Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile

CRITERIOS TÉCNICOS PARA LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE REMUNERADO DE PASAJEROS Y SU IMPACTO EN LOS TAXIS COLECTIVOS

Señor presidente,
Honorables Senadoras y Senadores:

A nombre de la confederación nacional de taxis colectivos de chile "CONATACOCH", Queremos en primer lugar, agradecer a esta Honorable Comisión por la invitación y la oportunidad de exponer nuestros planteamientos respecto de las modificaciones regulatorias que se están analizando en el marco de la implementación de la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT) y sus efectos sobre el transporte público menor.
Como representantes del gremio de los taxis colectivos, valoramos los avances tecnológicos y entendemos que el transporte debe evolucionar junto con las nuevas formas de movilidad. Sin embargo, creemos que la modernización debe realizarse resguardando principios fundamentales como la seguridad de los pasajeros, la equidad regulatoria, la competencia leal y la confianza legítima de quienes han cumplido históricamente con las exigencias del Estado.

I. EL DECRETO SUPREMO N° 212 Y LA EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA

El Decreto Supremo N° 212 del Ministerio de Transportes fue elaborado a comienzos de los años noventa.
En ese contexto tecnológico, la cilindrada del motor constituía un criterio técnico razonable para determinar las características mínimas de un vehículo destinado al transporte remunerado de pasajeros. Como el tamaño del vehículo, su capacidad de transporte, el confort para los pasajeros y sus prestaciones y seguridad.
La evolución histórica de esta exigencia demuestra que el Estado ha ido adaptando sus regulaciones a las condiciones del mercado automotor: 1.800 cc., 1.600 cc., 1.500 cc., 1.400 cc. o 1.200 cc, incorporando equivalencias para motores turbo.
La finalidad siempre fue garantizar estándares mínimos de capacidad, comodidad y seguridad para los usuarios.
Sin embargo, la industria automotriz ha experimentado profundas transformaciones.

Hoy existen:

Vehículos turbo de baja cilindrada, Vehículos híbridos convencionales, Vehículos híbridos enchufables, Vehículos híbridos enchufables de rango extendido, con motores muy pequeños y Vehículos eléctricos que simplemente no poseen

cilindrada.
Por ello, reconocemos que la cilindrada ha dejado de ser un criterio técnico adecuado para discriminar qué vehículos deben prestar servicios de transporte remunerado.

II. LA SOLUCIÓN NO ES ELIMINAR LOS ESTÁNDARES

Que la cilindrada haya quedado obsoleta no significa que deban desaparecer las exigencias técnicas.
La discusión no debe centrarse en mantener o eliminar un determinado parámetro mecánico.
La verdadera discusión consiste en determinar cuáles son los estándares mínimos que debe cumplir un vehículo destinado al transporte remunerado de pasajeros.
El transporte público es un servicio de interés social, el estado tiene el deber de proteger a los usuarios garantizando:
Seguridad, Comodidad, Habitabilidad, Calidad del servicio, accesibilidad.
La modernización tecnológica debe servir para elevar estos estándares y no para reducirlos.

III. LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS TAMBIÉN PRESENTAN DIFICULTADES

Se han planteado diversas alternativas para reemplazar la cilindrada.
Footprint. El footprint considera las dimensiones del vehículo.
Sin embargo, un estándar de cuatro metros cuadrados permitiría el ingreso de vehículos de pequeñas dimensiones, solo dos autos ingresados en la última década no cumplen con este requisito, y los otros 818 marcas y modelos si la cumplen
Si se aumentara a cinco metros cuadrados, podrían quedar excluidos vehículos que históricamente han formado parte del transporte formal, como algunos modelos Hyundai Accent, Toyota Yaris o Chevrolet Sail o BYD entre otros.
Por tanto, tampoco constituye una solución perfecta.
Peso o masa en orden de marcha. De acuerdo con las estadísticas podría ser 1.200 kilos el mínimo, pero el desarrollo de la electromovilidad genera nuevas dificultades.
Vehículos eléctricos pequeños pueden superar determinados pesos debido a sus baterías, sin necesariamente ofrecer mayores espacios interiores o mejores condiciones de confort.
Por ello, tampoco parece razonable utilizar exclusivamente este criterio.

