

# “El Servicio de Taxi en Lima Perú Regular o Dejar que el Mercado Regule”\*

Hector Figari Costa\*\*

*En el presente artículo el autor trata acerca de la problemática que se presenta en la actualidad en el servicio de taxis y cuestiona si es necesario o no establecer un marco que regula las barreras de entrada, el control tarifario y otros requisitos para que los particulares tengan acceso a poder brindar este servicio. Es así que, desarrolla dos ejemplos de regulación de servicio de taxis que se desarrollan en los Estados Unidos: Chicago y New York, con la finalidad de poder adecuar sus bases en nuestro contexto y concluir si es conveniente o no regular dicho servicio.*

## I. Introducción

El presente artículo presenta un ejercicio regulatorio para el servicio de taxis de la ciudad de Lima, no una solución única o definitiva. Con la finalidad de establecer algunas bases que puedan ser útiles para el mismo, se expone la experiencia regulatoria en este sector de los Estados Unidos de Norteamérica, primero a través de la posición teórica de Paul Stephen Dampsey y de Robert M. Hardaway, a favor y en contra de la regulación, respectivamente, y luego a través del análisis de la aplicación práctica de la regulación en las ciudades de Chicago y Nueva York. El motivo por el cual se han escogido estas ciudades y no ciudades de Latinoamérica que podrían tener una realidad más cercana a la de nuestra capital es porque la complejidad de sus problemas nos permite apreciar, a través de la extrapolación, cómo se ha aplicado la regulación de manera integral en estas ciudades, a qué podemos aspirar y qué debemos descartar.

El servicio de transporte vía taxi en la ciudad de Lima ha estado tradicionalmente desregulado, como ha venido sucediendo en el resto del país. Como resultado de esto, y otros factores como son políticas de libre importación de toda clase de vehículos usados, la apertura irrestricta del mercado, y el desempleo, entre otros, entre 1990

y 2000 el parque automotor de la ciudad de Lima se duplicó de 397,000 unidades a 776,000 unidades. En lo que respecta al servicio de taxis, en la última década se han incrementado de 10,000 a 260,000 unidades<sup>1</sup>. Así, actualmente “disfrutamos” de un servicio compuesto por una variedad de opciones, entre las que podemos mencionar los “remisse” o taxis ejecutivos, vehículos de lujo con los que cuentan los hoteles de nivel internacional para transportar a sus clientes desde y hacia el aeropuerto, siguiendo por lo “taxi fonos”, vehículos independientes de nivel intermedio “afiliados” a empresas que brindan cierto nivel de seguridad y comodidad, hasta los caóticos Ticos<sup>2</sup> que proliferan en las calles de la ciudad, y los “mototaxis”<sup>3</sup> en muchos sectores de ésta.

En contraposición, en la mayoría de las ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica, país que propugna la libertad del mercado para la asignación de bienes y servicios, y que hemos escogido como modelo a comparar, el servicio de taxis se encuentra estrictamente regulado, generalmente por tarifas y barreras de acceso al mercado. Este sistema ha dado resultados positivos, sin que por esto pretendamos defender el mismo o sostener que se trata de un sistema perfecto. En efecto, las fallas en este mercado han llevado a que durante su existencia se cuestione el sistema imperante y que se realicen algunos ensayos de desregulación.

\* Parte de la investigación realizada en este artículo ha sido desarrollada por el autor en el curso “Regulation and Competition” llevado en el programa de Maestría en Leyes (LLM) de Northwestern University, Chicago, USA (2004-2005).

\*\* Abogado por la Universidad de Lima. Asociado del Estudio Muñiz, Ramírez, Pérez – Taiman & Luna Victoria, Abogados.

1 PROGRAMA DE GOBIERNO REGIONAL DE LIMA METROPOLITANA, MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA, “Plan de Desarrollo Integral de la Provincia de Lima, 2005-2035”, setiembre de 2005, Pág. 26. <http://www.munlima.gob.pe/region/PlanDslntrgVersFinal.pdf>

2 Para quien no este familiarizado con el servicio de taxis en el Perú ni con el mundo automotriz, nos estamos refiriendo a un modelo de automóviles de la marca Daewoo bastante reducidos en precio, tamaño, costo de operación y de estándares de seguridad dudosos. Valga la descripción para otros modelos similares que abundan en la ciudad.

3 Vehículos de 3 ruedas que son el resultado de adaptar un habitáculo para 3 personas sentadas una al costado de la otra, sobre una motocicleta de baja cilindrada. Estas adaptaciones varían en seguridad y decoración.

Al encontrarnos en la actualidad en la ciudad de Lima frente a un sistema de transporte público en general, lo que incluye al servicio de taxis, que exige de manera urgente una solución al caos reinante resulta interesante hacer mención a algunas de las reflexiones hechas respecto del sistema de regulación aplicado para el servicio de taxis en los Estados Unidos, analizar los modelos regulatorios aplicados en las ciudades referidas, para finalmente hacer un análisis del sistema, si es que hay alguno, que se pretende o que se podría aplicar en nuestra ciudad.

## II. Regulación o no Regulación del Sistema, ese es el Dilema

Antes de 1929, había cierto nivel de regulación en la industria del taxi en los Estados Unidos, pero ninguna vinculada directamente a limitaciones de entrada al mercado o fijación de tarifas mínimas. Entre 1929 y 1937 muchas ciudades aprobaron ordenanzas para establecer autoridades encargadas de regular la industria del taxi a través de restricciones de entrada, tarifas mínimas y otros requisitos<sup>4</sup>. Posteriormente, en la década de los setentas más de 20 ciudades desregularon la industria parcial o totalmente. Sin embargo, aparentemente la experiencia de cada una de estas ciudades fue tan mala que una a una retomó la regulación económica<sup>5</sup>.

Los elementos que normalmente están regulados en la industria del taxi son: (1) la entrada al mercado, (2) las tarifas, (3) los estándares de servicio, y (4) la capacidad financiera<sup>6</sup>. Por otro lado, y para efectos del presente análisis, la estructura de la industria del taxi en los Estados Unidos puede dividirse de la siguiente manera: (1) taxi de despacho por radio, (2) taxis de paraderos, (3) taxis circulantes, y (4) contratos para servicio público<sup>7</sup>.

Establecidos los factores que normalmente se regulan en la industria del taxi y la estructura de este mercado, a continuación hacemos una breve explicación de las posiciones a favor y en contra de la regulación del servicio de taxi.

