

# La guerra entre Transvip y Cabify por el aeropuerto de Santiago

**En enero de este año, Transvip presentó una demanda de competencia desleal en contra de Cabify, a la que sumó también Nuevo Pudahuel. Transvip es concesionaria de un servicio de transporte de minibuses en el terminal, y Cabify se adjudicó otro servicio similar, el que no ha podido iniciar por una medida precautoria dictada por un tribunal. Transvip buscó en 2022 un socio en un proceso liderado por Larrain Vial y acusa a la plataforma de emplear información confidencial de ese proceso para entrar en su mercado.**

Un reportaje de LEONARDO CÁRDENAS

Una soterrada batalla libra en tribunales la empresa de transporte de pasajeros chilena Transvip, controlada por Gabriel Bitrán y Carlos Salame, y la plataforma Cabify. La lucha tiene dos aristas: la chilena acusa a Cabify de competencia desleal por emplear información estratégica de la compañía para participar en una licitación por el servicio de transportes desde el aeropuerto de Santiago y, gracias a ello, consiguió paralizar los efectos de un servicio que Cabify no ha podido iniciar. La demanda involucra también a Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel, a cargo de la administración del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, que dice no tener ningún rol en esa disputa judicial.

La historia comienza con Transvip como concesionaria del servicio de transportes del aeropuerto. Nuevo Pudahuel se adjudicó por 20 años la gestión del terminal de Santiago en 2015 y tiene a su cargo los servicios complementarios, como la explotación y gestión de la infraestructura y el equipamiento asociado al transporte público, entre ellas las vías exclusivas que son usadas por taxis y minibuses para tomar pasajeros desde el terminal.

Nuevo Pudahuel dice que por exigencia del Ministerio de Obras Públicas debía garantizar la exigencia de tres operadores de minibuses en las vías exclusivas. En 2021, el primer concurso, lo ganó Transvip, la que dice tener más de 15 años de experiencia en la gestión y administración de flota, sistema de reservas, tráfico e implementación de tecnología en sus procesos operativos y presencia en Santiago, Antofagasta, Calama y Valparaíso-Viña del Mar, desplazándose dentro de dichas ciudades y desde y hacia sus respectivos aeropuertos.

En marzo de 2022, la concesionaria activó una segunda licitación, que la ganó la Agencia de Carga Cargomobility SpA en julio de ese año. Y el tercer proceso fue activado en 2023 y fue adjudicado a Cabify el 22 de diciembre pasado.

Pero en enero, Transvip recurrió a tribunales y paralizó ese servicio, que hasta hoy cuenta con una medida precautoria que le impide comenzar a operar.

El proyecto "Mustang"

"Denunciamos que, con el objeto de adjudicarse dicha licitación, Cabify se ha valido de información confidencial de mi representada, a la que accedió al participar en un proceso de aumento de capital y venta de acciones secundarias de Transvip", acusó la empresa en el 25 Juzgado Civil de Santiago.

En 2022, los accionistas de Transvip consideraron que, para el crecimiento de su negocio, resultaba necesario promover un aumento de capital de la compañía, incorporando nuevos socios. Para el desarrollo de este proceso, Transvip contrató los servicios de Larrain Vial.

El proyecto fue denominado "Mustang" y quienes participaron eran obligados a firmar un acuerdo de confidencialidad, pues la información a la que accederían sería solo utilizada para evaluar la eventual transacción. "Hemos tomado conocimiento de que Cabify participó en el Proyecto Mustang, accediendo así a información comercial e inteligencia del negocio de mi representada de naturaleza suma-

mente confidencial, en particular, información clave para poder entender la estructura de costos, los datos operacionales y toda la estrategia de negocios que Transvip emplea en su servicio de minibuses en el aeropuerto de Santiago", añadió la demanda.

"Justo después de que Cabify accedió a esta información, observamos un cambio claro en su comportamiento. En efecto, una empresa que no ofrece el servicio de minibuses para transporte compartido en aeropuertos en Chile ni en ninguno de los países en que opera en el mundo, súbitamente decidió participar en una licitación con tal objeto", concluyó.

Transvip acusa que Cabify participó de el proceso activado por Larrain Vial, pero que desistió rápidamente de la transacción. "El interés en adquirir acciones secundarias de Transvip se transformó en un interés en entrar a competir con ésta en el servicio de minibuses para pasajeros en el aeropuerto; servicio que Cabify no explota en ninguna otra parte del mundo", acusó en su presentación, representada por Flo-

rencio Bernal, socio del estudio Cariola.

Transvip va más allá y acusa que Cabify junto a otras empresas como Uber se han embarcado en una millonaria campaña publicitaria y de lobby político, dirigida a impedir a toda costa la regulación que busca normarlas. "Esta cruzada consiste en amedrentar a sus usuarios indicando que, de entrar en vigor dicha regulación, se verán obligados a dejar de prestar sus servicios por las exigencias que ello conllevaría; en circunstancias de que Transvip presta el mismo servicio en pleno cumplimiento de todos esos requisitos".

**Cabify: "Transvip crea un caso"**

En su respuesta en tribunales, la sociedad chilena de Cabify, llamada Maxi Mobility Chile II SpA., admite haber participado en el proyecto Mustang, pero alega que fue invitada por Larrain Vial, que suscribió un acuerdo de confidencialidad el 20 de junio de 2022 y que solo participó en ese proceso el Gerente Regional para Latinoamérica de Cabify, José Ignacio

Gutiérrez del Pedregal, quien no participó en la licitación que se hizo un año y medio más tarde.

"La paranoica tesis de la contraria no es efectiva. Fue Transvip, por medio de Larrain Vial quien contactó a mi representada para que, de estar interesada, participara en la propiedad de la misma, suscribiendo eventualmente las correspondientes acciones", dice en su presentación Cabify, que adujo que cualquier controversia al respecto debía ser sometida a un juicio arbitral y no discutirse en tribunales.

Y por ello, la aplicación intentó en tribunales develar las que, a su juicio, son las verdaderas razones tras la acción legal: "Transvip crea un caso para impedir el ingreso de un nuevo competidor. Esto constituye un verdadero abuso de las acciones judiciales para entorpecer la libre y leal competencia, motivo por el cual, adelantamos, hacemos expresa reserva de las acciones legales que correspondan para obtener la indemnización de los perjuicios que la instrumental demanda de autos ha provocado a Cabify", alegó Nicolás Marinovic, socio de Marinovic & Alcaide, asesor de Cabify.

La multinacional sostiene que ha estado buscando nuevas opciones de desarrollo y que a lo menos desde 2015 ha tenido la visión de negocios de movilización de pasajeros desde y hacia el aeropuerto por distintos medios de transporte, "por lo que no son efectivas las afirmaciones de la contraria en cuanto a que sólo se habría interesado tras su participación en el Proyecto Mustang".

Por su parte, Nuevo Pudahuel, asesorada por Gonzalo Cordero, socio de Morales & Besa, afirma que no hay razones para ser involucrada en el conflicto entre los dos operadores. "La incorporación de Nuevo Pudahuel en estos autos resulta evidentemente artificial e instrumental, pues nuestra representada no es más que un tercero inmerso involuntariamente en un conflicto que le es ajeno, que no ha hecho nada más que licitar el servicio público de minibuses en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez", alegó en su defensa. ●

