



Alejandro Kusanovic Glusevic  
Senador por Magallanes

## La libertad de emprender exige igualdad ante la regla

**R**ecientemente, escuchamos al ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, hablar sobre Uber y la "libertad de permisos" para emprender. Si bien muchos liberales podemos coincidir con el fondo de esa premisa, el análisis de la autoridad incurre en dos errores técnicos que, de no subsanarse, derivan en profundas injusticias y riesgos.

Para desglosar esta problemática, debemos mirar primero la historia. Chile tenía regulado el transporte público de pasajeros mediante el Decreto 212 del Ministerio de Transportes, que norma a los taxis básicos, taxis de turismo y taxis ejecutivos. El gran pecado de esta normativa fue mantener un parque cerrado

de taxis, lo cual limitó la oferta con sus obvias consecuencias. Con la llegada de las nuevas tecnologías y la masificación de las comunicaciones, como el caso de las aplicaciones de transporte, se cometió un error de diagnóstico: se pensó que las aplicaciones eran un "nuevo sistema de transporte", cuando en realidad son sólo un sistema de llamado moderno, un radio-taxi digital, que inicialmente operó masivamente con vehículos que no cumplían las normas.

Como solución, en lugar de simplificar, se optó por crear una ley específica para plataformas. Esta ley era innecesaria, se generó una mala solución producto de un mal diagnóstico. Lo correcto habría sido integrar el

"e-Taxi" al Decreto 212, liberar el parque y establecer las mismas reglas del juego para todos: iguales licencias, estándares de vehículos, patentes y tributación.

Aquí radica el primer error del análisis oficial: pretender condiciones distintas para las aplicaciones y los taxis. El Estado no puede pretender fomentar el empleo a costa de incentivar la informalidad. La libertad de emprender y la libre competencia se sustentan en una regla de oro: la cancha debe estar pareja. De lo contrario, la libertad de unos se convierte en la condena de otros.

El segundo error es de carácter profesional. Cuando existe un cobro por transporte, la actividad deja de ser un transporte

familiar, para convertirse en un servicio profesional. El Estado tiene el deber de garantizar estándares mínimos de seguridad: licencias profesionales para los conductores y características técnicas específicas mínimas para los vehículos. No es burocracia, es la protección básica del pasajero.

En conclusión, podemos y debemos avanzar hacia la libertad de permisos y emprendimiento, pero bajo dos pilares inamovibles: igualdad de reglas y estándares mínimos de seguridad. Sin esto, no hay libertad, sólo desorden e injusticia.

Por eso nunca hay que olvidar que "La libertad no es sólo tener el mínimo de reglas, sino la garantía de que se apliquen a todos por igual".