

Conductores de aplicaciones de transporte entran al debate por Ley Uber

El Sindicato de Conductores de Aplicaciones pidió al Ministerio de Transportes cambiar tiempos establecidos en el reglamento para estar a tono con los requerimientos. Hay preocupación por los efectos de las medidas, una de ellas, el desempleo.

Gabriela Mondaca

La polémica por la entrada en vigencia del reglamento de la Ley 21.553, que busca regular a las empresas de aplicaciones de transporte (EAT) -más conocida como Ley Uber-, ha sumado un nuevo capítulo. Y nuevas voces.

Y es que durante la tarde de este martes, ad portas de que el ministro de Transportes y Telecomunicaciones expusiera en la comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones del Congreso Nacional, el Sindicato de Conductores de Aplicaciones (Sincapp Chile), que reúne a cerca de 600 socios de aplicaciones como Uber, Didi y Cabify, entre otros, llegó hasta la sede parlamentaria en Valparaíso. ¿Su idea? Que el gobierno retire de Contraloría el reglamento de la Ley EAT con el fin de incorporar sus demandas, las que, aseguran, no han sido consideradas.

Según explican desde la propia organización, tales requerimientos no guardan relación con cambios sustanciales al reglamento que el pasado viernes 5 de enero el MTT ingresó de manera oficial a la Contraloría para su aprobación, sino más bien el objetivo es solicitar un aumento en los plazos estipulados para cumplir con los requerimientos que la ley y reglamento establecen.

“No buscamos cambiar el reglamento o la ley, estamos a favor de las exigencias porque queremos estar regulados. Estamos a favor de la cilindrada. Lo que solicitamos es que el ministro nos pueda dar un plazo prudente para cumplir con los requerimientos y que así no nos quiten nuestros vehículos”, comenta a **La Tercera** el secretario general de Sincapp, Fabián Constanzo.

Al respecto, en su presentación de este martes frente a la comisión, el ministro Muñoz explicitó que la entrada en vigencia del reglamento, así como de la ley, no serán inmediatos y detalló los plazos y fechas a seguir. Según explicó, actualmente el documento se encuentra en Contraloría para su toma de razón y revisión, lo que podría demorar meses. Una vez que esto suceda, existe un mes para que el reglamento sea tramitado y publicado en el Diario Oficial. Recién ahí su contenido entrará en vigencia.

Luego las empresas contarán con seis meses para inscribir a sus conductores en el Registro Oficial, lo que permitirá incluso que



► El 67% de los choferes de Uber tiene como principal ingreso ser conductor.

haya tres conductores por vehículo. Asimismo, explicó que durante los primeros 12 meses no se exigirá licencia de conducir profesional a los inscritos para que puedan regularizar su situación. Luego de los siguientes 18 meses habrá un congelamiento de inscripción de conductores. “Desde que la licencia de conducir profesional sea realmente exigible van a haber pasado casi 3 años”, señaló el secretario de Estado.

Pero ni eso dejó tranquilos a los conductores. “El ministro dice que Contraloría tiene un plazo de seis meses para revisar el documento, pero eso es lo máximo. La Contraloría puede sacar el documento en dos, un mes o incluso durante las próximas semanas. No tenemos garantía de que su revisión esté lista antes, eso no se explicita en la ley ni en un artículo transitorio. Eso ya nos acorta los plazos de regularización. Pedimos por favor que el ministerio retire de Contraloría el reglamento y agregue un artículo transitorio con los plazos claros”, agrega Constanzo.

En una carta dirigida al ministro y que fue entregada por el diputado Diego Schalper (RN), el sindicato sumó que los seis meses que se otorgan en el reglamento de inscripción

son gestionados por las aplicaciones, mas no por los conductores. “Eso no nos da ningún plazo para poder cumplir satisfactoriamente con estas exigencias y así poder equiparar la cancha en los plazos exigidos”, se lee en el documento.

Por su lado, en la comisión el ministro mencionó que se han dado las condiciones para formalizar un sector en condiciones y plazos “razonables y sensatos”, aunque no se cerró a próximos diálogos de acuerdo a ajustes que pueda tener el reglamento o la ley.

Preocupación ante desempleo

La preocupación del sindicato, formado hace dos años gracias a la Ley 21.431, que modifica el Código del Trabajo regulando el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios, radica en cifras que ellos manejan, donde el 67% de sus socios conductores de aplicaciones trabaja a tiempo completo en este rubro. Es decir, es su principal ingreso, mientras que el 33% restante lo utiliza como ingreso complementario. A su vez, mencionaron que al momento de que el MTT presentó el reglamento cerca del 40% de sus socios queda-

ba fuera del registro por no cumplir con los requisitos.

“¿Qué nos queda a nosotros? La preocupación es ante esa gente que tiene autos, que está pagando, que no puede renovar de manera inmediata el vehículo. Lo único que queremos de esto, ministro, es que usted nos dé tiempo, que nos dé un plazo prudente para nosotros poder bancarizarnos, para poder acreditar renta, para poder comprar un vehículo. La ley entra en vigencia y los conductores que no tengan el vehículo quedan fuera”, mencionó el secretario general del Sincapp.

Al respecto, el diputado Diego Schalper emplazó al ministro Muñoz a mostrar “un poco más de voluntad política” para escuchar a los conductores. “Le pedimos al ministro, uno, que reciba al Sindicato de Conductores de Aplicaciones y dos, que retire el reglamento hasta que en definitiva sea capaz de dejar tranquilos a aquellos que son hoy día los principales afectados. Es incomprensible que un gobierno que dice estar preocupado en la reactivación económica, esté arriesgando que el 40% de los conductores de aplicaciones puedan quedar sin trabajo”, señaló al parlamentario. ●