

Fecha: 15-01-2024
Fuente: El País.com
Título: **"Ley Uber" en Chile: desde cuándo funcionará y qué impacto tendrá en el precio de las aplicaciones**

Visitas: 393.900
VPE: 1.575.600

Favorabilidad: ☐ No Definida

Link: <https://elpais.com/chile/2024-01-15/ley-uber-en-chile-desde-cuando-funcionara-y-que-impacto-tendra-en-el-precio-de-las-aplicaciones.html>

La normativa regulará el funcionamiento de las empresas de transportes privado, fijando nuevas condiciones para los conductores y los vehículos usados. Los servicios de transporte privado a través de aplicaciones móviles, que en Chile son proporcionados por empresas como Uber, Cabify y DiDi, tendrán una ley tras varios años de funcionamiento sin regulación. La normativa, que entrará en vigencia a inicios de este año 2024, impactará a los conductores y usuarios, quienes deberán adaptarse a los cambios que se aplicarán de manera obligatoria. La llamada Ley Uber ha sido el resultado de un largo debate en el Congreso chileno, que ha buscado dar formalidad a una actividad con claros signos de ilegalidad. Durante la última década los "socios" de las compañías dueñas de las apps han operado eludiendo los controles policiales, sin mayores reglas para el uso de vehículos o exigencias de licencia de conducir profesional. A estos problemas se suman los problemas de seguridad asociados a los delitos, los que han afectado tanto a los automovilistas como a los pasajeros. El largo debate en el Congreso. La primera aplicación que llegó a Chile fue la española Cabify, en 2012. Dos años después aterrizó la estadounidense Uber.

El nuevo modelo de negocios, basado en socios que en sus vehículos particulares trasladaban a otros usuarios removi6 el panorama del transporte de pasajeros, dominado por los buses y los taxis licitados (conocidos como los techo amarillo por su pintura negra y amarilla). Entre 2015 y 2017 los taxistas realizaron fuertes protestas callejeras, acusando una competencia desleal por parte de un negocio que no estaba regulado. Los episodios de violencia y las carreras por la captación de pasajeros se hicieron constantes en las calles de las principales ciudades chilenas.

En julio de 2018, durante la segunda Administración del expresidente de derechas Sebastián Piñera (2018-2022) se ingresó un proyecto de ley para crear normas que permitieran el funcionamiento de las aplicaciones con medidas mínimas de seguridad vial, de formalidad para sus conductores y la transparencia en sus operaciones. La iniciativa se debatió por casi cinco años hasta enero de 2023, cuando fue despachada desde el Senado. Desde ahí se dio un año para la elaboración de un reglamento, que entregaría los cambios detallados a los que se debía someter la industria. La entrada en vigencia La ley 21.553, que regula el funcionamiento de las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT), debía regir a partir de enero de 2024.

Uno de los últimos trámites pendientes era el envío del reglamento de parte del Ministerio de Transportes a la Contraloría General de la República. Dicha acción se concretó durante la primera semana de 2024, con una serie de cambios respecto a las exigencias originales, las que habían sido rechazadas por las compañías a cargo de las aplicaciones. El reglamento entrará en vigencia una vez que haya sido aprobado por el organismo fiscalizador chileno y 30 días después de que se haya publicado en el Diario Oficial. Las nuevas condiciones para los conductores. Hasta ahora, los conductores de vehículos que funcionan en las aplicaciones de transportes no tienen mayores exigencias sobre su calificación como conductor.

Con la nueva Ley Uber, los chóferes deberán tener una licencia profesional (clase A). Los automovilistas tendrán 12 meses desde la entrada en vigencia de la ley para renovar su carnet de conducir, mientras tanto podrán continuar usando la licencia estándar no profesional (clase B). A este requisito se suma la inscripción en un registro de conductores y la entrega de los antecedentes penales. Los autos que serán retirados. Las aplicaciones de transportes ofrecen sus servicios en coches sin muchas especificaciones técnicas. La nueva norma fija algunos requerimientos que debe cumplir el vehículo como la renovación de la revisión técnica, alzavidrios eléctricos, aire acondicionado o climatizador, y cierre automático o centralizado en todas sus puertas. Otro detalle es que deberán tener una cilindrada igual o equivalente a 1,4 litros y hasta 10 años de antigüedad. Con estas características, los coches pequeños ""conocidos también como citycar "" deberán ser retirados del servicio.

