LEY DE APLICACIONES DE TRANSPORTE N° 21.553 Y SU REGLAMENTO

DERRIBANDO MITOS

ASOCIACIÓN GREMIAL DE TAXIS DE LA REGIÓN DE COQUIMBO (UNITAXI A.G.)

ASOCIACIÓN DE TAXISTAS INDEPENDIENTES DE CHILE (A.T.I.CH.)

LA REALIDAD QUE SE ESCONDE DETRÁS DE LAS EMPRESAS DE APLICACIONES

- Queremos dejar claro que esta ley y reglamento se ha fraguado a la medida de un cartel internacional (Uber), que ha tenido el descaro de **corromper, gobiernos y políticos, incluso tomando decisiones en las políticas de estado, referidas al transporte.**
- Esta empresa han pagado sobornos, **pero también demandas millonarias por practicas abusivas**, en Países Bajos, (US$ 290 millones); España (100.000 Euros) Estados Unidos US$ 148 millones) y Australia (US$ 178 millones) **por operar al margen de la ley.**
- En Chile durante el evento “El futuro de la Movilidad Urbana en Chile”, su creador declara que; “**si nuestro negocio en el mundo le fuese como en Chile, yo me podría retirar, seria increíble**”, por tanto, su modelo se basa en violar las leyes hasta que lo ilegal, se transforme en legal.
- Si su creador declara además que enviar conductores a una protesta "valía la pena", a pesar del riesgo de violencia por parte de taxistas enfadados reafirmando que "la violencia garantiza el éxito“, **ya no hablamos de una empresa de transporte, SINO DE UN CARTEL.**
- Manipular psicológica y emocionalmente a las autoridades en beneficio de su modelo de negocio; el empleo, tarifas económicas y seguridad; **se traducen en un solo concepto “comisión” el resto es solo chachara y show para la prensa.**
- Pretender esconder los intereses de estas empresas para que se juegue y baile al ritmo de ellas, la regulación de ella ya **no ordena el mercado sino que se acomoda al modelo de negocios de una empresa que llego antes que la ley.**







LA REALIDAD QUE SE ESCONDE DETRÁS DE LAS EMPRESAS DE APLICACIONES

- Tomando el punto anterior y viendo todos los cambios de última hora especialmente en el reglamento, tenemos el convencimiento que; **si pudieron reunir con autoridades políticas de países tan poderosos, porque no podrían hacerlo en Chile.**

- Que mejores pruebas son, la ex ministra Gloria Hutt y ahora el actual Biministro de Transportes, quien fue pagado por Uber a través de la UDP para realizar **un estudio a su favor de la empresa y ahora esas mismas reglas pretende imponerlas en el transporte remunerado.**

- Si el Biministro quiere elevar el nivel y estándares del transporte de pasajeros, esto se hace **pensando en la seguridad del usuario, seguridad vial, en la calidad de vida de las personas, y no con informes pagados por empresas corruptas**.

- En honor a la transparencia solicitamos a esta comisión se oficie a la Contraloría General de la Republica, Superintendencia de Educación y a Servicios de impuestos Internos para que la **UDP entregue los antecedentes respecto del estudio realizado por el Ministro**.

- Esta solicitud tiene como fin poner en conocimiento de la opinión publica como y a quienes la UDP pago por el servicio en la elaboración del el informe que **"Analiza el impacto del reglamento EAT de la ley de aplicaciones" y que luego quiso imponer como Ministro.**

Fuentes:
Ciper Chile - Harvard Business Review
El PAÍS - The Guardian - EMOL
Contrapoder Chile – The Observer







PERDIDA DE 200 MIL EMPLEOS EN LAS APLICACIONES

- El señor biministro antes declaraba que hay que proteger el empleo, pero a que empleo se refiere, al informal o **al formal que es realmente con el que se miden los niveles de empleabilidad.**
- Según el se perderían 85.000 empleos, y en dos meses **aumenta casi en un 150% a 200 mil empleos,** la pregunta es de donde saca esa información **privilegiada.**
- En 2025, un estudio de la Universidad Católica de Chile, manifiesta que 134.000 conductores se desempeñan en las aplicaciones, **entonces donde están esos 66.000 restantes.**
- Hablan de cesantía, saben cuantos taxistas han quedado cesantes desde la llegada de estas empresas ilegales y corruptas a Chile; **la respuesta es un rotundo NO, simplemente porque jamás les interesó.**
- Según el estudio de la UC el empleo que hay que proteger solo es el 15% de los 134.000 conductores, es decir 20.100 empleos, **entonces proteja también los 35.000 empleos que generan los taxis.**
- No olvidemos que desde la llegada de este cartel del transporte se han perdido mas de 20 mil empleos (Derechos de taxis)., **el mismo 15% que quieren proteger en las aplicaciones.**
- La interrogante es, que empleo se quiere proteger, el de extranjeros indocumentados, de miembros de carteles, mafias y narcotraficantes, **señores parlamentarios el empleo no se cuida exterminando otro.**
- Quiere proteger el empleo, entonces **modifique la ley N° 21.286 y abra el parque de taxis básicos, congelado hasta el 2030,** así generara empleos formales bien regulados y normados.

