

Fecha: 28-06-2024

Medio: Las Últimas Noticias

Supl.: Las Últimas Noticias

Tipo: Noticia general

Título: "Nos pedía un catálogo de datos excesivo de los viajes de cada una de las personas"

Pág.: 13

Cm2: 560,5

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

91.144

224.906

 No Definida

Gobierno retiró de Contraloría el reglamento que regula las plataformas de movilidad en la nueva normativa.

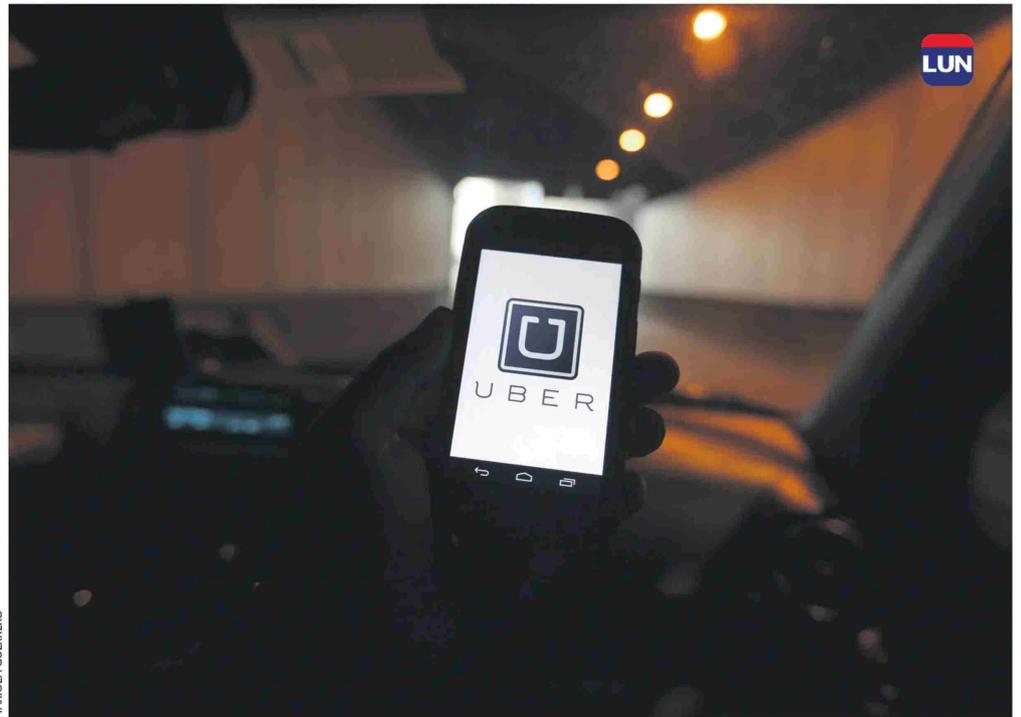
PATRICIA REY

El ministerio de Transporte retiró de Contraloría el reglamento de la ley 21.553 (más conocida como ley Uber) que regula las plataformas tecnológicas de transporte de pasajeros (Uber, Cabify, Didi) y que estaba para revisión y toma de razón. El documento ingresado en enero de este año incluye una serie de exigencias técnicas que los vehículos inscritos y los conductores deben cumplir. En el ministerio de Transportes explicaron que "el retiro del reglamento con observaciones de Contraloría es un procedimiento común, normal, que ocurre cada vez que se redacta un reglamento" y agregaron que se encuentran en una etapa de "análisis de legalidad del reglamento".

Entre las obligaciones que exigía el reglamento está que los socios conductores cuenten con licencia profesional, exigible una vez transcurridos 12 meses desde la entrada en vigencia de la ley; registro y congelamiento del parque automotor. En los primeros seis meses de vigencia de la ley, las aplicaciones deben inscribir a conductores y vehículos, luego de ese plazo, se suspende la inscripción de nuevos conductores durante 18 meses, prorrogables por parte del ministerio; los vehículos que ya operan con las aplicaciones deben contar con una cilindrada mínima de 1,4 litros o su equivalente; los vehículos para primera inscripción deben tener una antigüedad no superior a un año y podrán trabajar hasta los 10 años de uso, los ya inscritos una antigüedad máxima de 12 años, a los taxis en la RM se les exigirá 12 años y en regiones 15 años.

Enzo Napoli, presidente del directorio de Alianza In, que agrupa a las Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT), cree que "este hecho abre una oportunidad única", porque son varios los puntos del reglamento que objetan. Entre ellos está la cilindrada y la antigüedad. "Hay autos grandes, cómodos, con cilindradas más bajas, el mercado de los vehículos ha ido evolucionando y los motores son más pequeños, pero nos

El reglamento exige que los conductores tengan licencia profesional.



MARICOLA GUERRERO

Enzo Napoli, representante de ETA, ve una oportunidad de mejorar la ley Uber

"Nos pedía un catálogo de datos excesivo de los viajes de cada una de las personas"

exigen motores más grandes, que son más antiguos, contaminan más y hacen gastar más gasolina".

El acceso a los datos personales de los pasajeros, que incluye recorridos y horarios, es otro tema que les preocupa: "Tal como está, contraviene la regulación en materia de protección de datos personales porque nos pedía un catálogo de datos excesivo de los viajes de cada una de las personas que usan las aplicaciones", explica Napoli.

Y agrega: "Nos exigían que man-

demo todos los días los viajes con hora de inicio, hora de término, coordenadas exactas de donde la persona pidió el viaje, donde lo terminó, la calificación que hizo. Aunque no tenga el nombre de quién hizo el viaje, es un dato que estará disponible. Alianza In dijo a Contraloría que excede la potestad de fiscalización que tiene el ministerio, la ley le entrega el ejercicio de fiscalizar, pero se excede cuando obliga a enviar el detalle completo de todos los viajes que hizo una persona, eso es gravísimo en materia

de privacidad de datos personales".

Otro de planteamientos que, a juicio del gremio, está a contrapelo de la ley es la exigencia de tener un conductor asociado a un vehículo. "La ley habla de registros separados de conductores y vehículos, el reglamento los junta exigiendo que a un vehículo se le tiene que asignar de manera artificial tres conductores, y la ley nunca habla de eso". Las EAT están pidiendo una mesa técnica y que la implementación del reglamento sea gradual.