IV. EL ESTADO DEBE DEFINIR ESTÁNDARES MODERNOS

Queremos ser muy claros.
Nosotros no estamos proponiendo cuál debe ser el parámetro técnico definitivo.
No somos especialistas en ingeniería automotriz.
Somos dirigentes gremiales y operadores del transporte público menor.
Corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, junto a sus equipos técnicos, diseñar un sistema moderno que permita distinguir adecuadamente entre un vehículo destinado al uso particular y uno apto para prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros.
Lo importante es que esos estándares mantengan niveles adecuados de seguridad, calidad y confort.

IV. LA EQUIDAD REGULATORIA

Durante décadas, los operadores formales han debido cumplir importantes exigencias regulatorias.
Han adquirido vehículos adecuados.
Han invertido importantes recursos.
Muchos de ellos mantienen créditos vigentes asociados a estas inversiones.
No parece razonable que la formalización de nuevas modalidades de transporte se realice disminuyendo las exigencias históricas del transporte formal.
La competencia debe desarrollarse bajo reglas equivalentes.
Quienes ingresen al transporte remunerado de pasajeros deben cumplir estándares similares a quienes llevan décadas desarrollando esta actividad.

V. EL CASO PARTICULAR DE LOS TAXIS COLECTIVOS

La ley establece claramente que el transporte compartido corresponde exclusivamente a los taxis colectivos.
Las Empresas de Aplicaciones de Transporte no pueden desarrollar esta actividad.
Las actuales modificaciones introducidas al decreto 212 a través del decreto 94, recientemente devuelto por la contraloría general de la república, tampoco nos toca, continuamos con las exigencias vigentes
Sin embargo, existe una preocupación legítima.
La incorporación masiva de vehículos pequeños a plataformas podría favorecer prácticas informales similares al transporte compartido, especialmente en determinados horarios y sectores urbanos.
Esta preocupación no es teórica.

Durante más de diez años las plataformas han operado informalmente, sin ningún tipo de regulación, generando una competencia desleal respecto del transporte formal.
El transporte informal afecta directamente los ingresos de los conductores y propietarios de taxis colectivos y termina perjudicando también a los usuarios.

VI. **NUESTRA PROPUESTA,** Nuestra posición es sencilla.

No defendemos la cilindrada.
No defendemos el footprint.
No defendemos el peso o marcha en orden de marcha.

Defendemos un principio.
Quien quiera desarrollar transporte remunerado de pasajeros debe cumplir estándares equivalentes de calidad, seguridad y confort a los que históricamente el Estado ha exigido al transporte formal.
Creemos que una regulación moderna debería considerar criterios integrales relacionados con:
Seguridad.
Espacio interior.
Comodidad de los pasajeros.
Accesibilidad.
Equipamiento tecnológico.
Protección ambiental.
Calidad del servicio.
No parece razonable que, para regular una actividad que durante más de diez años ha funcionado al margen de una regulación específica, la solución sea disminuir las exigencias para quienes históricamente han cumplido las reglas. La formalización no puede significar una nivelación hacia abajo.

VII. SOLICITUD A ESTA HONORABLE COMISIÓN

Solicitamos respetuosamente que el proceso regulatorio considere los siguientes principios:
Adaptar la regulación a los avances tecnológicos.
Mantener estándares adecuados de calidad y seguridad.
Evitar una disminución de las exigencias históricas del transporte formal.
Garantizar condiciones de competencia leal.
Proteger las inversiones realizadas por quienes han cumplido la normativa vigente.
Priorizar siempre el interés y la seguridad de los conductores y pasajeros.

CONATACOCH
Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile

CONCLUSIÓN

El Decreto Supremo N° 212 fue una regulación adecuada para la tecnología de su época.
Hoy la tecnología ha cambiado y la regulación también debe evolucionar.

Pero esa evolución no puede significar una disminución de los estándares que el propio Estado ha exigido durante décadas al transporte remunerado de pasajeros.
Nuestro planteamiento no busca impedir la innovación ni frenar el desarrollo tecnológico.
Buscamos que la modernización se construya sobre principios de equidad, seguridad, calidad y competencia justa.
Agradecemos sinceramente a esta Honorable Comisión la oportunidad de expresar nuestras inquietudes y esperamos que el trabajo legislativo y reglamentario permita construir una regulación moderna, técnicamente fundada y que proteja tanto a los usuarios como a quienes, durante generaciones, han prestado un servicio esencial para la movilidad de millones de chilenos.

Muchas gracias.

Héctor Sandoval Gallegos
Ingeniero en Administración de Empresas
Presidente de Conatacoch - Vicepresidente de Conapyme -
Vergara 24 Oficina 809 Santiago - Chile
26887572 - 99 3265042
www.conapyme.cl - www.conatacoch.cl