

Acudieron a Contraloría

Aplicaciones en picada por reingreso de reglamento de Ley Uber: insisten en que no se adapta al mercado

El Ministerio de Transportes busca que la Ley 21.553 entre en vigencia, pero sigue generando controversia tras la segunda entrada del reglamento a Contraloría. Las aplicaciones de transporte y delivery critican las regulaciones propuestas, señalando que de aplicarse dejarían al 40% de los conductores fuera del sistema, incidiendo en el desempleo.

Gabriela Mondaca

Pareciera ser que 2025 sí será el año en que finalmente se intentará que entre en vigencia la Ley 21.553 o "Ley Uber", que busca regular las aplicaciones de transporte de pasajeros. Esto ya que el pasado 4 de enero el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) ingresó por segunda vez a Contraloría el reglamento que permitirá la puesta en marcha de la ley, que hace exactamente un año dejó en pie de guerra a la cartera con las aplicaciones, desde donde acusaron falta de libre competencia con taxis y medidas que no van en línea con la realidad de la industria automovilística actual.

Hoy el panorama se repite. Y es que una vez presentado el último documento oficial de 34 páginas a Contraloría, las aplicaciones de transporte y delivery como Uber, Didi, Cabify y Rappi, agrupadas en el gremio Alianza In dirigido por la exsenadora Marcela Sabat, argumentan que el escrito "lamentablemente" sigue teniendo la "misma falta de dinamismo, característica esencial del ecosistema y naturaleza de la industria", que una vez entrada en vigencia afectará directamente la oferta de automóviles disponibles para las personas, calidad del servicio y por ende el costo de los viajes.

A las inquietudes también se han sumado otras agrupaciones como la Federación de Conductores de App (Grecoapp Chile).

Esto, pese a que el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, afirmó hace unos días que el reingreso se efectuó luego de haber realizado una serie de ajustes necesarios luego de sostener durante 2024 reuniones con las empresas y gremios afectados por la regulación. "Cada día estamos más cerca de



► "Ley Uber" busca regular las aplicaciones de transporte de pasajeros.

contar con un sistema seguro y confiable para pasajeros y conductores", afirmó el titular el pasado 3 de enero.

"Ello tras la realización de una mesa de implementación en la que participaron las propias empresas y fruto de la cual se realizaron cambios al documento", complementan desde el MTT.

Aunque para las aplicaciones, los ajustes propuestos por los gremios no habrían sido considerados. Al menos no los de relevancia.

"El punto que más nos preocupa tiene que ver con que el reglamento insiste en medidas que dejarán a casi 60.000 familias sin ingresos mensuales. Esto, ya que el requisito de la antigüedad de los automóviles y la cilindrada se mantiene exactamente igual, lo que dejaría al 40% de los conduc-

tores fuera del sistema", comenta a **La Tercera** la directora ejecutiva de Alianza In.

Uno de ellos tiene que ver con el proceso de reemplazo de los automóviles inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados creado por ley, el que según los gremios es un proceso muy restrictivo, que provocará un congelamiento del parque automotriz en una industria dinámica que cambia mes a mes.

Las empresas lo grafican de la siguiente manera: una vez que un conductor se inscriba en el registro y quiera salir de este en un corto período de tiempo, el vehículo que ingrese en ese cupo deberá ser el mismo que figuraba como tal en un inicio. Además, la solicitud de reemplazo deberá efectuarse en un plazo de 18 meses. "Eso llevará a que, una vez que se congele el parque,

se vaya reduciendo la cantidad efectiva de conductores disponibles", explican desde el gremio.

A lo anterior se suma la desigualdad en los requisitos solicitados entre sus vehículos y los taxis. Sobre todo en la equivalencia de motores por "torque y potencia" -que sí tienen los taxis- y que había sido solicitado en conversaciones previas. "Tampoco se ha explicado cuáles serían dichos vehículos equivalentes. Lo más grave es que hoy un conductor que desee renovar su auto no sabe si el que compra cumple con los requisitos. A su vez, los taxis tienen una antigüedad máxima de operación de 14 años en Santiago y 16 en el resto del país. En cambio, para los autos de aplicación solo se permitió una antigüedad de 12 años en todo Chile", asevera Sabat.

El descontento del gremio los llevó a presentar durante los próximos días nuevas observaciones a Contraloría, lo que en rigor obligaría al ente fiscalizador a revisarlas junto con el reglamento, atrasando su aprobación y publicación. Según comentan desde las empresas, la acción sería con el fin de "defender a miles de conductores" que en su mayoría complementan una segunda entrada de recursos a sus hogares y que, de no hacerlo, significará un aumento de más de medio punto en el desempleo del país.

"Vemos con preocupación que sigue en riesgo la oportunidad para generar ingresos para al alrededor de 40.000 socios conductores, con el efecto que eso tendrá en el empleo y la movilidad en todo el país", dijeron desde Uber a este medio.

Asimismo, están buscando efectuar próximas reuniones con el ministerio para evaluar el documento, aunque según entendidos en el tema este no sería el momento, puesto que las mesas de trabajo correspondientes ya se habrían efectuado a mediados del año pasado. Lo que se sumó además al proceso de consultas en donde la cartera escuchó y recibió más de 21.000 comentarios de cada actor vinculante. Pero conocedores del tema desmienten tal "conversación", argumentando que esta se basó en un espacio telemático de un tope de 15 minutos, donde el MTT recibía las consultas sin entregar un feedback.

Para las aplicaciones, efectuar tal espacio sigue siendo relevante puesto que el documento reingresado también contiene aspectos que a su mirada son derechos contrainstitucionales. Por ejemplo, en electromovilidad se exige que los automóviles tengan una potencia mínima de 70 kW, dejando fuera a vehículos nuevos, que no contaminan y que están llegando en gran cantidad a Chile.

Y también preocupación por el uso de datos personales que mantienen a la industria en alerta. Y es que la propuesta sigue solicitando un catálogo excesivo de datos que según las aplicaciones exceden la finalidad y propósito. "Por ejemplo, piden el género de los pasajeros y conductores. Esto lo habrían eliminado del reglamento anterior, pero ahora lo reviven", argumentan. ●