LITORALPRESS

Fecha: 08-04-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo C
Tipo: Noticia general
Título: Licencia profesional y autos de hasta 10 años: las nuevas exigencias para apps de transporte

Pág. : 6
Cm2: 569,6

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

La Contraloría tomó razón del reglamento de la ley de Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT)

Licencia profesional y autos de hasta 10 años: las nuevas exigencias para *apps* de transporte

Mientras el Gobierno valora la norma como un avance para la seguridad de conductores y usuarios, el gremio de estas empresas plantea reparos.

CLAUDIO SANTANDER

A dos años de que el Congreso despachara la Ley de Empresas de Transporte (EAT), finalmente la Contraloría General de la República tomó razón del reglamento de esa norma, que busca regular un servicio de exponencial e informal crecimiento en la última década.

Según explicó el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, una vez que el Diario Oficial publique el reglamento, la ley se hará efectiva en 30 días. Lo que se busca, enfatizó, es "la seguridad de las personas, tanto usuarios como conductores".

Sin embargo, la redacción definitiva del reglamento es cuestionada por la Alianza In —gremio que representa a tres empresas de aplicaciones de trans—, que asegura no haber sido escuchada respecto de las externalidades negativas de la norma. Uber, uno de los asociados, por ejemplo, advierte que "deja fuera al 35% de los socios conductores que hoy generan ganancias en la aplicación".

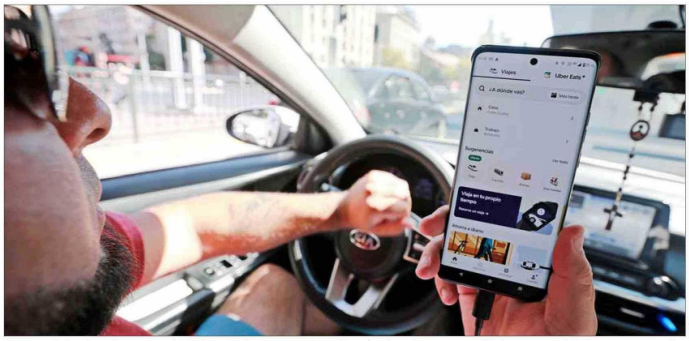
En medio de estas diferencias, expertos abordaron los cambios que incorpora el reglamento para una industria que hasta ahora ha operado en un "vacío legal".

TRES VECES
Transportes tuvo que ingresar el reglamento en tres ocasiones a la Contraloría para lograr que esta tomara razón.

1 Autos más recientes

La norma regula la antigüedad de los vehículos que usan los conductores de aplicaciones, los cuales no podrán tener más de 10 años cuando se abra el respectivo registro. Los autos de reemplazo, en tanto, no podrán tener más de tres años, aseguran desde Uber. Sin embargo, Louis de Grange, decano de Ingeniería de la Universidad Diego Portales (UDP), afirma que "todo sigue igual" en este aspecto. "No se movió los 10 años de antigüedad, mientras que para el taxi se le dio 18 años cuando crearon el parque en 1992. Para vehículos eléctricos se inventó el criterio de 'equivalente' a cilindradas 1,4, que en los hechos no existe".

Mientras, Franco Basso, experto en transportes y académico de la Escuela de Ingeniería Industrial de la U. Católica de Valparaíso, apunta que la exigencia de un mínimo de 1.400 cc para el motor abre un margen para que las autoridades puedan definir de modo "bastante arbitrario" qué vehículos podrían ingresar al sistema. "La cilindrada hoy en día no está directamente relacionada al confort y, por lo tanto, uno podría tener vehículos con menor cilindrada que tuviesen un mejor estándar", añade.



En paralelo al reglamento, el Ministerio de Transportes alista la plataforma tecnológica que recibirá enormes caudales de datos sobre los conductores, los vehículos y los viajes —anonimizados— de los pasajeros.

LUN

2 Licencia profesional

Para los conductores se crean las exigencias de contar con licencia profesional y no tener anotaciones en sus certificados de antecedentes del registro general de condenas por delitos sexuales. Raimundo Cruzat, máster en Planificación Urbana del Massachusetts Institute of Technology (MIT), cuestiona este punto: "En mi opinión, lo más grave es que con la cantidad y naturaleza de sus obligaciones, la ley atenta contra la flexibilidad laboral (...). Eso y los cursos que hay que hacer es puro costo". A su juicio, esta norma "llega al menos siete años atrasada".

3 Trazabilidad

Una queja habitual de los usuarios, que el conductor no es quien aparece en la aplicación, llegaría a su fin. "El registro de empresas también permitirá conocer a conductores y vehículos, lo que se traduce en más seguridad para los usuarios pues primero sabrán quién los lleva, que quien lo hace cumple con lo normado, que no tiene condenas, que es que es un conductor profesional, que el auto cumple con estándares de seguridad mínimos. Por otro lado, si ocurre algo en su trayecto, tiene dónde ir a reclamar, y si la empresa no responde, existe una institución, como el Sernac, que podrá acoger su denuncia", dice el ministro Muñoz.

Basso añade que los conductores deberán tener su situación laboral y migratoria regularizada.

4 ¿Información privada de viajes?

Una de las innovaciones para la autoridad es poder recibir en forma "anónima" los detalles de los viajes del sistema, lo que Transportes justifica en la necesidad de tener mejores herramientas de planificación. La medida permitirá conocer la movilidad de las personas para determinar una eventual falta de servicio o mejorar la oferta, argumentan desde la cartera. Cruzat cree "muy delicado" el registro de los pasajeros y sus viajes. "En caso de mal uso, habría una violación fuerte a la privacidad", dice. La medida también es rechazada por Alianza In: "Esta medida desproporcionada y sin justificación alguna atenta contra la privacidad y el derecho a moverse libremente por el territorio nacional".

5 Asegurar buen servicio

Los reclamos por mala calidad del servicio de transporte público también abarcan a las aplicaciones. Sin embargo, usuarios plantean como que es difícil plantear quejas o hacer denuncias en las mismas plataformas. El nuevo reglamento estipula que las empresas que no cumplan con las exigencias serán sancionadas. "Por ejemplo, será responsabilidad de la empresa velar por el cabal cumplimiento de la norma exponiéndose a la caducidad de su permiso quienes no lo hagan", detalla.

"Para nosotros como ministerio, lo primordial es la seguridad vial y la seguridad personal, de ahí nace la exigencia de la licencia (de conductor) profesional, por ejemplo, para esta ley (...) Otro punto a considerar es que el conductor no puede cambiar la ruta pactada y debe informar la tarifa con anterioridad", precisó Juan Carlos Muñoz.