La Estrella

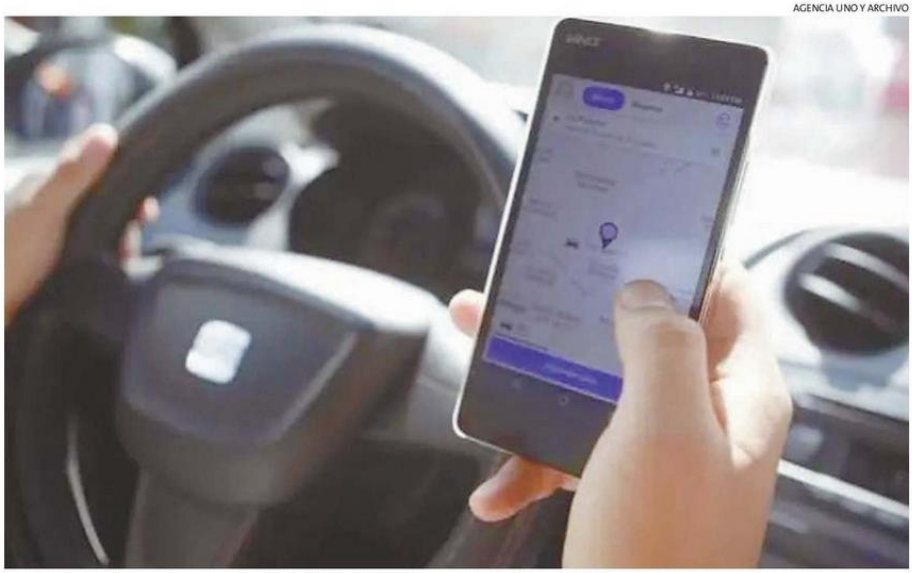
Fecha: 19/04/2025 Audiencia: 28.739 Sección: ACTUALIDAD
Vpe: $562.162 Tirada: 6.200 Frecuencia: DIARIO
Vpe pág: $641.700 Difusión: 6.200
Vpe portada: $641.700 Ocupación: 87,61%

"Ley Uber" e impacto en Apps: ¿avances con freno de mano?

Afectaría al 85% de los viajes realizados, aseguran sobre el reglamento que regula los servicios de aplicaciones de transporte de pasajeros. 90 mil personas quedarían fuera de plataformas, según experto.

AGENCIA UNO Y ARCHIVO

ASPECTOS COMO LICENCIA, CILINDRADA Y RUTAS EN LA MIRA.



MINISTRO DE TRANSPORTES ASEGURA A LA ESTRELLA: "LA LEY VIENE A REGULAR TODOS ESOS SERVICIOS QUE APLICACIONES OFRECEN".

Guillermo Ávila Nieves
La Estrella de Valparaíso

"Una ley ambigua donde no se ve la realidad. El ministro de Transportes habló de la seguridad de los pasajeros y, ¿qué pasa con los conductores? Pues, no podrás cambiar de ruta. ¿Y si esa ruta es peligrosa?", se pregunta María Soledad Ávila, chofer de Uber, DiDi y Cabify, quien hoy solo circula al volante por ciertas áreas de su ciudad: ha sido víctima de asaltos, sustracción de vehículo y encañonada con armas de fuego.

Ávila apunta: "Mal, solo para registrar autos y conductores más la entrega de los QR... ¿cuánto tiempo pasará?, mientras los fiscalizadores seguirán sacando partes y quitando autos", acusa. "Casaron la ley de Contraloría para ingresar la misma sin un trabajo con los conductores de Apps; los importantes".

Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales (UDP), especialista en el tema, vaticina a La Estrella: "La versión final del reglamento incluye prohibiciones innecesarias: (esto) afectará al 85% de los viajes realizados en el Gran Valparaíso".

Hablamos de una región, como la de Valparaíso, en donde conductores de aplicaciones han resultado fallecidos tras robos. Al interior de este gremio, otras voces coinciden en que si bien la ley es necesaria para regular un vacío, a las operadoras de plataformas solo les interesa el número no menor de conductores y automóviles menos que tendrán para generar ganancias. Un chofer que prefirió no dar su nombre por eventual represalia, señala: "Uber se lleva hasta un 66% de valor del viaje, lo que nadie regula". Y si bien muchos trabajan en forma legal dentro de las reglas de la ley, también los hay quienes no cumplen con ella.