El ajuste en los precios. La aplicación del reglamento ha generado visiones encontradas entre las empresas y el Gobierno de izquierdas del presidente Gabriel Boric, quienes discrepan con el posible efecto que podría tener la norma en valor de las rutas para los pasajeros.

"Como está hoy [la ley], creemos que los viajes pueden llegar a más del doble del precio que está hoy, y tiempos de espera del doble o más para poder iniciar un viaje", ha dicho Verónica Jadue, gerenta de comunicaciones de Uber en Chile. El ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, ha desestimado que los cambios impacten en los consumidores. "Entendemos que [las empresas] se ven evidentemente afectadas por este reglamento y a nosotros nos interesa que estas puedan funcionar adecuadamente", ha expresado la autoridad en una entrevista a Canal 13. Impacto en el empleo. Las aplicaciones de transporte se han transformado en una fuente laboral para miles de personas, quienes ocupan sus coches particulares para sumar ingresos.

Un estudio realizado por el Observatorio del Contexto Económico de la Universidad Diego Portales (OCEC-UDP) estimó que, al aplicarse el nuevo reglamento, un 88,9 % de quienes hoy se dedican a esta labor deberán dejar de trabajar en estas plataformas. Serían 35.992 personas podrían verse afectadas, de las que 18.787 son chilenos y 17.135 extranjeros. Además, calcula que la tasa de desempleo agregada subiría en 0,4 puntos porcentuales. La precariedad de este tipo de trabajos también ha sido un tema de debate, considerando que los socios de plataformas de transporte o reparto trabajan

"Ley Uber" en Chile: desde cuándo funcionará y qué impacto tendrá en el precio de las aplicaciones

15 Jan, 25 de enero de 2024, Fuente: El País.com



La normativa regulará el funcionamiento de las empresas de transportes privado, fijando nuevas condiciones para los conductores y los vehículos usados. Los servicios de transporte privado a través de aplicaciones móviles, que en Chile son proporcionados por empresas como Uber, Cabify y DiDi, tendrán una ley tras varios años de funcionamiento sin regulación. La normativa, que entrará en vigencia a inicios de este año 2024, impactará a los conductores y usuarios, quienes deberán adaptarse a los cambios que se aplicarán de manera obligatoria. La llamada Ley Uber ha sido el resultado de un largo debate en el Congreso chileno, que ha buscado dar formalidad a una actividad con claros signos de ilegalidad. Durante la última década los "socios" de las compañías dueñas de las apps han operado eludiendo los controles policiales, sin mayores reglas para el uso de vehículos o exigencias de licencia de conducir profesional. A estos problemas se suman los problemas de seguridad asociados a los delitos, los que han afectado tanto a los automovilistas como a los pasajeros. El largo debate en el Congreso. La primera aplicación que llegó a Chile fue la española Cabify, en 2012. Dos años después aterrizó la estadounidense Uber. El nuevo modelo de negocios, basado en socios que en sus vehículos particulares trasladaban a otros usuarios removi6 el panorama del transporte de pasajeros, dominado por los buses y los taxis licitados (conocidos como los techo amarillo por su pintura negra y amarilla). Entre 2015 y 2017 los taxistas realizaron fuertes protestas callejeras, acusando una competencia desleal por parte de un negocio que no estaba regulado. Los episodios de violencia y las carreras por la captación de pasajeros se hicieron constantes en las calles de las principales ciudades chilenas. En julio de 2018, durante la segunda Administración del expresidente de derechas Sebastián Piñera (2018-2022) se ingresó un proyecto de ley para crear normas que permitieran el funcionamiento de las aplicaciones con medidas mínimas de seguridad vial, de formalidad para sus conductores y la transparencia en sus operaciones. La iniciativa se debatió por casi cinco años hasta enero de 2023, cuando fue despachada desde el Senado. Desde ahí se dio un año para la elaboración de un reglamento, que entregaría los cambios detallados a los que se debía someter la industria. La entrada en vigencia La ley 21.553, que regula el funcionamiento de las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT), debía regir a partir de enero de 2024. Uno de los últimos trámites pendientes era el envío del reglamento de parte del Ministerio de Transportes a la Contraloría General de la República. Dicha acción se concretó durante la primera semana de 2024, con una serie de cambios respecto a las exigencias originales, las que habían sido rechazadas por las compañías a cargo de las aplicaciones. El reglamento entrará en vigencia una vez que haya sido aprobado por el organismo fiscalizador chileno y 30 días después de que se haya publicado en el Diario Oficial. Las nuevas condiciones para los conductores. Hasta ahora, los conductores de vehículos que funcionan en las aplicaciones de transportes no tienen mayores exigencias sobre su calificación como conductor. Con la nueva Ley Uber, los chóferes deberán tener una licencia profesional (clase A). Los automovilistas tendrán 12 meses desde la entrada en vigencia de la ley para renovar su carnet de conducir, mientras tanto podrán continuar usando la licencia estándar no profesional (clase B). A este requisito se suma la inscripción en un registro de conductores y la entrega de los antecedentes penales. Los autos que serán retirados. Las aplicaciones de transportes ofrecen sus servicios en coches sin muchas especificaciones técnicas. La nueva norma fija algunos requerimientos que debe cumplir el vehículo como la renovación de la revisión técnica, alzavidrios eléctricos, aire acondicionado o climatizador, y cierre automático o centralizado en todas sus puertas. Otro detalle es que deberán tener una cilindrada igual o equivalente a 1,4 litros y hasta 10 años de antigüedad. Con estas características, los coches pequeños ""conocidos también como citycar "" deberán ser retirados del servicio.