Por el lado pro-regulación, Paul Stephen Dampsey explica que hay algunas imperfecciones del Mercado que explicarían la necesidad de regulación en la industria del taxi. Una de ellas, es la inexistencia de un mercado competitivo en el cual puedan confluir oferta y demanda y determinar el "volumen" correcto a proveer al mercado y su precio. La razón radica en que un pasajero parado en una esquina no va a poder preguntar y comparar, por ejemplo, las distintas tarifas,

la limpieza de cada vehículo respecto de todos los taxis transitando en frente de éste y finalmente decidir tomar el que le ofrece el mejor precio, o el mejor presentado. Sin embargo, este argumento ha sido limitado a los taxis circulantes, o que transitan las calles, y los taxis de paraderos, ya que en los otros segmentos del negocio la comparación de servicio no es tan difícil de realizarse<sup>8</sup>. Debido a esta dificultad de obtener información sobre precios y calidad del servicio se ha afirmado que la regulación de precios y calidad reducirá los costos de transacción de los consumidores<sup>9</sup>.

Otra situación que puede justificar la regulación de los servicios de taxi son las externalidades producidas por la industria (congestión de tránsito y contaminación). Sin regulación, los actores que disfrutaban de libre acceso al mercado no asumirán los costos sociales de su actividad, solamente los costos privados<sup>10</sup>, sobrepoblando el mercado, congestionándolo y contaminando.

El fenómeno de los subsidios cruzados y el de "Cream Skimming", o "descremado del mercado", pueden ser considerados como otras imperfecciones del mercado que pueden justificar la regulación. Se ha dicho que si no hay regulación, el libre acceso al mercado va a generar concentración en los puntos en los que hay alto tráfico, o demanda, tales como aeropuertos y hoteles, dejando sin servicio los puntos de baja demanda. Esta situación puede crear diferenciación de tarifas y rechazo a prestar el servicio, dependiendo de la demanda de cada ruta<sup>11</sup>.

Otra ventaja de la regulación es la formación de economías de escala. "Economías grandes" pueden reducir sus costos de marketing, publicidad, despacho, contabilidad, y mantenimiento a través de flotas más grandes. Al mismo tiempo, estas economías de escala permitirán mejoras en la calidad y un rango de servicio más amplio<sup>12</sup>.

Finalmente, se ha dicho que, debido a un bajo costo de ingreso al mercado, la inexistencia de barreras de acceso al mercado permitiría a personas con poca o ninguna preparación a acceder al mercado. Cuando la economía esta recesada, los desempleados buscan fuentes alternativas de ingreso. Como resultado, la gente se puede volver chofer de taxi en gran número cuando hay menos puestos de trabajo disponibles en otras áreas de la economía, y cuando la demanda por el servicio de taxi es menor justamente por la recesión. En contraposición, menos gente ingresará al mercado de prestación del servicio de taxi cuando la economía

4 FRANKENA, Mark W. y PAUTLER, Paul A. "An Economic Analysis Of Taxicab Regulation", Federal Trade Commission, Bureau of Economics Staff Report. Pag. 74. (1984)

5 DEMPSEY, Paul Stephen. "Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the Paradox of Market Failure", 24 Transp. L. J. 73 (1996).

6 Idem. pag. 75.

7 Idem. pag. 87.

8 Idem. pag. 91.

9 Idem. pag. 94.

10 Idem.

11 Idem. pag. 96.

12 Idem. pag. 97.

esta creciendo y la demanda por el servicio es más alta, ya que existen otras oportunidades de trabajo.

Adicionalmente, resulta interesante referir a la calificación del servicio de taxi como un "Empty Core" que hace Paul Stephen Dempsey, citando a su vez al profesor Abigail McWilliams<sup>13</sup>. Según estos autores, un "empty core" existe cuando la oferta de un bien o un servicio hecha por cada una de las "coaliciones" o grupo de agentes del mercado puede ser vencida por la de otra, de tal forma que no se puede lograr estabilidad en el mercado ya que la cantidad ofertada y el precio varían constantemente.

Deben existir seis requisitos para que se pueda comprobar la existencia de un "empty core": (1) demanda incierta o periódica; (2) capacidad de producción relativa a la demanda; (3) producción exhibe retornos crecientes a mayor escala; (4) producción con capacidad fija; (5) existencia de costos fijos evitables; y (6) que sea costoso almacenar el producto. Dempsey señala que diversos modelos de transporte, incluyendo el servicio de taxi desregulado tienen estas características. Como consecuencia, los servicios de taxi con entrada libre al mercado tenderán a mejorar las ofertas de sus competidores o romper la "coalición" o acuerdo hecho con sus clientes, y tratarán de captar clientes de manera constante hasta dejar de ser rentables. La regulación económica del mercado es supuestamente un medio de evitar esta competencia destructiva<sup>14</sup>.

Por otro lado, la posición por la desregulación y el libre acceso al mercado, en este caso sostenida por Robert M. Hardaway, sostiene que restricciones a la entrada al mercado en el servicio de taxi causa pérdida de beneficios a las firmas existentes, potenciales competidores, trabajadores y consumidores<sup>15</sup>. Este autor aboga por la desregulación de la industria del taxi refiriendo un ejemplo bastante interesante: antes de la desregulación del servicio de taxi en Indianápolis el costo de alquilar una limosina de 35 pies de largo, con televisión y equipo para cintas de video, era considerablemente mas bajo (3 veces) que el costo de contratar un taxi para la misma ruta, debiendo soportar suciedad, vehículos con mantenimiento deficiente y atrasos<sup>16</sup>.

Otra situación que llamó la atención de Hardaway es el hecho que las barreras legales de entrada aumentan astronómicamente los precios de los "medallones"<sup>17</sup> o licencias, permitiendo solamente a grandes compañías

con recursos suficientes obtenerlas<sup>18</sup>, promoviendo así situaciones semi-monopólicas en el mercado.

Contrariamente a la posición de Dempsey, Hardaway considera que las economías de escala son irrelevantes en el servicio de taxi, inclusive en el caso del servicio de taxis de despacho por radio<sup>19</sup>. La base de este argumento es el reporte de la Federal Trade Commission antes citado<sup>20</sup>.

Otro aspecto que rechaza a la regulación es la existencia de un producto homogéneo, lo que promueve la competencia. Al respecto, el autor hace la excepción de la necesidad de competencia en los aspectos relacionados a seguridad y calidad, eliminando la necesidad de restricciones de entrada al mercado. De esta manera, la administración deberá aplicar recursos ociosos destinados a la limitación al acceso, en inspecciones que aseguren la seguridad y la calidad para los consumidores<sup>21</sup>.

Otro aspecto de esta industria que la califica como una competitiva según el autor citado son las bajas barreras de acceso de tipo económico. Debido a esto, Hardaway propone la eliminación de barreras de acceso de tipo legal, y la aplicación de los recursos resultantes a inspecciones de seguridad y limpieza, y a exámenes de habilidad en el idioma para los conductores<sup>22</sup>.

