



Marco legal

Nuevos frentes regulatorios se abren para las apps de movilidad

La ATU ha dado un primer paso para regular plataformas como Beat, Cabify o Uber, pero sus competencias están en cuestión. Urge un ordenamiento normativo más claro para estos servicios.



Por Juan Rosales
28 de noviembre de 2020
Lectura de 5 min

Las condiciones regulatorias bajo las cuales operan las empresas de **apps de movilidad** —como Uber, Cabify o Beat— podrían cambiar en los próximos meses. Las nuevas reglas de juego dependen de cómo las principales autoridades competentes definan la naturaleza de estas operaciones. Mientras que para el Estado son equivalentes al taxi tradicional, para las empresas se trata de un servicio privado. “No buscamos ser una competencia al taxi tradicional, sino un complemento”, comenta Jorge Delgado, gerente comercial de Cabify Empresas. Tal definición incidirá en la carga normativa que enfrentarán los socios conductores de las *apps* y en la capacidad de las empresas para captar más afiliados.

Hoy, un reglamento de la **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)**, la puesta en marcha de una comisión en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para actualizar la Política Nacional de Transportes y un reciente pronunciamiento del Indecopi

ratifican la necesidad de que se regulen los vacíos legales alrededor de las **apps de intermediación**.

El filtro de la ATU

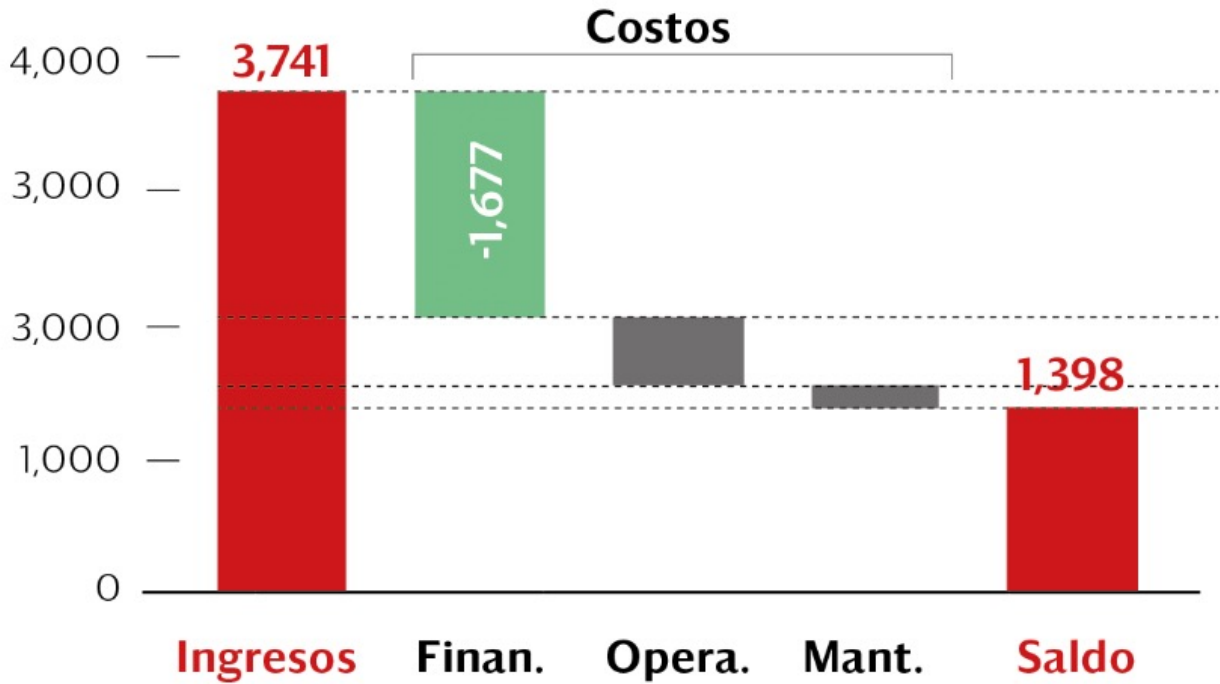
Uber, Cabify y Beat solo podrán vincular a pasajeros con socios conductores que tengan autorización de la ATU para dar el servicio de taxi, de acuerdo con un proyecto de reglamento prepublicado por la entidad a finales de agosto. “El usuario de servicios de transporte de taxi lo que está esperando es que lo intermedien con conductores y vehículos habilitados, con personas que cuenten con la autorización de la autoridad competente”, explica Arturo Ruiz, asesor de la ATU.

La iniciativa, de aprobarse tal como está planteada, elevaría los costos en un contexto de menores ingresos para 55,000 socios conductores que no tienen autorización oficial para hacer taxi, estima Comex, gremio a través del cual las empresas han hecho llegar sus observaciones a ATU. El perfil del socio conductor es el de una persona que usa las **apps** para generar un ingreso extra. Solo el 21% de los socios conductores utiliza la plataforma como una fuente de ingreso primaria, según Comex.

