

Gabriela Mondaca

El próximo 19 de enero de 2024 se cumple el plazo para que el Ministerio de Transportes presente los ajustes al reglamento que permitirá la entrada en vigencia de la Ley 21.553 o "Ley Uber", que fue despachada por el Congreso hace siete meses y que busca regular a las empresas y "equiparar la cancha" en comparación con los taxis dentro del país. De cara a ese proceso, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) está bajo la presión de las empresas de aplicaciones que buscan incidir en el texto final del reglamento y, por lo mismo, reclaman públicamente ser incluidos en una mesa de conversación con la cartera que encabeza el ministro Juan Carlos Muñoz. En ese proceso el tira y afloja ha sido permanente.

Recién el jueves pasado se logró concretar una reunión con todas las empresas de aplicaciones de transportes para discutir los alcances y consecuencias del reglamento. Una cita que se venía solicitando al ministro desde abril de este año con urgencia, debido al impacto que los requisitos del reglamento generarían en la industria como en el servicio a los pasajeros.

Aunque la reunión del pasado jueves en Agustinas 1382 fue valorada por los gremios y la directora ejecutiva de Alianza In-que agrupa a las aplicaciones de transporte y delivery- Marcela Sabat, parte de los asistentes mostraron preocupación ante la falta de voluntad del ministro para la creación de la "mesa de trabajo" para ahondar en futuros ajustes al reglamento.

Desde el gobierno, en tanto, señalan que durante la tramitación del proyecto ya fue escuchada la postura de todos los incumbentes.

La preocupación del Ejecutivo es que el proceso de elaboración del reglamento se atrase y no se cumpla con los plazos.

La exsenadora Sabat, por su parte, defiende la pertinencia de crear la nueva mesa de trabajo para conocer la posición del gobierno. "Frente a temas relevantes como, por ejemplo, la pérdida de más de 100 mil empleos y los efectos que eso trae. Tenemos muy poco tiempo, por lo que es urgente actuar con celeridad", dice.

Desde el ministerio señalaron que tal instancia de conversación ya se cumplió a comienzos de este año, a través de un 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.

El gerente general de Uber Chile, Federico Prada, comentó a este diario que la discusión hoy no se centra sobre el apoyo o no a la Ley EAT, pues "Uber y toda la industria han apoyado la ley, pero el reglamento que el ministro elaboró sin consultar a las plataformas, usuarios o conductores dejará a la

Las tensiones que rondan al Ministerio de Transportes por promulgación de Ley Uber

El jueves pasado, el MTT sostuvo la primera reunión presencial con las empresas de aplicaciones de transporte y delivery que se verían reguladas por el reglamento de la Ley 21.553. Si bien los distintos actores valoraron la instancia de conversación, esta dejó en gran parte de ellos un sabor agri dulce debido a la falta de señales del ministro por instalar una mesa de trabajo con los taxistas y generar cambios en el reglamento. Las empresas evalúan tocar las puertas en los ministerios del Trabajo y Hacienda para cambiar la regulación.



► El 19 de enero se cumple el plazo para que el ministerio encabezado por Juan Carlos Muñoz presente ajustes a la "Ley Uber"

mitad de ellos imposibilitados de seguir generando ingresos, y a todas las ciudades de Chile sin la opción de realizar 9 de cada 10 viajes que se hacen hoy".

Tales preocupaciones fueron abordadas en la reunión oficial con el ministerio, el que se comprometió a generar una nueva reunión para esta semana, aunque para asistentes de la cita el ánimo no se ve marcado por dar pie atrás a normas ya estipuladas en la reglamentación. Según ellos, debido a presiones internas impuestas por los taxis a nivel nacional, sobre todo en regiones, donde su presencia es parte fundamental del transporte local.

"Cuando él habla de emparejar la cancha, no hay nada que emparejar porque los taxis están hace muchos años en la aplicación, con ellos tenemos una relación colaborativa más que enemiga, incluso desde la pandemia. Desde que llegamos a Chile hace 12

años nos hemos inspirado por cumplir las regulaciones locales, pagar impuestos, tenemos líneas de negocio y línea cooperativa; no es correcto decir que operamos de manera clandestina", aseveró el gerente general de Cabify Chile, Álvaro Pasquez.

Con próximos acuerdos o no con el MTT, desde el gremio de aplicaciones de transporte de pasajeros han comenzado a evaluar próximas reuniones con otros ministerios que -indirectamente- son actores en el reglamento de la Ley EAT. Por ejemplo, los ministerios de Trabajo, Hacienda, Género, entre otros. "Pero hasta ahora no hemos logrado avanzar como quisiéramos y por eso golpearemos todas las puertas que sean necesarias en el gobierno para que se nos escuche, porque estamos convencidos de que lo que planteamos es razonable", agregó Sabat.

La exsenadora apunta a cambios de des-

congelamiento del registro, la cilindrada de los automóviles exigida, hasta medidas de seguridad que integren la tecnología de las empresas de transporte. Asimismo, se busca revisar la gradualidad de las medidas del reglamento, pero con información detallada a mano para medir el impacto que tendrá en la ciudadanía.

Según los gremios, el reglamento no solo impacta al transporte. Cerca de 100 mil conductores quedarían fuera del rubro debido a las exigencias, representando un incremento del 0,5% en el desempleo. A esto se suma un golpe para el pago de cuentas, ya que gran parte de los transportistas ocupan este ingreso para pagar el vehículo que usan para trabajar. Además de un número importante de conductoras mujeres que quedarán sin empleo, y que escogieron este rubro flexible porque les permitía compatibilizar el cuidado de sus hijos y el trabajo. ●