YA ES OFICIAL

La Ley 21.664, conocida como "Ley Uber", no había podido aplicarse por falta de un reglamento oficial. Eso hasta el 7 de abril pasado. Ese día, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) reingresó el reglamento a la Contraloría General de la República por tercera vez. Así, el órgano contralor notificó la toma de razón de una normativa que fue aprobada en 2023 (luego de una discusión de seis años en el Congreso) y que ahora permitirá dar luz verde a la también llamada "Ley EAT" o Empresas de Aplicación de Transportes (Uber, DiDi, Cabify, InDrive, entre otras) con una finalidad: regular sus operaciones en Chile.

Una vez publicada en el Diario Oficial, correrá un plazo legal de 30 días para la entrada en vigencia de la norma. Así, las EAT iniciarán el proceso de inscripción en la plataforma que habilitará el MTT.

Al respecto, Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes y Telecomunicaciones dice a La Estrella: "Viene a regular todos esos servicios de transporte que las aplicaciones ofrecen. Una industria que está instalada desde hace casi una década o más en nuestro país, que requería urgentemente que el Estado hubiese ayudado a dar más garantía a los conductores y usuarios respecto a la seguridad e información con que se brindan servicios".

Acerca que la norma aún no convence a parte de los choferes de Apps, acota: "Estoy bien en desacuerdo. Aquí lo que se va a hacer es pedirle a las empresas que entreguen información de los viajes en que se garantice la anonimidad de los datos, al mismo tiempo el que los orígenes y los destinos de los viajes estén totalmente ocultos", sostiene el ministro. Y añade: "Lo que estamos haciendo es que los servicios se puedan brindar con mayor garantía de información y seguridad. Por ejemplo, en el caso de inmigrantes, que tengan su condición (legal) al día; para que no se empleen personas con condenas (por delito sexual)".

Consultado sobre la Región de Valparaíso, Muñoz reconoce: "Impacta de la misma forma que todo Chile. No sabemos con precisión cuántos conductores hay, cuántos de esos conductores son jornadas completas, cuántos trabajan de forma esporádica".

David Bravo, director del Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales de la Universidad Católica y máster en Harvard, conocido como "El señor de los datos", nos comenta: "En la última medición que entregué en mayo del 2024, tres millones y medio de personas estaban realizando viajes, uno o más, dentro de un mes" mientras que "el número de conductores ascendía a 105.000 en total del país".

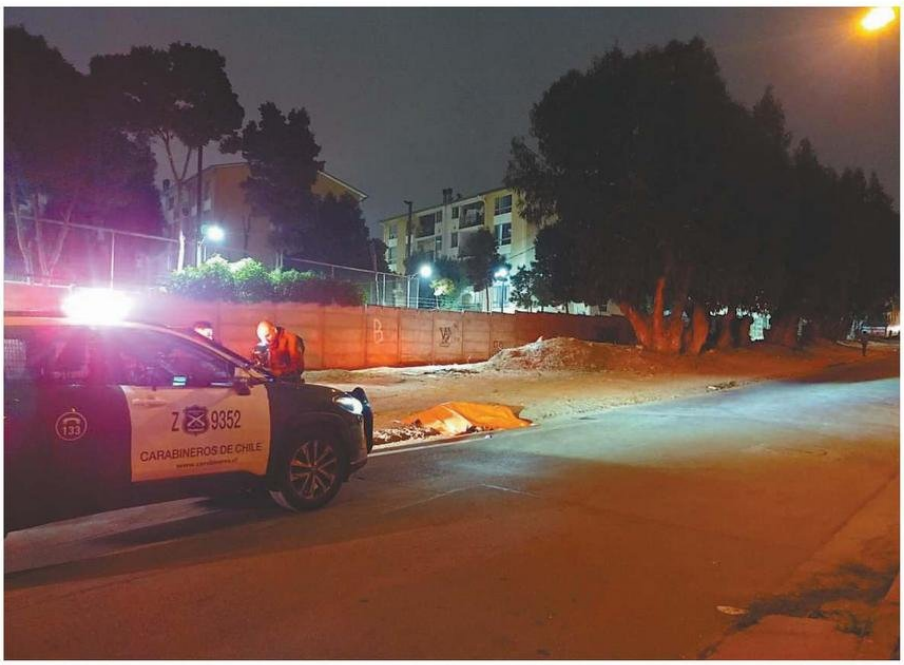
Y desprende cifras de alerta tras su encuesta al indagar exigencias con