Finalmente, el último factor considerado para definir un mercado competitivo es la inexistencia de costos decrecientes. Refiriéndose al servicio de limosina, en particular en Las Vegas, el cual es comparable con la realidad económica del servicio de taxi, Hardaway considera que la reducción de costos de una flota de limosinas (o taxis) siempre va a estar confrontado con el aumento en los costos burocráticos o administrativos de administrar estas unidades y el costo del servicio de las mismas<sup>23</sup>.

Considerando estos factores, Hardaway concluye que el servicio de limosinas (y en muchos aspectos el de taxis) es del tipo competitivo, y en consecuencia la regulación resulta en ineficiencias y perjuicio para el público.

Hardaway propone un sistema de tres opciones de tarifas, debidamente informadas al público por las autoridades. El taxista es libre de escoger si va a proveer un servicio barato, medio o caro. Una vez elegida la tarifa el taxista debe poner a disposición del público

13 Idem. pag. 99. "... an empty core exists when each and every coalition can be outbid by a rival coalition, so that the market cannot achieve stability; quantity and price fluctuate constantly."

14 Idem. pag. 100.

15 HARDAWAY, Robert M. "Taxi and Limousines: the Last Bastion of Economic Regulation", 21 Hamline J. Pub. L. & Pol'y 319 (2000).

16 Idem. pag. 334.

17 Se le llama medallones a las licencias para el servicio de taxis en muchas ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica ya que la forma de acreditar, en primera instancia, la autorización para prestar el servicio es adosando un medallón metálico con los datos de registro y período de vigencia en el capó u otra parte del vehículo de manera que esta sea visible para las autoridades.

18 Idem pag. 335.

19 Idem pag. 340-41.

20 FRANKENA, Mark W. y PAUTLER, Paul A., "An Economic Analysis of Taxicab Regulation". Federal Trade Commission, Bureau of Economics Staff Report pag. 53.

21 HARDAWAY, Robert M. "Taxi and Limousines: the Last Bastion of Economic Regulation". 21 Hamline J. Pub. L. & Pol'y pag. 347-48.

22 Idem pag. 349.

23 Idem pag. 349-50.

la misma, por ejemplo, vía anuncios magnéticos a los lados del vehículo.

Con la finalidad de exponer una tercera posición respecto de la regulación o desregulación del servicio de taxis en los Estados Unidos, el Reporte de Mayo de 1984 del Bureau of Economics de la Federal Trade Commission es bastante ilustrativo. En dicho reporte se han considerado cuatro razones en contra de la regulación del servicio de taxi como una forma de incrementar eficiencia en el "mundo real"<sup>24</sup>. Estas razones son (1) el costo administrativo que la regulación significa para el gobierno y las compañías de taxi, (2) problemas analíticos y de información para definir los niveles eficientes de precio y otras variables de política relevantes, (3) la imposición de una ineficiente uniformidad en el mercado, y (4) las autoridades gubernamentales municipales y centrales que regulan el servicio de taxis podrían no estar motivadas primordialmente en solucionar las fallas en el mercado y en lograr una eficiente asignación de recursos.

Como parte de las conclusiones de este informe de la Federal Trade Commission resulta interesante resaltar que considera que no hay una racionalidad económica persuasiva para la mayoría de regulaciones de esta industria. Restricciones en el número total de empresas y vehículos y una tarifa mínima desperdicia recursos e impone una carga desproporcionada en la gente de bajos recursos. Sin embargo, continua, potenciales fallas en el mercado proveen una racionalidad teórica creíble para algunas otras de las regulaciones, incluyendo tarifas tope y normas vinculadas a seguridad de los vehículos y seguros por responsabilidad. En marcado contraste con el servicio de taxi de despacho por radio, ha habido muchos problemas en el servicio de taxi de paraderos en aeropuertos luego de la reforma regulatoria como resultado del alargamiento de las filas de taxis. Sin embargo, estos problemas no constituyen un argumento a favor de las restricciones de entrada. Más bien, estas situaciones sugieren que puede haber una obtención significativa de eficiencia de incrementar la competencia en tarifas en aeropuertos modificando el sistema de espera de los vehículos o imponiendo o reduciendo los topes de las tarifas en el servicio de taxis de aeropuertos<sup>25</sup>.

En lugar de plantear un régimen de estricta regulación para el servicio de taxi, en su reporte la Federal Trade Commission propuso un sistema sin barreras de entrada al mercado, regulación limitada a tarifas tope en algunos segmentos del mercado, y publicación de tarifas. Adicionalmente, la Federal Trade Commission

consideró necesario aplicar estrictos estándares de seguridad, seguros y calidad del servicio.

Luego de revisar algunas posiciones sobre la regulación del servicio de taxi en los Estados Unidos de Norteamérica, incluyendo la expuesta por la Federal Trade Commission en 1984, resulta interesante revisar como han sido aplicadas estas teorías en la actualidad en el mercado. Como ejemplo, hemos escogido las ciudades de Chicago y Nueva York.

**“Se han considerado cuatro razones en contra de la regulación del servicio de taxi (...) costo administrativo (...); problemas analíticos y de información (...); imposición de una ineficiente uniformidad en el mercado (...) y la regulación del servicio por las autoridades gubernamentales.”**

### III. Regulación del Servicio de Taxi en la Ciudad de Chicago

En Chicago, el servicio de taxi esta regulado en tres áreas:

- Chofer.
- Propietario del "medallón" o licencia.
- Aprobación de vehículos.

La entidad a cargo de supervisar este servicio es el Departamento de Servicios al Consumidor de la Ciudad de Chicago.

Los choferes y los propietarios de medallones deben pasar un examen de inglés. Adicionalmente, deben tomar clases de taxi, las que incluyen dos tours por la ciudad en bus, actitud de manejo defensivo, y un curso de limosina (si corresponde). Adicionalmente, hay un curso para propietarios de medallones sobre negativa a prestar el servicio, descortesía, y educación continua (cada 24 meses)<sup>26</sup>

#### 3.1. Barreras de Entrada, el Sistema de Medallones:

En la ciudad de Chicago los medallones son subastados por la ciudad. La última subasta de la que hemos podido obtener referencia fue el 20 de setiembre de 2004 e

24 FRANKENA, Mark W. y PAUTLER, Paul A. "An Economic Analysis of Taxicab Regulation". Federal Trade Commission, Bureau of Economics Staff Report pag. 67-68.

25 *Idem* pag. 155-56. "There is no persuasive economic rationale for some of the most important regulations. Restrictions on the total number of firms and vehicles and a minimum fares waste resources and impose a disproportionate burden on low income people. ... However, potential market failures provide a credible theoretical rationale for some other types of regulations, including fare ceilings and regulations dealing with vehicle safety and liability insurance. ... In marked contrast to the radio-dispatch segments, there have been many problems in cab stand market segments at airports following regulatory reform as a result of lengthening of the cab queues. These problems do not provide an argument in favor of entry restrictions, however. Rather, they suggest that there would be significant efficiency gains from either increasing fare competition at airports by altering the queue system or imposing or lowering fare ceilings on airport taxi service."

