

APPS DE MOVILIDAD

INCERTIDUMBRE REGULATORIA

La incertidumbre vuelve a ensombrecer el panorama regulatorio para las apps de movilidad. El Congreso aún no encuentra un consenso en torno al marco legal que regirá su modelo de negocio. La principal discrepancia radica en si deben ser consideradas un servicio de taxi tradicional, como hoy hace la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), o como plataformas de intermediación digital, lo que les permitiría alejarse del brazo fiscalizador de la ATU.

En mayo de 2024, el Pleno del Congreso aprobó un dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones que planteaba regular los servicios de las apps, reconociendo la naturaleza de dichos servicios como privados y de intermediación digital. Además, eliminaba la actual supervisión de la ATU. La autógrafa, sin embargo, fue observada por el Poder Ejecutivo y retornada a la Comisión de Transportes.

En diciembre del 2024, dicho grupo de trabajo parlamentario aprobó un nuevo dictamen que fue incluido en la agenda del Pleno. Desde entonces, ha presentado dos textos sustitutorios cuyo contenido "ha terminado de desvirtuar la propuesta inicial y la actividad que realizan los conductores de estas plataformas", opina Óscar Montezuma, abogado especialista en regulación digital y CEO de Niubox Legal. La versión más reciente, del 30 de abril, plantea que las apps se consideren parte del servicio público de transporte en la modalidad de taxi.

Si esta nueva

propuesta es aprobada en el Pleno, las plataformas de movilidad seguirán sujetas a las sanciones de la ATU, que considera como 'taxi' a cualquier vehículo que transporte personas a cambio de una contraprestación económica, explica el country manager de Cabify Perú, Carlos Mendoza. Esto implicaría multas para los conductores, que superarían los S/10,000.

La nueva propuesta contempla condiciones de seguridad similares a las del texto original, pero también establece nuevas condiciones. Por ejemplo, que los conductores cuenten con licencia A-Ila y la obligación de compartir su información personal con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, otras entidades como la ATU y las municipalidades provinciales, explica

la gerente legal de Comex, Brenda Sparrow. "De aprobarse, se abrirán brechas de filtración de datos personales", argumenta el director de Asuntos Públicos de DiDi Región Andina, Carlos Castellanos.

El texto sustitutorio más reciente está en cuarto intermedio. De ser aprobado con las condiciones señaladas, jugadores importantes como Cabify aseguran que tomarán medidas legales: "accionaremos las vías que haya que accionar", adelanta la empresa. Gremios como Comex, que trabajan con las apps del sector, han solicitado que el dictamen retorne a la comisión.

"Es una historia de nunca acabar", sentencia Montezuma.

(AÑO)



LOGÍSTICA

"Apostar por conceptos mixtos es el futuro"

José Antonio Vallejo, CEO de Vallejo Group, adelanta que transformarán su hub en El Agustino para brindar una propuesta logística que incluya viviendas y zonas comerciales. Un fondo de inversión podría financiar el proyecto.

¿Cómo le fue a Vallejo Group en el iT25?

Nos ha ido bastante bien. Cerramos el 2024 con un crecimiento de 10% en facturación y en el iT25 tuvimos un 80% de ocupación. Pero ahora, aunque la demanda crece, hemos ido bajando el ritmo. No estamos renovando todos los contratos, porque estamos en una etapa de transformación.



¿En qué consiste la transformación?

Hasta 2024 nos fue muy bien con nuestro complejo de almacenes, ubicado en el cruce de la avenida Nicolás Ayllón y la Vía Evitamiento, en El Agustino. A raíz de que comenzaron a construir cada vez más edificios en la zona, comenzamos a averiguar [y tramitar] un cambio de zonificación. Apostar por conceptos mixtos es el futuro. A eso apuntamos con la transformación de este condominio: combinaremos la parte logística con un componente comercial y residencial. En el primer y hasta el segundo piso, será comercial. En el resto de pisos, vivienda. Y en la parte del centro, logística.

¿Sus almacenes mantendrán el mismo tamaño?

No. Serán más pequeños. Calculamos que hay una demanda insatisfecha por almacenes más pequeños, desde 250 m² hasta 500 m². No serán grandes centros de distribución, sino almacenes urbanos para operaciones de última milla.

¿Cómo van a financiar el proyecto?

En la primera parte entramos nosotros, pero lo más probable es que en el camino entre un fondo de inversión, porque son montos bastante fuertes. No tenemos proyectada aún la inversión total, porque eso va a variar dependiendo de las alturas que consigamos. Estamos apuntando a conseguir un cambio de zonificación para hacer un edificio de 30 pisos, con tres torres. Calculamos que en seis meses nos puedan dar el permiso.

¿Cómo van sus otros proyectos en España y Los Olivos?

Hemos tenido muy buena acogida en España. Ya estamos iniciando la construcción de los hubs logísticos en Madrid. En el mes de junio viajaré para las últimas coordinaciones y poder entrar en la última etapa de firma de contratos y todo lo demás. Y, respecto al proyecto de Los Olivos, lo hemos dejado en *standby* porque estamos apostando todas nuestras fichas a El Agustino. (AÑO)