ASPECTOS RELEVANTES DE LA NUEVA LEY

Entre los cambios que incorporará la "Ley Uber" destacan: poseer licencia clase B con antigüedad mínima de dos años. Y será requisito obligatorio obtener la licencia de conducir clase A2, hoy exigida a los taxistas. También tener al menos 20 años de edad, cédula vigente, hoja de vida del conductor disponible a través del sitio web del Registro Civil, aprobar un curso especializado dictado por escuelas de conducción autorizadas por municipios (Automóvil Club de Chile lo cifra entre 200 y 300 mil pesos). Además, primera inscripción: no podrá superar un año de antigüedad. Contar con permiso de circulación, revisión técnica, SOAP y el sticker con código QR en el parabrisas, cilindrada mínima de 1.4 litros (o 70 kw en el caso de vehículos eléctricos), dos corridas de asientos, alza vidrios, cierre automático de puertas y no contar con modificaciones. Autos inscritos en registro podrán operar hasta con antigüedad máxima de 12 años y empresas deberán disponer de seguro adicional de al menos 500 UF. Tarifa que se informará al usuario previo al viaje será la final (incluye costos: valor de peajes o TAG) y sistema de reporte de urgencia para pasajero.

La Estrella

Fecha: 19/04/2025 Audiencia: 28.739 Sección: ACTUALIDAD
Vpe: $565.885 Tirada: 6.200 Frecuencia: DIARIO
Vpe pág: $641.700 Difusión: 6.200
Vpe portada: $641.700 Ocupación: 88,19%



PILOTOS APPS VÍCTIMAS DE HOMICIDIOS EN VIÑA DEL MAR Y QUILLOTA. 11 MILLONES DE PERSONAS: VIAJES EN APPS EN CHILE EN 10 AÑOS.

40%

de conductotes de Apps en Chile, no cumplían con requisitos, según datos en 2024. Hoy serían al menos 70%.

miras a la Ley Uber, tales como antigüedad de vehículos no mayor a 10 años y cilindrada mínima de 1.4 litros: "Un 40% de los conductores no cumplían esos requisitos. Por lo tanto, unas 40.000 personas quedarían fuera de la plataforma", sumado a ello, dice, el contar ahora "con la licencia profesional (A2)" y que "solo tiene un 15%".

En ese escenario, Franco Basso, académico de Ingeniería Industrial PUCV considera que en Valparaíso el problema puede ser aún mayor. ¿Razón? "Por las deficiencias que tiene el transporte público y el contexto geográfico".

De allí que el economista Bravo fije: "El impacto directo de ley podría ir entre los primeros meses con 40.000 personas y después cuando entre la licencia profesional, del orden de 90.000 conductores".

Basso acentúa: "Quienes operan Uber, la mayoría tienen solamente licencia clase B", además "se pide de 1.400 centímetros cúbicos o un estándar equivalente, lo cual deja un margen para que autoridades definan de modo arbitrario finalmente cuáles son aquellos vehículos que pueden ingresar al sistema de transporte", y un estimado en no menos de 70% de pilotos que no cumplirían normas.

A propósito del impacto con miras a nuestra región, Louis de Grange, de la UDP reitera: "No veo aspectos positivos, solo negativos. Afectará al 85% de los viajes realizados en el Gran Valparaíso". Coincide con Bravo: "Tanto la exigencia de antigüedad del vehículo, como la cilindrada y licencia clase A2, tendrán un impacto brutal, reduciendo la oferta, aumentando las tarifas y tiempos de espera".

Y subraya: "Los tiempos de viaje de las Apps tipo Uber son menos de la mitad que el de las micros, para trayectos equivalentes. Además, las personas esperan el vehículo en su casa u oficina, no en la calle o paradero que puede ser muy inseguro". De Grange concluye: "En vez de centrarse en seguridad de pasajeros y conductores de Apps, el reglamento se centró en restringir dramáticamente la oferta. Fue una oportunidad perdida".

Roberto León es usuario de Apps de transportes. Se fía de estas aplicaciones para trayectos en el Gran Valparaíso. "El nuevo reglamento me parece bueno. Viene a rayar la cancha: lo de certificado de antecedentes es positivo por seguridad para clientes como conductores".

Frida Reyes Niemann es vocera de la Coordinadora #QuePaseLaMicro. Ahonda: "Valoramos esta iniciativa que regula a conductores y empresas. Resguarda y da mayor seguridad a nuestros usuarios". Y apunta a empresas a cumplir requisitos: "Estar inscritos en el registro creado por la Subsecretaría de Transportes. Contar con un seguro obligatorio. Mantener la flota de vehículos en condiciones adecuadas y de seguridad para trabajadores. Tarifas y cobros de Ley EAT, transparentes y preestablecidos", formula Reyes.