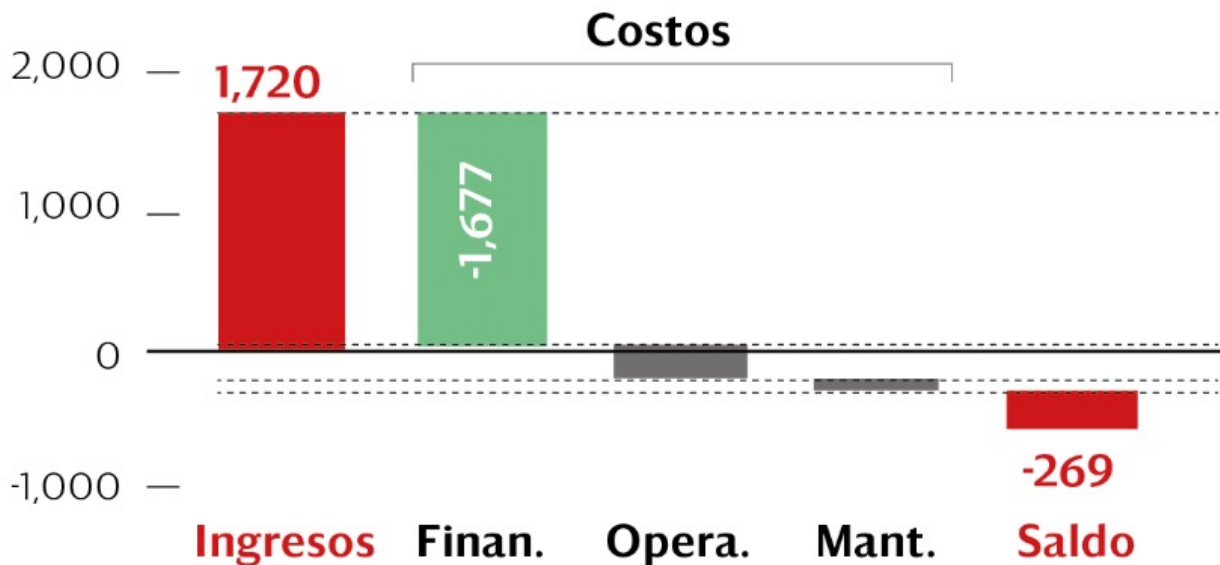
Impacto económico del Covid-19 en los conductores de apps de taxi

Ingresos y egresos promedio en S/

ANTES DEL COVID-19



DURANTE EL COVID-19



Comex

En cuanto a las empresas, [tal como estimó esta revista en marzo](#), el filtro de la ATU reduciría la dimensión de sus operaciones debido a que tendrían una menor masa crítica de potenciales socios

conductores. En ese filtro “podría haber una vulneración de legalidad”, advierte Jaime Dupuy, gerente de asuntos legales y regulatorios de Comex.

Competencias en debate

El gremio sostiene que la ATU no puede crear ninguna obligación para las plataformas, pues se trata de un servicio privado y de empresas de tecnología, de modo que la entidad estaría excediendo sus competencias. “Si es que la ATU establece regulaciones excediendo sus competencias, las empresas podrían iniciar acciones legales contra eso. Una de esas es la interposición de denuncias por barreras burocráticas ilegales”, sostiene Enrique Cavero, socio del estudio Hernández & Cía.

Pero incluso en el escenario de que la ATU no pudiera obligar a las empresas a trabajar solamente con socios conductores autorizados, las normas de protección al consumidor sí generarían obligaciones para garantizar un servicio seguro. Incluso, podrían ser supervisadas por el Indecopi. “Yo no discuto que la app no sea un servicio de taxi, porque efectivamente no lo es. Pero lo cierto es que es parte de la cadena y asume ciertos niveles de responsabilidad”, señala Christian Chávez, socio de Baxel Consultores.

En una reciente resolución por una denuncia de competencia desleal contra Uber, el Indecopi consideró que existe un vacío legal respecto a las plataformas de intermediación. Verónica Vergaray, asociada del estudio PPU que llevó el caso de Uber, subraya que es el MTC el que debe aclarar la situación de las apps. “Cualquier cosa que pueda hacer la ATU pasa por asumir que las plataformas son servicios de transporte y no lo son”, asegura.

Un modelo para las apps

Exigir a las plataformas de intermediación los mismos requisitos que al servicio de taxi tradicional implicaría mantener un sistema que no ha tenido éxito en la formalización de dicho servicio. Según el informe ‘Cómo vamos en Lima y Callao’ del 2018, 100,000 taxistas son informales. “La razón de ser de los títulos habilitantes es asegurar unas condiciones mínimas de calidad para los pasajeros y ese marco regulatorio no lo está asegurando”, dice Miguel Morachimo, director ejecutivo de Hiperderecho. “Como ATU tendrían que ver qué es lo que está funcionando mal en el sistema tradicional para ver cómo mejorarlo”, coincide Dupuy.

Comex plantea que las plataformas sean consideradas como un servicio privado y que, en lugar de generarle obligaciones, se les permita autorregularse. “Me parece que es mucho mejor el trabajo de Cabify o Uber en asegurarse que tengamos autos de calidad que el que podría hacer la ATU”, comenta Morachimo, en alusión a los estándares que han implementado las plataformas para mejorar su oferta.

Tarde o temprano, el sector tendrá que adaptarse a las nuevas reglas de juego.