26 Harold Washington College, Public Vehicle Courses, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/COCCourseOfferedByHaroldWashington.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/COCCourseOfferedByHaroldWashington.pdf).

incluyó 60 medallones (25 para sedans compactos, 25 para camionetas de pasajeros, y 10 para camionetas para pasajeros accesibles mediante sillas de ruedas)<sup>27</sup>. El servicio puede ser provisto por asociaciones de titulares de licencias llamadas afiliaciones, previa aprobación del Comisionado de Servicios para el Consumidor de la Ciudad<sup>28</sup>.

### 3.2. Tarifas:

Con relación a las tarifas, ningún vehículo puede ser rentado u operado si no cuenta con un taxímetro que registre de manera precisa las tarifas y cargos autorizados por el Código Municipal de la Ciudad de Chicago. El taxímetro debe estar sellado por el Departamento de Servicios al Consumidor u otro establecimiento especialmente autorizado. Adicionalmente, las rentas de los contratos de arrendamiento de los vehículos o de los medallones, solamente, entre licenciados y choferes autorizados tienen un tope máximo, de acuerdo con una tabla de tarifas aprobada anualmente por la Comisión<sup>29</sup>.

Sin perjuicio de lo mencionado, es posible para los clientes y los choferes de taxi negociar una tarifa en base a tiempo, recorrido o fija más baja que la tarifa aprobada por taxímetro para viajes de más de 5 millas. En este caso, el taxímetro será igualmente activado y la tarifa final más baja resultante de la comparación de ambas opciones será la que se deba pagar. La negociación de tarifas esta prohibida en los aeropuertos O'Hare y Midway y en las estaciones de tren Union y Northwestern<sup>30</sup>.

### 3.3. Otros Requisitos:

Existe una lista de modelos de vehículos que pueden ser usados como taxis. Adicionalmente cada vehículo debe pasar una inspección para verificar que cumple con todos los requisitos de calidad y seguridad para proveer servicio de taxi<sup>31</sup>.

Entre los requisitos para vehículos, todos deben llevar un equipo para procesar pagos con la mayoría de tarjetas de crédito, débito, "smart cards" y otros medios de pago electrónicos. Este equipo debe estar previamente aprobado<sup>32</sup>.

Los vehículos no pueden tener una antigüedad mayor a cinco años, deben tener dos puertas por lado, deben tener equipo de aire acondicionado y deben tener adosado en el capó la placa metálica o medallón emitida por la Oficina de Servicios al Consumidor. Adicionalmente, debe contar con el número de placa pintado en letras negras en la parte posterior del asiento delantero y exhibir en el mismo lugar una hoja de datos en escritura normal y en escritura Braille<sup>33</sup>.

Otras normas exigen que el titular de una licencia con más de un determinado número de medallones bajo su control deba tener un número mínimo de vehículos autorizados que tengan acceso con silla de ruedas<sup>34</sup>.

Los titulares de licencias deben notificar por escrito al Comisionado las razones por las cuales han tenido un vehículo fuera de servicio durante más de veinte días. En este caso, el Comisionado puede ordenar por escrito al titular de la licencia que ponga nuevamente el vehículo en servicio. Los vehículos deben mantenerse limpios por adentro y por afuera. Todos los licenciados deben tener asegurados cada uno de sus vehículos<sup>35</sup>.

Solamente las personas licenciadas por la ciudad de Chicago como choferes de taxi pueden ser contratados para manejar estos vehículos, bajo responsabilidad del titular de la licencia del vehículo. Los licenciados deben tener un contrato de arrendamiento con el chofer por medio del cual el chofer se obliga a recoger o dejar a un pasajero desde o hasta una zona con baja atención de servicio por lo menos 1 vez cada 24 horas o 7 veces cada 7 días, manteniendo un control de estos servicios, sin ningún tipo de discriminación. La prestación del servicio en un área de baja atención puede beneficiar a los licenciados con un crédito fiscal de hasta el 50%<sup>36</sup>.

El denominado "Jitney Service", que consiste en el transporte a través de rutas específicas, puede ser prestado luego del registro y licencia correspondiente<sup>37</sup>. Este servicio puede ser provisto con vehículos con capacidad para menos de 10 pasajeros a una tarifa fija por pasajero, aprobada previamente<sup>38</sup>.

Mediante el Programa de Acceso al Taxi de la Autoridad de Transito de Chicago, las personas con discapacidad

27 City of Chicago, Department of Consumer Services, City of Chicago's 2004 Taxicab Medallion Auction, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_EDITORIAL/AuctionForm2004\\_1.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_EDITORIAL/AuctionForm2004_1.pdf)

28 City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Operation Division, Rules and Regulations for Affiliation, effective 23 December 2001, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_EDITORIAL/RulesAffiliation.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_EDITORIAL/RulesAffiliation.pdf).

29 City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Operation Division, Rules and Regulations for Public Passenger Vehicle License Holders, effective 12 April 2002, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/RulesPublicVehicleOwner.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/RulesPublicVehicleOwner.pdf).

30 City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Operation Division, Rules and Regulations for Public Chauffeurs, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/RulesPublicChauffeur.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/RulesPublicChauffeur.pdf).

31 City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Inspection Checklist, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/InspectionCheckList.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/InspectionCheckList.pdf).

32 City of Chicago, Department of Consumer Services, Procedure for Wireless Credit Card Transaction System, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/procedureforwireless\\_2.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/procedureforwireless_2.pdf).

33 City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Operation Division, Rules and Regulations for Public Passenger Vehicle License Holders, effective 12 April 2002, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/RulesPublicVehicleOwner.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/RulesPublicVehicleOwner.pdf).

34 Idem.

35 Idem.

36 Idem.

37 Idem.

38 City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Operation Division, Rules and Regulations for Public Chauffeurs, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/RulesPublicChauffeur.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/RulesPublicChauffeur.pdf).

puede comprar cupones por \$1.75 cada uno los que pueden ser canjeados por viajes en taxi de hasta \$12. Choferes y licenciados pueden participar en este programa previa certificación. La aceptación y entrega de estos cupones a ser canjeados por dinero reciben un bono extra<sup>39</sup>.

#### IV. Regulación del Servicio de Taxi en la Ciudad de Nueva York

En el caso de Nueva York, la entidad encargada de la regulación y supervisión del servicio de taxi es la Comisión de Taxi y Limousine de Nueva York. Esta Comisión no solamente regula el servicio de taxi, sino que también regula vehículos para alquiler para servicios específicos, camionetas para rutas fijas, y determinadas limosinas de lujo<sup>40</sup>.

