

Nota de opinión
LICITACIÓN DE
TAXIS 2014:
FALENCIAS DEL PROCESO
Y POTENCIALES ABUSOS

Ing. Mauro Grossi Pasche
Director BEANS Comunicaciones

INTRODUCCIÓN

Según el cronograma, al Ministerio de Transportes le correspondía realizar el llamado a licitación de los taxis básicos en la Región Metropolitana el año 2012. Sin embargo, dicho proceso se aplazó, finalmente, para este 2014, período en que se realizó sólo una renovación.

Cada uno de los procesos anteriores no estuvo exento de cuestionamientos de parte de los taxistas, a quienes se les exigía cumplir para poder adjudicarse el derecho -licitación- a trabajar en la Región Metropolitana. Los requisitos apuntaban a las características mínimas que debía tener el vehículo para hacerlo taxi y la antigüedad máxima (en años) de dicho automóvil.

Más allá de lo anterior, nadie emitió juicio o crítica alguna sobre este proceso y sus potenciales falencias, las cuales, a la luz de los antecedentes, claramente existen y, por lo demás, son potenciales problemas y abusos que se podrían dar en esta nueva licitación si no se atienden.

Debido a la imposibilidad de obtener el número exacto de taxis licitados que “operan” en la Región Metropolitana, todas las apreciaciones se realizarán suponiendo que el número estimado de veintiocho mil taxis básicos se acerca a la realidad (con el riesgo que ello implica).

Acorde a lo planteado por los mismos taxistas, es casi imposible por mutuo propio comprarse un automóvil para solicitar al Ministerio de Transportes convertirlo en taxi. El principal motivo es que el parque, producto de la licitación, ya está acotado, situación que da paso al mayor de los problemas no previstos: actualmente, el derecho obtenido en la última licitación es transferible y, por ende, comerciable y su valor, según los

propios taxistas, oscila entre cinco y siete millones de pesos; no obstante, al hacer su comercialización, no se paga ningún impuesto a la utilidad obtenida por efecto de vender un derecho a concesión, lo cual es una vergüenza.

Es importante recordar que la gran mayoría de los taxistas tributan por renta presunta -es decir, un impuesto único en función del valor del vehículo-, pero nadie les pregunta por la venta del derecho obtenido en la licitación anterior, lo cual bajo ningún punto de vista es homologable con la renta presunta. En otras palabras: una utilidad de cinco o siete millones de pesos queda sin pagar nada en impuestos. Preocupante.

Por otro lado, como los periodos entre una y otra licitación son de años, lo único que se está propiciando en términos económicos es la generación de un cartel sin dar espacio a la competencia, donde la principal excusa es evitar la congestión, lo que parece un absurdo ya que se le da la exclusividad solo a un grupo y, adicionalmente, se le premia permitiéndole vender un derecho que en realidad es un bien nacional de uso público: el derecho a emprender y generar un negocio propio.

Como si esto fuera poco, también existe la posibilidad de explotar el taxi de otra manera: un tercero lo maneja y le hace una “entrega diaria” al dueño del vehículo por el derecho a explotarlo en determinados horarios. Actualmente, dicha entrega oscila en un rango de doce mil a dieciocho mil pesos diarios (según los propios taxistas), pero al ser un tercero quien explota el vehículo, no se le aplica Renta Presunta. Para qué hablar de imposiciones y salud, considerando que quien explota el vehículo pasaría a ser un empleado del dueño en términos formales.

Para terminar, cada vez que el usuario se sube a un taxi confía en que el conductor es capacitado y honesto, pero, en realidad, no es posible confirmar si esto es así, y el derecho a estar licitado no menciona la hoja de anotaciones del chofer ni le pone trabas para ejercer.

En base a todo lo anterior, si no hay preocupación en hacer bien las cosas, los riesgos en los abusos son altísimos para esta próxima licitación. El principal peligro corresponde al derecho de estar licitado: supongamos que un sujeto A se presenta a la licitación y con su esfuerzo se adjudica cien cupos que vende semanalmente. Este sujeto tendría una utilidad de aproximadamente un millón de dólares por su esfuerzo y sin pagar nada en impuestos. Adicionalmente, pasaría desapercibido, ya que cien dentro de veintiocho mil taxis licitados y operando es una cifra marginal que ni siquiera daría espacio al cuestionamiento. Si bien se manejan cifras extraoficiales, sería óptimo tener certeza sobre cuántos cupos no se renovaron en el último proceso y quiénes se los adjudicaron.

Por lo tanto, más allá de los requisitos mínimos para esta licitación, debiesen incorporarse necesariamente una serie de aspectos adicionales para evitar que el proceso se transforme, finalmente, en un negociado y un riesgo para los usuarios en desmedro de personas honestas que han decidido emprender como taxistas. Dichos aspectos son:

1. Hacer intransferibles los cupos y que, al momento de adjudicárselos, los usuarios sean propietarios de un taxi debidamente inscrito, tomando en consideración que el automóvil debe renovarse cada ciertos

años. Por ende, es el propietario del automóvil quien deberá solicitar un cupo al Ministerio para que la cartera evalúe si le transfiere o no al nuevo vehículo el derecho anterior.