Categoría	Porcentaje	Descripción
Empleo estable	48%	Conductores que cuentan con un trabajo formal paralelo.
Conductores extranjeros	25%	Conductores de nacionalidad extranjera
Uso para delinquir	12%	Fracción que utiliza la plataforma con fines delictivos.
Empleo exclusivo en app)	15%	El resto que depende de las apps como su trabajo principal

COES y Núcleo Milenio NUDOS
Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales (UC)

FALTA DE TRANSPORTE PARA LAS PERSONAS

- Tener el atrevimiento de declarar que, **“al limitar el parque de vehículos operando en el cartel del transporte Uber**, este tendrá un impacto directo en la oferta del servicio es poco serio de su parte.
- Querer llenar las calles con vehículos de aplicaciones, mientras en ciudades con **más de 250.000 habitantes conviven 200 taxis,** solo tiene una lectura; cuidar los intereses de las empresas.
- Hablar de un impacto en la oferta, con un parque de taxis cerrado precisamente para **evitar la sobreoferta y PROTECCION DEL GREMIO** (Ley N° 21.286), es inconsecuencia.
- Bajo esas premisas, no sabemos si el señor Louis de Grange es Ministro de Transportes, **REPRESENTANTE, LOBBISTA O SOLDADO DEL CARTEL DEL TRANSPORTE UBER.**
- Si al Ministro le preocupa que la ciudadania quede sin transporte entonces **promueva el transporte público mayor y menor con más buses y mas recorrido hacia esos lugares**.
- Quiere más vehículos en las calles, para tener más oferta, **entonces modifique la ley N° 21.286 y abra el parque de taxis básicos, congelado hasta el 2030.**
- Con un parque de taxis abierto pero regulado por el Ministerio tendremos más oferta hacia los lugares que **supuestamente quedaran sin servicio de acuerdo a sus propias palabras.**
- En pocas palabras lo único que le importa al Biministro es desvestir un santo para vestir otro o **mas directo, ELIMINAR UN GREMIO PORQUE SE LO ORDENAN LAS APLICACIONES**.





EVITAR EL ALZA DE LAS TARIFAS

- El Biministro declara que quiere evitar las alzas en los precios del servicio en las aplicaciones, pero no menciona que estas **los elevan hasta en un, 500% mediante las famosas tarifas dinámicas.**
- Bajo ese concepto, se quiere realmente evitar el alza de las tarifas y que el pasajero pague más de la cuenta **o aumentar las utilidades de las empresas con mas autos en las calles.**
- Si además quiere proteger el empleo, creemos que con tarifas de miseria más que trabajo, **esto se asemeja a una esclavización digital y precarización laboral.**
- Un estudio de Columbia Business School, indica que las comisiones en Uber han aumentado en un 50%, entonces la idea de meter cualquier vehículo **no es proteger la tarifa, sino mas ganancias por comisión.**

- Si tanto desea del Biministro proteger las tarifas para los usuarios, entonces **protéjalas con los servicios de taxis, donde no existen las tarifas dinámicas**.
- Si quiere evitar el alza, el taxi es lo mas seguro porque **las tarifas las regula el Ministerio de Transportes y no arbitrariamente una empresa** privada que las maneja a su conveniencia.
- Señor Ministro de Transportes, **la Ley de Perímetro de Exclusión N° 18.696 que la regula en los taxis es la mejor medida** para evitar el alza de las tarifas para los pasajeros.
- Reiteramos la mejor forma de proteger las tarifas es en el taxi, porque el Ministerio de Transportes **no cobra comisiones por cada servicio que se presta, con o sin demanda.**







DIFERENCIAS DE SEGURIDAD CLAVES
SEDAN 1.4 cc. VS CITYCAR 1.0 cc.

- **Seguridad:** Los sedanes suelen ofrecer una mayor seguridad al tener mayor longitud entre el punto de impacto y los ocupantes.
- **Zonas de Deformación:** cuentan con una estructura trasera llamada zona de absorción que absorbe la energía antes de llegar al pasajero.
- **Daños Materiales:** los daños suelen ser menores ya que dispone de un gran espacio y la diferencia entre ejes es sobre los 3 metros..
- **Lesiones :** el riesgo de lesiones es mucho menor ya que no existe un transferencia brusca de energía, gracias a una mayor distancia.

- **Seguridad:** el citycar por ser un vehículo compacto los daños son muy ya que la longitud entre el punto de impacto y los pasajeros no existe.
- **Zonas de Deformación:** el impacto se transfiere directamente al pasajero debido a la falta de la zona de absorción.
- **Daños Materiales:** En un choque suele sufrir mayores daños traseros, por tener una diferencia entre ejes menor a los 2,5 metros.
- **Lesiones :** suelen provocarse lesiones cervicales debido a la transferencia brusca de energía a bajas velocidades.







LA IGUALDAD DE EXIGENCIAS Y REQUISITOS DE LOS VEHÍCULOS Y CONDUCTORES, ES FUNDAMENTAL, ES LO MINIMO QUE SE PUEDE EXIGIR PARA PROTE



MUCHAS GRACIAS





AGRUPACION TAXISTAS INDEPENDIENTES DE CHILE

A.T.I.CH.

UNITAXI

ASOCIACION GREMIAL DE TAXIS DE LA REGION DE COQUIMBO

OFICIAL