El ajuste en los precios. La aplicación del reglamento ha generado visiones encontradas entre las empresas y el Gobierno de izquierdas del presidente Gabriel Boric, quienes discrepan con el posible efecto que podría tener la norma en valor de las rutas para los pasajeros. "Como está hoy [la ley], creemos que los viajes pueden llegar a más del doble del precio que está hoy, y tiempos de espera del doble o más para poder iniciar un viaje", ha dicho Verónica Jadue, gerenta de comunicaciones de Uber en Chile. El ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, ha desestimado que los cambios impacten en los consumidores. "Entendemos que [las empresas] se ven evidentemente afectadas por este reglamento y a nosotros nos interesa que estas puedan funcionar adecuadamente", ha expresado la autoridad en una entrevista a Canal 13. Impacto en el empleo. Las aplicaciones de transporte se han transformado en una fuente laboral para miles de personas, quienes ocupan sus coches particulares para sumar ingresos. Un estudio realizado por el Observatorio del Contexto Económico de la Universidad Diego Portales (OCEC-UDP) estimó que, al aplicarse el nuevo reglamento, un 88,9 % de quienes hoy se dedican a esta labor deberán dejar de trabajar en estas plataformas. Serían 35.992 personas podrían verse afectadas, de las que 18.787 son chilenos y 17.135 extranjeros. Además, calcula que la tasa de desempleo agregada subiría en 0,4 puntos porcentuales. La precariedad de este tipo de trabajos también ha sido un tema de debate, considerando que los socios de plataformas de transporte o reparto trabajan

hasta 48 horas semanales.

“La promesa de manejar tu propio tiempo, a tu ritmo y ser tu propio jefe, presentada como una ventaja para los trabajadores, también trae consigo diversas formas de precariedad, turnos agotadores, exposición a situaciones de riesgo y pocas garantías por parte de las aplicaciones”, reflexionó **Arturo Arriagada**, sociólogo, académico de la **Universidad Adolfo Ibáñez (UAI)** e investigador del Núcleo Milenio sobre la Evolución del Trabajo en una entrevista a EL PAÍS. [Suscríbese aquí a la newsletter de EL PAÍS Chile](#) y reciba todas las claves informativas de la actualidad de este país