2. Vincular el papel de anotaciones del vehículo y el chofer al derecho obtenido. Es decir, que a lo menos una vez al año el Ministerio revise dichos antecedentes y aplique un criterio determinado. Si los conductores no cumplen ciertos requisitos, se espera que la cartera tenga la facultad de quitar, eliminar o rechazar el derecho a que sigan licitados.

3. Incluir tecnología de punta en los taxis: GPS incorporado, con el objeto de poder monitorear los tiempos de desplazamiento y la ubicación de dichos vehículos; y eliminar los taxímetros actuales, cambiándolos por otros que informen la tarifa vía online, dejando registro de la misma. Esto último sumado o incorporado al GPS constituiría prueba suficiente para acreditar abusos de los taxistas a sus clientes en caso de algún reclamo ante el Ministerio.

4. Exigir haber realizado el curso de chofer profesional a todo quien desee obtener una licencia de conducir que le permita manejar un taxi.

5. Finalmente, que las características mínimas exigidas a un vehículo para ser taxi se cumplan (que los vidrios eléctricos y el aire acondicionado funcionen, y que se reduzcan los años máximos de operación de un vehículo como taxi).

El objetivo final de estas medidas apunta a evitar que los abusos se transformen en potenciales negocios y que los usuarios de taxis puedan viajar seguros, cómodos y tranquilos.

NORMAS DE PUBLICACIÓN

ALCANCE Y POLÍTICA EDITORIAL

Los trabajos a ser considerados en la Revista Chilena de Economía y Sociedad, deben ser inéditos, no publicados en otras revistas o libros.

Excepcionalmente el Comité Editorial podrá aceptar artículos que no cumplan con este requisito.

Arbitraje: Los artículos recibidos serán sometidos a evaluación, a recomendación del Director de la Revista, donde el Comité Editorial enviará los trabajos a árbitros independientes para su aceptación o rechazo. En este último caso, se emitirá un informe al autor/a donde se señalen las razones de la decisión. El Comité Editorial podrá solicitar trabajos a autores de reconocido prestigio, quienes no serán sometidos al proceso de evaluación por árbitros.

FORMA Y PREPARACIÓN DE MANUSCRITOS

Extensión: El artículo deberá tener una extensión entre 12 y 15 páginas (aproximadamente entre 8.000 y 10.000 palabras), tamaño carta, a espacio simple, cuerpo 12, incluidos gráficos, cuadros, diagramas, notas y referencias bibliográficas.

Idiomas: Se aceptan trabajos en castellano portugués e inglés, los cuales serán publicados en su idioma original.

Resumen y palabras claves: El trabajo deberá tener un resumen en español e inglés en la primera página, de no más de 200 palabras, que sintetice sus propósitos y conclusiones más relevantes. De igual modo, deben incluirse tres palabras claves, que en lo posible no se encuentren en el título del trabajo, para efectos de indexación bibliográfica. Además, se incorporará el Código: Journal of Economic Literature (JEL).

Nota biográfica: En la primera página, en nota a pie de página, deben consignarse una breve reseña curricular de los/as autores/as, considerando nacionalidad, títulos y/o afiliación profesional actual y su dirección de correo electrónico, para posibles comunicaciones de los/as lectores/as con los/as autores/as.

Referencia bibliográfica: Utilizar para las referencias bibliográficas la modalidad de (Autor, Año) en el texto, evitando su utilización a pie de página. Ejemplo: (González, 2000). Agregar al final del texto, la bibliografía completa, sólo con los/as autores/as y obras citadas, numeradas y ordenadas alfabéticamente. Para el formato de la bibliografía, utilizar la “Guía para la presentación de referencias bibliográficas de publicaciones impresas y electrónicas” disponibles en formato electrónico en: <http://eprints.rclis.org/6944/1/ReferenciasBibliograficas.pdf>

Derechos: Los derechos sobre los trabajos publicados, serán cedidos por los/as autores/as a la Revista. Investigadores jóvenes: El Comité Editorial considerará positivamente el envío de trabajo por parte de investigadores/as jóvenes, como una forma de incentivo y apoyo a quienes comienzan su carrera en investigación.

Ejemplares de cortesía: Los/as autores/as recibirán cinco (5) ejemplares de cortesía del número de la revista en que se publique su artículo.

ENVÍO DE MANUSCRITOS

Todas las colaboraciones deberán ser enviadas impresas en duplicado. Los autores podrán remitir sus artículos en, CD o a los correo electrónicos: editorial@utem.cl clmolina@utem.cl