas automotoras por un lado, y empresas de aplicación por el otro.

Sus condiciones laborales han suscitado una discusión internacional sobre las consecuencias negativas de la “uberización del empleo” . Y es que, al margen de la ventaja que implica poder regular tus propios tiempos de trabajo, los costos que estos nuevos trabajadores han pagado a cambio de esto son muy grandes. Hablan de estos conductores como “socios”, como si se tratara de un acuerdo entre empresarios independientes que pactan en igualdad de condiciones. Con ello, logran desembarazarse de todo tipo de obligaciones propias de un empleador, lo cual también implica que los conductores deben renunciar a todo tipo de derecho laboral. Todo esto a pesar que estas empresas tienen el poder de fijar las tarifas y las comisiones unilateralmente, fijando además las condiciones de vinculación sin previa consulta y teniendo el poder de expulsarlos sin mayor explicación.

A entender de Adrián Todolí, las prácticas de estas empresas constituyen un retroceso importante en materia de derechos laborales y humanos [1]. Repara en que no hay diferencia esencial entre un repartidor de pizzas que trabaja bajo contrato para, por ejemplo, Telepizza, y uno que reparte mediante aplicaciones para un oferente de tecnología que tiene el poder para fijar tarifas y comisiones, entre otras disposiciones unilaterales. Según el académico español, ni siquiera debiéramos estar discutiendo esto, ni menos aún discutir si estas personas, que a todas luces son trabajadores, debieran o no tener derechos laborales. La tendenciosa figura de “socios conductores” solo sirve para disfrazar una relación laboral e asimétrica como si fuera paritaria

Si la ley no contempla estas mínimas consideraciones, no se generará competencia y empresas tecnológicas como la nuestra, seremos barridos, al igual que el taxi, imposibilitados de aportar en el desarrollo tecnológico del país.

Decir que el taxi podrá trabajar también con aplicaciones, y además podrán tener liberada las tarifas en un marco de Competencia, es una quimera que no resiste análisis: el dominio del mercado por las transnacionales, que ya le han quitado mañosamente los clientes al taxi desde hace unos años no le dejarán el espacio para su desarrollo. Si hora no es posible, ¿que indica que sería posible una vez estas empresas operen dentro de la ley?. Dumping, ofertas, promociones extremas: el taxi es una pyme, nosotros somos una pyme. Somos frágiles no por incapacidad ni por no contar con las habilidades necesarias: no tenemos la capacidad de resistir en un marco de competencia a unas transnacionales que invierten millones de dólares para quebrar a sus oponentes y adueñarse del mercado.

Es cierto: el servicio provisto por los taxis tradicionales debe ser mejorado, incluso muchos conductores de estos servicios lo creen y lo han expresado.

Todo esto puede hacerse modernizando a tiempo la legislación para incorporar a los nuevos conductores en igualdad de condiciones y para mejorar el servicio anterior.

Si el diagnóstico es que el sistema de taxis se quedó atrás, pues entonces que esperamos para legislar y estimular la incorporación de esta tecnología.

Se dice que los conductores de carruajes no pararon el auge del automóvil.

En este caso los taxistas no están en contra de la tecnología, es más, ya la incorporaron aunque sin mucho éxito debido a la irrupción de un actor al mercado que opera haciendo trampas. “El rol del estado no es frenar la rueda del progreso” añade un connotado periodista de CNN.

Sería afortunado agregar que el rol del Estado es irremplazable en un proceso de integración económica que tenga como objetivo la promoción de la justicia social y la equidad entre grupos sociales, la sustentabilidad y la libre competencia en igualdad de condiciones.

No existe evidencia ni garantía de que Uber vaya a mantener los precios que tiene con su posición dominante en el mercado. Ahora mismo ya es fácil notar que en la noche Uber tiene un precio mayor al del taxi. En horas punta mucha gente ha notado que es bastante mayor. Si consolidara su posición monopólica podemos esperarnos que esta situación se mantenga o empeore. Como comenta la periodista tecnológica Shira Ovide, Uber ni siquiera ha demostrado aún ser un negocio viable capaz de sostenerse sólo en base a su flujo de caja, dependiendo masivamente aún de financiamiento externo.

Por otro lado, liberar los cupos a esta modalidad, para que incorporen móviles a discreción, asegura desde ya el colapso de nuestras atestadas calles. Hay evidencia mundial de esto.

Los taxis simplemente están cumpliendo con lo que el Estado les ha encargado. Es, obviamente el Estado y sus técnicos, en un proceso verdaderamente democrático, quienes deben fijar mejores estándares de calidad para tales licitaciones, y con ello de modernizar responsablemente el servicio que tienen a su cargo. El Estado además está en responsabilidad de no permitir que empresas enormes destruyan la economía de las pequeñas empresas, que generan la mayor parte del trabajo.

Vemos que este tipo de empresas vienen además a comprometer el proceso democrático pujando demagógicamente por legislaciones hechas a su medida. Si queremos evitar que se sigan perpetuando condiciones injustas de competencia y la creciente precarización del trabajo, los gobiernos deben actuar.

Esperamos que nuestros representantes democráticos actúen en consecuencia y considerando todos los antecedentes posibles. De lo contrario, el precio que muchas personas tendrán que seguir pagando es demasiado alto. En una situación así, Chile se queda con el conflicto mientras una transnacional exporta las ganancias.

3.-Propuestas acerca de la implementación tecnológica en el sistema de pedido de taxis, considerando el interés de todos los actores.

-Limitación al cupo es imprescindible si su el discurso dice que habrá igualdad de condiciones. Es imprescindible si no queremos ver en crecimiento inmanejable del parque automotriz y una competencia desigual.

-Si hay limitación del parque, debe haber limitación de tarifas, aunque sea en bandas, aunque sea sectorizada. El taxi y empresas tecnológicas no tenemos ninguna capacidad de resistir una embestida de dumping. Asegurar los mínimos de calidad en el servicio requiere certezas en los ingresos de sus participantes.

-Limitación de tarifas: Dejar las tarifas al arbitrio de estas transnacionales pone a los Conductores a soportar la guerra de precios en condiciones de precariedad absoluta. En el caso del transporte público, con sus restricciones naturales, las tarifas libres no se condicen más cuando no hay competencia efectiva.

La liberación de tarifas pone en serio riesgo que la inversión en activos y su depreciación sea soportada íntegramente por los conductores, haciendo que la transnacional se lave las manos en esta responsabilidad.

Esperamos que los legisladores profundicen en el tema, que a nuestro parecer está generando una disparidad en el desarrollo del transporte público, que a la larga será pagado por todos los chilenos.

Las leyes que dejan de ser válidas por el avance tecnológico se deben cambiar, no se deben violar. Y no deben ser cambiadas en beneficio de sus infractores.

Juan Carlos Castro

Gerente de Operaciones Optimixplus
HolaTaxi Chile

Santiago, 19 de Junio de 2019

[1] Adrián Todolí, "5 cosas que no sabías sobre la Economía Colaborativa", TEDxSantAntoni.

<https://www.youtube.com/watch?v=LaOoJSsIysA>

"El Trabajo en la era de la Economía Colaborativa"