Choferes, propietarios y vehículos deben de estar licenciados para proveer el servicio de taxi. Los choferes deben tener un curso de manejo defensivo, un reporte medico y haber llevado la escuela de taxi<sup>41</sup>. Los choferes adicionalmente no pueden ser adictos al uso de drogas y/o licores, deben ser capaces de hablar, leer, escribir y entender inglés, y necesitan estar familiarizados con la geografía, calles y tráfico de la ciudad de Nueva York, entre otros requisitos. Las licencias son otorgadas por 2 años. El primer año de los primeros 2 años es un período de prueba<sup>42</sup>.

##### 4.1. Barreras de Acceso, Sistema de Medallones:

El solicitante de una licencia para prestar el servicio de taxi debe presentar una solicitud conjuntamente con la transferencia de una licencia o medallón a su favor. Todos los propietarios de medallones deben presentar una declaración de capacidad financiera. La transferencia debe ser aprobada por la Comisión. Se debe pagar una tasa anual por la licencia. Los propietarios no pueden transferir un medallón de un vehículo a otro, salvo en el caso de vehículos fuera de servicio temporalmente. En esos casos debe tratarse de vehículos que no pueden exceder el 10% de la flota y que han sido designados expresamente para reemplazar vehículos fuera de servicio por un tiempo máximo de 30 días<sup>43</sup>.

##### 4.2 Tarifas:

Las tarifas son establecidas por la Comisión. Actualmente la tarifa es de \$2.50 al inicio del servicio y \$0.40 por cada unidad adicional. La unidad es un quinto

de una milla, cuando el taxi esta viajando a 6 millas por hora o más, o 120 segundos (a un total de 20 centavos por minuto), cuando el vehículo no esta en movimiento o esta viajando a menos de 6 millas por hora. Los peajes deben ser informados al pasajero al inicio del viaje y deben ser pagados por éste. En caso de viajes a las afueras de la ciudad de Nueva York puede acordarse entre el chofer y el pasajero una tarifa fija. El tramo de viaje dentro de la ciudad de Nueva York será cobrado mediante taxímetro, y se aplicará un sobrecosto por viajes nocturnos. Puede cobrarse tarifas fijas aprobadas por la Comisión por viajes compartidos e individuales desde y hasta determinados lugares, como aeropuertos<sup>44</sup>.

Todos los taxis deben contar con un taxímetro de una marca y modelo aceptable para la Comisión. Los taxímetros deben ser calibrados y sellados de acuerdo con las normas de la Comisión<sup>45</sup>.

##### 4.3. Otros Requisitos:

Las estaciones de taxi aprobadas por la Comisión deben tener vehículos con acceso para sillas de ruedas<sup>46</sup>. Los choferes deben estar limpios, usar ropa apropiada, y no pueden manejar turnos de más de 12 horas. El equipamiento del vehículo debe funcionar adecuadamente y el interior del taxi debe estar limpio<sup>47</sup>.

Los vehículos a utilizarse para prestar el servicio de taxi deben estar contruidos con materiales resistentes destinados a taxis, patrulleros de policía o servicios de flota. El espacio para el pasajero y el chofer deben tener dimensiones mínimas. El vehículo debe tener aire acondicionado con salidas a la zona del pasajero. El máximo de potencia del motor debe exceder los 220 caballos de fuerza<sup>48</sup>.

Se ha establecido un tiempo mínimo por cada turno, tanto en caso de servicios prestados por un propietario independiente como para un propietario de una flota, que incluye los días de semana y los feriados en los casos de flotas. Todos los vehículos deben estar asegurados por el propietario. La renta en caso de alquiler de vehículos autorizados a choferes autorizados tiene un tope regulado que varía si se trata de días de semana o fines de semana<sup>49</sup>.

#### V. Análisis de los Ejemplos Escogidos (Chicago y Nueva York)

Como podemos apreciar de las teorías antes explicadas, hay argumentos a favor y en contra de la regulación

39 Idem.

40 New York Taxi and Limousine Commission, About TLC, <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/about/about.shtml>.

41 New York Taxi and Limousine Commission, Industry Information, How to get a Taxi Driver's License, [http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/driver\\_taxicab\\_instruct.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/driver_taxicab_instruct.shtml).

42 New York Taxi and Limousine Commission, Taxicab Drivers Rules, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/drivrules.pdf>.

43 New York Taxi and Limousine Commission, Taxicabs Owners Rules, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/ownrules.pdf>.

44 New York Taxi and Limousine Commission, Passenger Information, Rate of Fare, [http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/taxicab\\_rate.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/taxicab_rate.shtml).

45 New York Taxi and Limousine Commission, Taxicabs Owners Rules, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/ownrules.pdf>.

46 New York Taxi and Limousine Commission, Passenger Information, Wheelchair Accessibility, [http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/wheelchair\\_access.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/wheelchair_access.shtml).

47 New York Taxi and Limousine Commission, Taxicab Drivers Rules, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/drivrules.pdf>.

48 New York Taxi and Limousine Commission, Notice of Final Rule Promulgation, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/finalpromrules.pdf>.

49 New York Taxi and Limousine Commission, Taxicabs Owners Rules, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/ownrules.pdf>.

del servicio de taxi. Específicamente, referida a las barreras de entrada y tarifas. Sin perjuicio de ello, algunas de las regulaciones aplicadas en las ciudades correspondientes a los casos comentados son muy interesantes. En el caso de Chicago, cabe resaltar la existencia de una provisión que permite a los choferes y a los pasajeros negociar tarifas alternativas a la tarifa regulada de taxímetro en viajes de más de 5 millas. Sin embargo, al parecer esto no sucede en la práctica o es poco frecuente. Esto nos puede estar enseñando dos cosas: (1) no hay suficiente promoción y conocimiento de la posibilidad de negociar tarifas por parte del público consumidor, o (2) como ha sido mencionado por Dempsey, en la práctica no hay una ventaja o posibilidad de negociar las tarifas de cada servicio, siendo lo más eficiente subir al taxi y pagar el costo del servicio según el taxímetro al final del servicio. Es difícil definir cual de éstas es la razón de la situación descrita. Sin embargo, la forma como se viene desarrollando el mercado puede ser un buen argumento a favor de la regulación de tarifas.

Otro elemento que es interesante resaltar es que, mientras que en Chicago hace relativamente poco tiempo ha habido una subasta por 60 nuevos medallones, en Nueva York la regulación asume la necesidad de obtener un medallón de un propietario anterior, lo que demuestra la inexistencia de nuevos medallones emitidos por la ciudad.