DESDE EL CONGRESO

El senador Alejandro Kusanovic (RN-IND), de la Comisión de Transporte s de la Cámara Alta, sugiere "anular la ley Uber y perfeccionar el decreto 212". Y explica: "Que regula los tipos de taxi y una nueva ley que regula Apps tipo Uber. Esto ha generado una contradicción. La ley en cuestión no era necesaria. El reglamento de la ley de aplicaciones debía alinearse con el reglamento del taxi". A su juicio se debió "liberar el parque de taxis y exigir que las aplicaciones se instalaran en el país y pagaran impuestos". El parlamentario (DC-IND) Felipe Camaño, presidente de la Comisión de Transportes de Diputados, ha apuntado que Ley Eat, "es de las principales deudas de este Gobierno: desde el Congreso la despachamos hace dos años y el ministerio tenía nueve meses para dictaminar reglamento, documento retirado de Contraloría tres veces por el Ministerio de Transporte". Hoy el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz dice: "Invitamos a empresas que se ocupen estos 30 días para ir poblando la plataforma para empezar a operar"

PRO Y CONTRA

Así, la exsenadora (RN) Marcela Sabat, hoy directora ejecutiva de Alianza In Chile -que agrupa a las principales aplicaciones de movilidad-, pone hincapié en el Gobierno. "No se nos ha convocado a una mesa de trabajo y legalmente las empresas no pueden preaprobar un registro si no está publicada la ley".

Entre las críticas al reglamento, echa mano a puntos clave a La Estrella: "Recurriremos a instancias internacionales respecto a la protección de datos personales: se excede las facultades otorgadas por la Ley 21.553". No es todo: "Ministerio insiste en que los conductores representan un número menor a 100 mil. No se nos ha solicitado información: el 40% de los conductores se verá afectado por el reglamento". La norma "pide los mismos documentos que la industria solicita a los conductores hace años. Incluso, las empresas son más estrictas al certificado de antecedentes penales", según Alianza In Chile.

Desde el gremio de Sabat, sacan a colación un dato estadístico de David Bravo: más de 11 millones de personas han realizado un viaje en aplicacione en los últimos 10 años en Chile. "Ministerio insiste en dotarse de facultades para conocer todos los viajes de personas que utilizan plataformas. Atenta contra la privacidad y el derecho a moverse libremente. Presentamos un téngase presente ante Contraloría".

Marcelo Drago, expresidente del Consejo para la Transparencia y máster en Harvard también acentúa: "Se equivoca el reglamento en disponer de información de los pasajeros, de los viajes que realizan, y entregarse al Ministerio de Transportes de una forma que puedan identificarse los pasajeros. Hay un problema de protección de datos personales, de privacidad que estamos objetando", aunque recalca que "la ley y el reglamento de alguna forma cumplen con la búsqueda de seguridad para el pasajero e incluso para los propios choferes que sufren asaltos".

Conductores de Apps en la zona, como Kevin Silva y Rossmabel Antelo por seguridad están agrupados en Drivers Quinta Región. El primero narra que todos cuentan con GPS. "Es fundamental. Aquí he transitado hasta en áreas rojas". Si bien justifica la puesta en marcha de la ley "que profesionalice el servicio, pidiendo licencia profesional", advierte que en características podría ser más flexible: "Nos orillan a comprar vehículos híbridos por consumo y prestaciones; quizá a lo eléctrico y más caros". En seguridad, pone freno: "Injusto que pasajero tenga toda la información nuestra: nombre, rostro y patente".

Antelo labora en Uber, DiDi y Cabify. Replica: "El pasajero que pide el viaje puede ver identificación de nuestro auto, pero nosotros solo vemos su nombre y a dónde se dirige", mientras resalta que "si no fuera por los mecanismos de seguridad que como agrupación aplicamos, no podríamos trabajar".

El ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, pondera que como ministerio, "se pide un esfuerzo en este proceso por equiparar la cancha entre el mundo del taxi y las empresas de aplicación. Había un requerimiento que ojalá las condiciones que le exigiéramos a las EAT en aquellos ámbitos que quedaron como materia de reglamento, fuesen relativamente similares a las que se les exigían a taxis".

No obstante, Ana María Muñoz de la Coordinadora de Conductores de Colectivos Troncal Viña-Valparaíso, alega: "Ministerio de Transportes está más preocupado en regularizar las aplicaciones, que vienen años trabajando ilegal, y a pesar de eso, tienen más derechos que nosotros como conductores profesionales", dice.

Como experto en transportes, Franco Basso avala la ley. Pero con matices: "Va a traer una gran cantidad de beneficios, pero también pone un manto de duda con ciertos impactos: en los conductores respecto a si sus vehículos o si ellos mismos van a poder cumplir con los nuevos estándares", plantea.