

# El documento fue ingresado por segunda vez a Contraloría: Persisten dudas sobre reglamento de Ley Uber, con casi un año de atraso en su aprobación

Según expertos, no se pone el foco en la seguridad de quienes viajan. Además, critican que el texto sigue con el foco de “restringir la oferta”.

MACARENA CERDA M.

A inicios de este mes, el Ministerio de Transportes (MTT) presentó nuevamente ante la Contraloría General de la República el reglamento correspondiente a la ley conocida como “Ley Uber”. Esta normativa, que fue publicada en el Diario Oficial el 19 de abril de 2023, tiene como objetivo regular las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros.

Sin embargo, a pesar de haber transcurrido bastante tiempo desde su promulgación, la ley aún no ha podido ser implementada debido a la falta de aprobación de su reglamento —ya casi un año desde la fecha límite—, el cual indica los detalles necesarios para su aplicación práctica. Este es el segundo intento del ministerio por lograr que este documento sea revisado y aprobado.

## ¿Conductores profesionales con menos accidentes?

“Desde el punto de vista técnico, se establece que los vehículos deberán cumplir con ciertos requisitos en materia de seguridad, especificaciones técnicas y tecnología. No obstante, ninguna de las nueve condiciones contempladas está directamente relacionada con as-

“La nueva versión, entre comillas, tiene cambios muy marginales, y sigue manteniendo el mismo foco que es restringir la oferta”.

LOUIS DE GRANGE  
 DECANO UDP

pectos de seguridad”, sostiene el investigador e ingeniero civil de la U. de Chile, Francisco Frésard.

El experto plantea que la capacidad de un automóvil, al menos desde el punto de la seguridad vial, debe estar dada por el número de apoyacabezas del vehículo, y no el número de cinturones de seguridad, como se señala en el documento.

También expone que “no existe evidencia, ni en Chile ni a nivel internacional, que demuestre que los conductores con licencia profesional tengan tasas de accidente más bajas que quienes poseen licencias no profesionales. De hecho, la experiencia en el tráfico real parece ser mucho más relevante que los exámenes técnicos y administrativos, los cuales, según el MTT, marcarían la diferencia. Así lo respaldan investigaciones científicas a nivel global. Por ello, considero que exigir una licencia Clase B con al menos tres años de antigüedad sería ideal”, agrega el experto.

“El Ministerio de Transportes es un ministerio social, y por lo tanto, tiene que ponerse en varios escenarios de nuestra sociedad, como es el traslado de los niños en un vehículo particular con un buen sistema de retención infantil, y asegurando el uso de apoyacabezas en todos los asientos”, agrega Alberto Escobar, director de movilidad del Automóvil Club. Y puntualiza que mucho de este reglamento “deja las cosas a la interpretación, es muy vago, y a raíz de eso se producen confusiones”.

“¿Tomaría un viaje tipo Uber en que el conductor estuvo preso por robo con violencia u homicidio?”, es otro cuestionamiento que instala Francisco Frésard. Esto, con base en que el nuevo reglamento no considera este tipo de antecedentes como un impedimento para convertirse en conductor de aplicación.

## Antecedentes graves

Los delitos que sí toma en cuenta son la violación, estupro y otros delitos sexuales, el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, además



Las exigencias para los automóviles de aplicación deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos, pero expertos en seguridad las indican como insuficientes.

## EL PRESENTE DE ROJAS VADE COMO CONDUCTOR Esta semana, el exconvencional fue sorprendido por un usuario en redes sociales conduciendo para Cabify.

de delitos relacionados con la conducción bajo los efectos del alcohol.

“Es preocupante que dejen la puerta abierta a personas que se han visto involucradas en crímenes de sangre, por ejemplo”, explica Escobar.

Y agrega que “la demora en la entrada en vigencia de esta normativa es tremendamente preocupante, porque todavía hay una cantidad muy significativa de personas que trabajan en esto, y en la ilegalidad administrativa”.

Desde el Ministerio de Transportes indicaron por escrito que “las restricciones ya fueron establecidas por la ley, no por el reglamento. Es más, en el artículo 6° de la norma se establecen todas las anotaciones del Registro de Conde-

nas que impiden a un conductor prestar servicios en las aplicaciones, donde se incluyen los delitos consultados”, en referencia al homicidio y robo con violencia. Sin embargo, dicha ley no incluye los delitos antes detallados.

## “Mismo foco de restringir la oferta”

Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la U. Diego Portales, explica que “la nueva versión, entre comillas, tiene cambios muy marginales, y sigue manteniendo el mismo foco que es restringir la oferta, tanto en términos de exigencias de conductores como de vehículos, pero no se centra en la seguridad de los pasajeros y de los conductores”.

“El problema de fondo es que este reglamento está basado en el decreto 212 del año 1994 para la industria del taxi, entonces se está regulando mirando 30 años atrás”, sentencia el expresidente de Metro.