Es importante resaltar que en las dos ciudades, propietarios o titulares de medallones deben acreditar una buena situación financiera a la autoridad respectiva. Esto muestra la importancia que se le debe dar a la responsabilidad de los prestadores del servicio frente a la seguridad de sus pasajeros.

**“Probablemente el mayor problema que presenta el servicio informal de taxi en la ciudad de Lima es el crimen.”**

En términos generales, en ambas ciudades, Chicago y Nueva York, existen sistemas regulatorios bastante comprensivos, con barreras de acceso al mercado y regulación sobre tarifas, y al parecer ambos sistemas funcionan bien. Sin embargo, existen argumentos válidos a favor de flexibilizar algunas áreas de la regulación en el mercado del servicio de taxi con la finalidad de dejar al mercado reducir los precios de los medallones y dejar a la autoridad competente enfocar sus recursos en la supervisión del cumplimiento de otro tipo de medidas, como es el caso de la regulación vinculada a la calidad y seguridad del servicio.

## **VI. Servicio de Taxi en la Ciudad de Lima, Perú: Proceso de Regulación**

Como se ha mencionado, el servicio de taxi en la ciudad de Lima ha estado tradicionalmente desregulado. Debido a la inexistencia de barreras de acceso legales y a las bajas barreras de acceso económicas este mercado ha sido una fuente de ingresos alternativa para mucha gente desempleada, particularmente en épocas de recesión. Este servicio ha sido provisto generalmente por: (1) compañías formales de contacto telefónico y radial, con altos estándares de seguridad y calidad, (2) compañías de contacto telefónico y radial semi formales o asociaciones de taxistas independientes con la idea de proveer una imagen formal a sus clientes y cierto nivel de calidad a su servicio, y (3) taxis “callejeros”, o mercado informal, que es el mercado compuesto generalmente por informales y esporádicos participantes. Este último grupo es probablemente el más grande del mercado y además el responsable de los problemas más serios.

Probablemente el mayor problema que presenta el servicio informal de taxi en la ciudad de Lima es el crimen. Existe un alto riesgo de ser atacado, asaltado, o en el caso de mujeres hasta ser violado sexualmente por el chofer del taxi informal o por sus cómplices. En respuesta a esta situación la Municipalidad de Lima, entre otras, viene implementando un proceso de regulación y formalización del servicio de taxi<sup>50</sup>.

Para entender el proceso de formalización del servicio de taxi de la ciudad de Lima, es importante tener presente algunas normas generales que regulan el transporte en el país. Entre estas normas esta la Ley General de Transporte y Tránsito. El artículo 4 de esta norma establece que el gobierno debe promover la libre y leal competencia en la industria del transporte, proveyendo servicios que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser provistos por compañías privadas. Adicionalmente, el mismo artículo establece que el gobierno interviene en los mercados urbanos de alta densidad de actividad con la finalidad de corregir las distorsiones generadas por la congestión y la contaminación. Finalmente, el mismo artículo establece que el gobierno promueve la protección de los intereses de los usuarios, su salud y seguridad, y la calidad del medio ambiente.

El artículo 6 de la misma norma es bastante apropiado para temas de mercado. En este artículo se establece que el Estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte y en el tránsito perciban y asuman los costos totales de sus decisiones, incluidos los costos provocados sobre terceros como consecuencia de tales decisiones y promueve la existencia de precios reales y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte.

En el artículo 29 de la norma antes referida, se establece que la responsabilidad en caso de accidentes

de tránsito es objetiva, y que incluye al chofer, el propietario y al proveedor del servicio de transporte público. Adicionalmente, en el artículo 30 la norma establece que todo vehículo automotor circulando en el territorio del país debe tener una cobertura de seguro obligatoria, de conformidad con las normas específicas al respecto.

Con respecto al servicio de taxi en el caso particular de la ciudad de Lima, es pertinente hacer una breve referencia a la Ordenanza No. 196, Reglas para el Servicio Metropolitano de Taxi, promulgada por la Municipalidad de Lima el 21 de diciembre de 1998 y actualmente vigente. La Ordenanza 196 establece en su artículo 3, "Definiciones" que el servicio de taxi puede ser provisto libremente en la ciudad de Lima, siempre y cuando el vehículo este autorizado por la Municipalidad. Como sucede con la regulación de las ciudades de Chicago y Nueva York el chofer también debe estar autorizado. El chofer autorizado no tiene que ser el propietario del vehículo autorizado, necesariamente. Ambas autorizaciones son otorgadas por un periodo de 5 años y pueden ser renovadas.

Las tarifas son establecidas libremente entre el chofer y el pasajero, a través de un sistema de libre mercado, hasta que la Municipalidad establezca un sistema diferente. Hasta el día de hoy, el sistema es aún el de negociación directa entre el chofer y el pasajero.

Según la norma, existen tres opciones para proveer el servicio de taxi: (1) taxis independientes, (2) taxis de estación, y (3) taxis remisse. El primero de los mencionados es prestado por el propietario de un vehículo o mediante el vehículo de propiedad de una persona natural. El segundo, es el servicio prestado por empresas y asociaciones con flotas de más de 10 vehículos y que cuentan con comunicación radial a una base. El tercero, es el servicio prestado también por compañías con flotas de más de 10 vehículos que usualmente prestan servicios a turistas u otros que lo requieran. En la práctica, el último es una especie de servicio premium.

Respecto de las barreras de entrada al mercado, es interesante mencionar que la Municipalidad de Lima debe establecer el número de vehículos que proveerá servicio de taxi en la ciudad, considerando reportes técnicos, priorizando a los vehículos que ya se encuentren cumpliendo con las regulaciones. Además, debe establecer lugares oficiales en donde se pueda solicitar taxis. Ninguna de estas medidas está siendo aplicada en la práctica aún.

Adicionalmente, los conductores deben vestir adecuadamente, mantener el vehículo limpio, revisar las condiciones de seguridad del mismo, cuidar la propiedad del cliente, no poner música que pudiera estar a un volumen molesto, conocer las rutas más cortas y seguras, ser educado, y publicar su autorización y licencia de conducir a vista del cliente, entre otros.

Por otro lado, los dueños de vehículos autorizados deben permitir que sus vehículos sean manejados únicamente por conductores autorizados, deben mantener los vehículos en buena condición física y de funcionamiento, adecuadamente asegurados, manteniendo el adecuado registro de los mismos y los conductores, e informando a la Municipalidad cualquier cambio referente a la flota y/o conductores.

Para conseguir la autorización de un vehículo, éste no debe tener antigüedad mayor a 10 años y debe aprobar la primera revisión técnica. La revisión técnica luego debe ser efectuada cada 12 meses. Actualmente no existe un lugar en donde se pueda hacer la revisión técnica oficialmente.

