

Acusan que Transportes no consideró sus recomendaciones en el reglamento de la norma:

Apps de movilidad recurrirán a la Contraloría para evitar la entrada en vigencia de la llamada Ley Uber

“No solo no mejoró en estos seis meses de revisión, sino que agrega nuevas normas”, reclaman las empresas.

GUILLERMO V. ACEVEDO

Entre esta semana y la próxima, compañías de movilidad como Uber, Cabify y Didi ingresarán —individualmente— un “téngase presente” a la Contraloría General de la República para oponerse a la eventual aprobación del reglamento de la Ley 21.553 de Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT) —o Ley Uber— en su versión actual.

Reclaman que el Ministerio de Transportes no incluyó muchas de las recomendaciones que ya se habían conversado, que este “excedería sus facultades” e incluso caería en ilegalidades producto de algunos requerimientos, además de incluir medidas que impactarán de manera negativa en el negocio y movilidad de las ciudades donde operan.

La ley debió entrar en vigencia en febrero del 2024, aunque su reglamento fue retirado en junio del año pasado ante las reco-

mendaciones y quejas provenientes desde las empresas de movilidad y tenía plazo hasta este mes para ser revisado y corregido, período que se amplió hasta su máximo permitido.

Hasta diciembre, el ministerio trabajó en cambios normativos mediante mesas de trabajo con las empresas, en las que —coinciden actores de la industria— se escucharon todas las recomendaciones, experiencia internacional y expertos que las propias compañías trajeron a Chile.

“Ha habido varios espacios de diálogo, donde todos pudieron participar (...). El reglamento tiene que ceñirse a lo que la ley indica, y el propósito es equiparar las condiciones entre el mercado de las aplicaciones de transporte y los taxis tradicionales”, explica el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz.

La sorpresa de los privados fue que, pese a todo, el reglamento “solo contempla cambios



HACE 21 MESES. — La Ley 21.553 fue promulgada en abril de 2023, pero aún está a la espera de su reglamento. Una de sus disposiciones es la creación de un registro virtual de Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT).

menores que no atienden a las preocupaciones que empresas, académicos y conductores levantaron durante el año pasado”, afirman desde Cabify. En cambio, solo le habrían agregado algunos puntos que facilitan

o hacen más eficiente el control que llevará el ministerio de manera digital. Como reacción, coinciden los principales actores del rubro, agotarán hasta la última instancia legal para que “no deje a miles de familias sin una

fuentes de ingresos”.

El enfoque de Transportes era nivelar con los taxis tradicionales, dicen en Didi, pero “las apps han sido puestas en una posición desventajosa (...). El reglamento es más restrictivo que lo que es-

“El propósito es equiparar las condiciones entre el mercado de las aplicaciones de transporte y los taxis tradicionales”.

JUAN CARLOS MUÑOZ
 MINISTRO DE TRANSPORTES

“Las apps han sido puestas en una posición desventajosa (...). El reglamento es más restrictivo que lo que establece la ley, y genera más incertidumbres que certezas sobre el futuro de la industria”.

DDI
 APLICACIÓN DE TRANSPORTE

tablece la ley, y genera más incertidumbres que certezas sobre el futuro de la industria”.

Ahora bien, si esta es la versión final del reglamento o no, ahora está en manos de la Contraloría. El ministro Muñoz afirma que “Contraloría ahora debe definir si lo aprueba o si hará observaciones”, pero la voluntad de la cartera es que el reglamento se apruebe así. “Es urgente que la ley entre en operación tal como fue aprobada. Pero estoy seguro de que surgirán oportunidades para ir mejorando todavía más la regulación que tiene esta industria”, plantea.

Protección de datos personales y menor oferta de conductores, entre los puntos más críticos

1 Supuesto mercado secundario de revisiones técnicas

Se integra al reglamento la inspección visual del vehículo que se incluye en el registro de conductores del Ministerio de Transportes, pero ya no es solo el examen del automóvil por parte de la empresa, sino también por una Planta de Revisión Técnica (PRT). Además de sumar un trámite extra y un pago para dicha revisión, las empresas de movilidad alertan que esto podría crear un mercado secundario debido a los miles de vehículos que tendrán la obligación de entrar al registro.

Para las apps, “estas medidas solo benefician al ministerio”.

2 Empresas deberán suministrar al ministerio datos de conductores, vehículos, viajes y usuarios

“Entre nuestras principales preocupaciones se encuentra la necesidad de consagrar la protección de datos personales, que no se salvaguarda en el documento”, advierten desde la española Cabify. El reglamento solicita informar en cada viaje y en tiempo real los trayectos, coordenadas y género de cada usuario, algo que excedería las facultades del ministerio. Este tópico fue discutido largamente y se esperaban acuerdos, explican. Sin embargo, la autoridad “aún pide detalles de los viajes que van más allá de lo necesario para fiscalizar, poniendo en riesgo los datos personales de los usuarios”, afirman desde Uber Chile.

Para manejar esa información, Transportes deberá realizar dos licitaciones: para el diseño e implementación del software y página web con los datos y que se conectará con las empresas, y para el almacenamiento del big data, puesto que la información de más de 100 mil conductores debe quedar respaldada en algún lugar.

Además de los costos, 15 personas más en Transportes y plazos que eso implica, las empresas consideran que necesitarán una fase piloto para integrar su tecnología a la que tendrá que crear el ministerio. Eso sumaría varios meses al proceso de licitación e implementación.

3 Desincentivo a la entrada de conductores

Para entrar al registro se exigirá una autorización del ministerio que hoy no existe. Según las apps, esto “desincentiva la entrada de conductores” y rompe con la dinámica del reemplazo ágil que las caracteriza. Esta autorización tomaría de 20 a 40 días, señala el reglamento, un plazo que hoy las empresas determinan en 48 horas.

Una estimación realizada por Uber proyecta que si la ley entra en vigencia con este reglamento, 7 de cada 10 viajes desaparecerían. En consecuencia, el servicio tendría mayores tiempos de espera y costos más altos para el usuario.

4 Congelamiento del total de conductores

Creado el registro, o “el congelamiento” del número de conductores por dos años, habrá una distribución equitativa de los cupos que ya quedarían definidos en la nómina inicial. Eso, dicen las apps, generaría una “distorsión de mercado”. Para Cabify, “se suman más burocracia y requisitos adicionales más allá de lo que había dispuesto la ley, que atentan directamente contra el espíritu dinámico de esta industria y el uso que le dan las personas”. Según Didi, es “una rigidez a la inscripción y salida de conductores” que “sin mecanismos para liberar esos cupos o poder reemplazarlos, puede generar una disminución de conductores habilitados, afecta la libre competencia y habrá una baja en la oferta”.

5 Vínculo entre conductor y vehículo

El reglamento también exigirá vinculación entre vehículos y conductores, que hoy no existe, de modo que cada conductor solo podrá utilizar el vehículo con el que figura en el registro. Esta medida es criticada por los privados, que consideran que podría desincentivar la entrada de conductores que no son dueños del vehículo o que utilizan el auto familiar.