Para proveer de servicio de taxi independiente el vehículo debe estar completamente pintado en color "amarillo taxi", tener una luz tipo casquete en el techo con la palabra taxi y el número de la licencia de conducir pintada a los lados en negro. En el caso de una estación de taxis, la compañía deberá tener una estación debidamente equipada y los vehículos deberán estar pintados de un color característico aprobado por la Municipalidad. En el caso de taxis remisse, estos también necesitarán una estación debidamente equipada, los vehículos deberán contar con aire acondicionado, sistema de música y otros equipos dirigidos a mejorar el comodidad del pasajero, pero en este caso, los vehículos deberán mantener el color original de pintura, por lo menos mientras que ésta se encuentre en buen estado.

Asimismo, la Ordenanza bajo comentario incluye la posibilidad de que se establezcan paraderos de taxi de tipo transitorio o de tipo fijo, pudiendo la autoridad Municipal otorgar en concesión espacios de la vía pública para establecer los paraderos. Asimismo, establece una serie de normas para el uso ordenado y seguro de estos paraderos.

Es importante mencionar que si bien las disposiciones de la Ordenanza N° 196 respecto de antigüedad de los vehículos tienen un periodo de 5 años para ser exigibles, en la actualidad ese periodo de tiempo ha expirado debiendo ser esta norma exigible en su totalidad.

Como se ha mencionado previamente, la ciudad de Lima se encuentra en un proceso de formalización transitoria del servicio de taxis. Actualmente los pasajes son libremente fijados por el conductor y el cliente, y el ingreso al mercado no se encuentra limitado a un número de agentes. La persona interesada en ingresar al mercado debe únicamente cumplir con los requisitos para obtener una autorización. Como se mencionó anteriormente, esta situación responde al hecho que el mercado ha sido tradicionalmente libre. Adicionalmente, existen muchas personas que proveen servicio de taxi ilegalmente, sin contar con las autorizaciones necesarias sin mayores consecuencias.

Es importante no perder de vista que cualquier regulación que pudiera constituir una barrera ilegal o



irracional de ingreso al mercado, podría ser cuestionada ante la Comisión de Acceso al Mercado del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual-INDECOPI. Este es un filtro legal a través del cual la legislación bajo comentario podría ser cuestionada, como efectivamente ha sucedido en el pasado con la regulación que requería el pintado uniforme de todos los taxis. Las regulaciones dirigidas a otras formas de identificación (signos particulares, casquetes de identificación en el techo del vehículo, etc.) han sido consideradas racionales y legales<sup>51</sup>.

## VII. Ejercicio de Regulación para el Servicio de Taxis en la Ciudad de Lima

Como se ha expuesto previamente, la regulación actual del servicio de taxis en la ciudad de Lima tiene pendiente el contar con un sistema de tarifas determinado y con un número establecido y limitado de vehículos autorizados a permanecer en el mercado, de conformidad con los estudios técnicos correspondientes. Actualmente, la aplicación de la legislación vigente se ha concentrado en registrar agentes existentes o entrantes al mercado, estableciendo formas de identificarlos claramente, y fijando estándares mínimos de calidad para proveer el servicio.

Considerando que Lima es una ciudad en la que su población no está acostumbrada a la regulación del servicio de taxis, el sistema de transición es una sabia manera de ordenar y controlar el servicio y el tráfico vehicular. El problema es que luego de más de cinco años de la promulgación de la Ordenanza N°196 (periodo en el cual se suponía que la misma debía ser complementamente exigible) aún existe un considerable desorden en el mercado.

Para resolver este problema no creo que la modificación de la regulación actual sea necesaria. El texto de las normas citadas y los aspectos que regulan son bastante comprensivos y claros como para ordenar el sistema. Para resolver este tema el énfasis debe ser dirigido al cumplimiento de las normas existentes. Se debe ser estricto en el cumplimiento del registro de conductores, vehículos y dueños, inspecciones de seguridad, contratación de seguros, y calidad de servicio. Asimismo, se debe implementar un control efectivo del cumplimiento de estas normas por parte de la policía. Todo este control a los proveedores del servicio reflejará mejoras en la prevención del crimen y del desorden en el tráfico vehicular.

El cumplimiento estricto de los requerimientos para obtener licencias y el control de las mismas por parte de la autoridad policial, desincentivará la entrada al mercado de agentes transitorios, o personas con intenciones criminales.

Todo esto es muy fácil de decir, pero bastante complicado de aplicar. En efecto, según la Dirección Municipal de Transporte Urbano, en la actualidad tenemos solamente 70,000 vehículos que prestan el servicio de taxis inscritos y autorizados, de aproximadamente 215,000 unidades informales, excluyendo mototaxis<sup>52</sup>. Las normas están dadas, queda ahora tomar las decisiones políticas a fin de dotar a la policía de la autoridad efectiva y el apoyo logístico necesario para procurar su cumplimiento. No hay que olvidar que estamos frente a una actividad que en los últimos años ha sido la válvula de escape a la presión que genera el desempleo. En este sentido, cualquier medida de aplicación de la legislación vigente, puede generar, como ha sucedido en el pasado, desborde popular. En consecuencia las autoridades que pretendan la aplicación estricta de estas normas, deberán estar dispuestas a asumir este costo político necesario de estas medidas.

Por otro lado, no me encuentro a favor de un sistema de precios regulados y limitado acceso al mercado para la ciudad de Lima, por lo menos en el corto plazo. En mi opinión, el hacer cumplir la regulación actual en cuanto a formalizar a los actuales agentes del mercado y fiscalizarlos es una labor suficientemente complicada como para combinarla con medidas regulatorias adicionales. En este sentido, sugiero que la Municipalidad evalúe la necesidad de aplicar medidas respecto de precio y cantidad de agentes en el mercado en el futuro, cuando las necesidades actuales urgentes del servicio, que son principalmente la reducción de la incidencia de crímenes sean alcanzadas.

Otro efecto del estricto control del cumplimiento de la regulación actual, será la reducción de la oferta de mercado a niveles más eficientes. De esta forma, los problemas de tráfico y contaminación se reducirán considerablemente. El estricto control del cumplimiento de las normas básicas del sistema (registro de conductores, propietarios y vehículos), puede resultar fácilmente en que el mercado defina por sí mismo el número eficiente de agentes, pudiendo ser innecesario el establecer barreras de entrada para limitar el número de licencias posteriormente.

Siendo el precio del servicio otro elemento importante para dar equilibrio al mercado, y considerando la tradición de no regulación de este mercado en la ciudad de Lima, considero que funcionaría mejor un sistema de libre negociación entre el conductor y el cliente, como funciona hoy en día, con algunos elementos de difusión de información adicionales que no existen en la actualidad. Para resolver las limitaciones de los clientes de comparar el costo de los viajes antes de decidir por un servicio específico, la Municipalidad podría asumir este rol de difusor de información publicitando los costos actualmente cobrados en cada


51 Sala de Defensa de la Competencia del Tribunal del INDECOPI, Resolución No. 182-97-TDC, <http://www.indecopi.gob.pe/legislacionyjurisprudencia/saladedefensa/acc-mercado/rec-182-97.asp>.

52 PLAN DE DESARROLLO INTEGRAL DE LA PROVINCIA DE LIMA, 2005-2035, Programa de Gobierno Regional de Lima Metropolitana, Municipalidad Metropolitana de Lima, Setiembre de 2005, Pag. 26.

uno de los sub-mercados, o diferentes tipos de servicio de taxis en la ciudad para rutas representativas<sup>53</sup>. Esto incrementará la información con la que cuentan los clientes y permitirá una competencia de tarifas entre los agentes. Probablemente será necesario complementar esta medida organizando estaciones de taxi "oficiales" en el aeropuerto, terminales de buses y estaciones de tren con las tarifas de mercado fácilmente accesibles para los visitantes que llegan a la ciudad, a fin de evitar abusos a los que desconocen las tarifas reinantes en el mercado en determinado momento.

Asimismo, creo que el uso de un sistema de taxímetros en la ciudad de Lima no sería adecuado, debido a que generaría costos adicionales para el proveedor del servicio y falta de confianza en los consumidores, ya que es probable que la población tenga la sensación que el sistema no va a ser adecuadamente controlado. Estas circunstancias obstaculizarían una medida como ésta, tal como ha sucedido en el pasado.

En conclusión, estoy a favor de mantener la regulación actualmente aprobada, siempre y cuando se aplique un estricto y serio control del cumplimiento de la misma. Se deben tomar medidas a nivel policial que permitan imponer un estricto cumplimiento. Esto permitirá que las autoridades controlen fácilmente a los proveedores de servicio, ordenen el tráfico vehicular y reduzcan la incidencia del crimen. Esto además reducirá la oferta del servicio, que con un sistema de libertad de precios debidamente publicitados, permitirá que el mercado alcance un mejor nivel de equilibrio. Siempre y cuando estas medidas tengan los resultados esperados, no sería necesario establecer regulación de precios o limitar el acceso al mercado, cuya implementación en caso contrario podría ser aplicada en el futuro.

Este artículo pretende ser un ejercicio de propuesta regulatoria que busca solucionar un problema complejo respondiendo a la particular realidad cultural de la ciudad de Lima y del país. Sin embargo, no hay que perder de vista que la solución al problema del servicio de taxis en la ciudad de Lima, adicionalmente a los factores como el control del cumplimiento de las normas y la decisión política al respecto, debe considerar otros elementos no analizados en este artículo, como son los buses, un potencial tren eléctrico y otros factores que comprenden y complementan el servicio de transporte público de la ciudad 

### Bibliográficas

(páginas web verificadas al 14 de mayo de 2006)

1. PROGRAMA DE GOBIERNO REGIONAL DE LIMA METROPOLITANA, MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA, "Plan de Desarrollo Integral de la Provincia de Lima, 2005-2035", setiembre de 2005.  
<http://www.munlima.gob.pe/region/PlanDsIntrgVersFinal.pdf>
2. FRANKENA, Mark W. y PAUTLER, Paul A. "An Economic Analysis Of Taxicab Regulation", Federal Trade Commission, Bureau of Economics Staff Report. (1984)
3. DEMPSEY, Paul Stephen. "Taxi Industry Regulation, Deregulation & Reregulation: the Paradox of Market Failure", 24 Transp. L. J. 73 (1996).
4. HARDAWAY, Robert M. "Taxi and Limousines: the Last Bastion of Economic Regulation", 21 Hamline J. Pub. L. & Pol'y 319 (2000).
5. Harold Washington College, Public Vehicle Courses, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/CourseOfferedByHaroldWashington.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/CourseOfferedByHaroldWashington.pdf).
6. City of Chicago, Department of Consumer Services, City of Chicago's 2004 Taxicab Medallion Auction, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_EDITORIAL/AuctionForm2004\\_1.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_EDITORIAL/AuctionForm2004_1.pdf)
7. City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Operation Division, Rules and Regulations for Affiliation, effective 23 December 2001, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_EDITORIAL/RulesAffiliation.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_EDITORIAL/RulesAffiliation.pdf).
8. City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Operation Division, Rules and Regulations for Public Passenger Vehicle License Holders, effective 12 April 2002, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/RulesPublicVehicleOwner.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/RulesPublicVehicleOwner.pdf).
9. City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Operation Division, Rules and Regulations for Public Chauffeurs, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/RulesPublicChauffeur.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/RulesPublicChauffeur.pdf).
10. City of Chicago, Department of Consumer Services, Public Vehicle Inspection Checklist, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/InspectionCheckList.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/InspectionCheckList.pdf).
11. City of Chicago, Department of Consumer Services, Procedure for Wireless Credit Card Transaction System, [http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC\\_ATTACH/procedureforwireless\\_2.pdf](http://egov.cityofchicago.org/webportal/COCWebPortal/COC_ATTACH/procedureforwireless_2.pdf).
12. New York Taxi and Limousine Commission, About TLC, <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/about/about.shtml>.
13. New York Taxi and Limousine Commission, Industry Information, How to get a Taxi Driver's

53 Respecto de esta propuesta, es importante referir el ejemplo de la difusión de la tasa de cambio de moneda extranjera en el libre mercado que realizan en muchos casos los noticieros televisivos y la prensa escrita diariamente.

License, [http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/driver\\_taxicab\\_instruct.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/driver_taxicab_instruct.shtml).

14. New York Taxi and Limousine Commission, Taxicab Drivers Rules, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/drivrules.pdf>.
15. New York Taxi and Limousine Commission, Taxicabs Owners Rules, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/ownrules.pdf>.
16. New York Taxi and Limousine Commission, Passenger Information, Rate of Fare, [http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/taxicab\\_rate.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/taxicab_rate.shtml).
17. New York Taxi and Limousine Commission, Passenger Information, Wheelchair Accessibility, [http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/wheelchair\\_access.shtml](http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/wheelchair_access.shtml).
18. New York Taxi and Limousine Commission, Notice of Final Rule Promulgation, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/finpromrules.pdf>.
19. New York Taxi and Limousine Commission, Taxicab Brokers, <http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/brokerules.pdf>.
20. Municipalidad de Lima, Servicios Turísticos, Servicio de Taxis, <http://www.munlima.gob.pe/visitante/index18.htm>.
21. Sala de Defensa de la Competencia del Tribunal del INDECOPI, Resolución No. 182-97-TDC, <http://www.indecopi.gob.pe/legislacionyjurisprudencia/saladedefensa/acc-mercado/rec-182-97.asp>.