

La normativa exige vehículos con un mínimo de 1.400 cc

# Reglamento deja fuera de Uber a los city cars y obliga a los choferes a tener licencia A2

La agrupación que reúne a estas aplicaciones critica las nuevas disposiciones y anuncia que buscará apoyo en organismos internacionales.

ISABEL LAMOLIATTE

**Se acabó la espera.** A casi exactos dos años de que se aprobara la ley que regula el funcionamiento de las aplicaciones de transporte en el país, finalmente la Contraloría General de la República (CRG) tomó razón del reglamento que hará posible su aplicación.

En el documento se trazan disposiciones que cambiarán la forma en que los choferes ofrecen el servicio y en que los pasajeros lo usan. Entre ellas se acaban los city cars, es decir los vehículos de baja cilindrada, y se obliga a los conductores a tener licencia profesional A2.

**No hay acuerdo.** Esas medidas y otras que se establecen en el reglamento de la ley, provocaron la preocupación y hasta molestia de las empresas que prestan el servicio en el país (Uber, Didi y Cabify), las que anunciaron que intentarían modificarlo.

Precisamente la demora en la publicación del reglamento tiene que ver con que en estos dos años desde la promulgación de la ley (en abril del 2023), las empresas y el Ministerio de Transportes no se ponían de acuerdo en los detalles. Antes de la de ahora, hubo otras dos ocasiones en que el reglamento fue ingresado a la Contraloría y luego retirado para hacerle modificaciones.

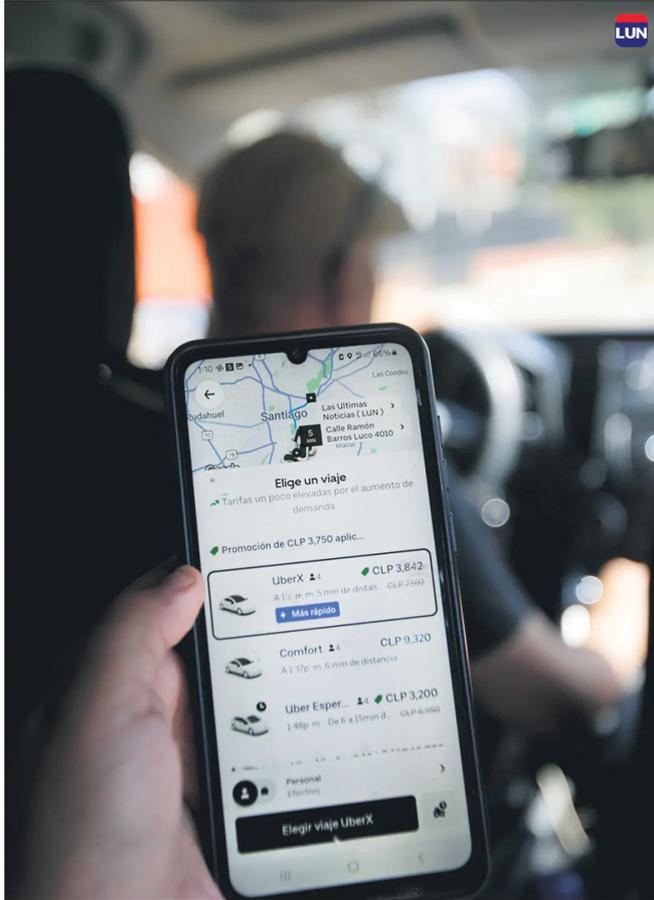
**Todo un trámite.** La toma de razón es un control obligatorio de juridicidad, que vela por el resguardo de los principios de legalidad y probidad. En este caso se trata de la Ley 21.553 de Empresas de Aplicación de Transportes (EAT), que popularmente se conoce como Ley Uber. La nueva norma entrará en vigencia 30 días después de la publicación del reglamento en el Diario Oficial.

**El registro.** Entre las principales normas se incluye que las EAT deberán registrarse en la página del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), incluyendo los siguientes documentos: copia de su constitución y certificados que acrediten su vigencia, nombres y correos de sus representantes legales y regiones donde operan en Chile. Además, deberán entregar información detallada de la tecnología con que funcionan.

Estas mismas empresas serán las encargadas de inscribir a sus conductores y vehículos en el sitio del MTT dentro de los seis primeros meses de la entrada en vigencia de la ley, los cuales deberán ser aprobados por el ministerio.

Las EAT estarán inscritas a nivel nacional, pero los conductores y vehículos deberán ser específicamente de una región. Es decir, si alguno de ellos se va de vacaciones no podrá trabajar fuera de la zona donde está inscrito.

**Una licencia profesional.** Los conductores de los vehículos deberán contar con licencia de conducir A2. Según el reglamento,



ELISA VERDIGO

La ley se hará efectiva 30 días después de su publicación en el Diario Oficial.

tendrán un plazo máximo de 12 meses desde que entre en vigencia la ley para obtenerla. Asimismo, no podrán tener antecedentes en el Registro Nacional de Condenas, respecto a delitos relacionados con el tránsito (conducción bajo los efectos del alcohol, por ejemplo) y otros más graves, como delitos sexuales y tráfico de estupefacientes.

Para inscribir a los ciudadanos extranjeros, las EAT deberán agregar una copia de la tramitación de su residencia.

Para todos ellos tendrá que adjuntar una copia de su licencia y una foto.

A su vez, los conductores tienen que inscribirse en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros y realizar un curso de capacitación que aborde temas relacionados con la seguridad vial, la atención al cliente y la normativa vigente en materia de transporte de pasajeros.

Cada conductor deberá portar un distintivo, con un QR que al ser escaneado entregue su nombre, fotografía y app para la que trabaja.

**No a los city cars.** Los automóviles también deberán cumplir requisitos para ser inscritos. A saber, una antigüedad máxima de 10 años y una cilindrada de mínimo 1.400 cc. A ello se agregan un certificado de inspección visual emitido por una planta de

revisión técnica y un distintivo, tipo sticker, con el número de la patente y el comprobante de que está inscrito y que deberá pagarse en el parabrisas y en una de sus puertas.

**La molestia.** La decisión de dejar fuera a los autos de menos de 1.400 cc fue desaprobadada por la asociación Alianza In -que reúne a Cabify, Uber y Didi-, dirigida por la ex diputada Marcela Sabat. "Dejarán fuera del parque a una gran cantidad de conductores que hoy viven de este trabajo o complementan su ingreso", señaló.

"La última estimación realizada por el académico David Bravo (director del Centro UC de Encuestas y Estudios Longitudinales) es que el 40% de los conductores se verá afectado por el reglamento. Es decir, más de 40 mil personas se verán directamente afectadas por esta medida administrativa", dijo Sabat.

Pero en el gobierno opinan otra cosa. Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes y Telecomunicaciones, dijo que este reglamento "no sólo permitirá regular una modalidad que ya operaba de facto, sino también, aplica estándares de seguridad para conductores y pasajeros, además de establecer reglas claras y que ya existen para otros modos de transporte".

Sabat retruca: "Esto va a contrapelo de



Rafael Gumucio

## Amo lo que odio

Los avances de la cibernética, las redes sociales y la inteligencia artificial siempre me han parecido ideológicamente perversos. Siempre los vi como un asalto a las reglas del mundo democrático y liberal, un ataque a las estructuras que lograron, entre otras cosas, beneficios para los trabajadores.

Pero una y otra vez, después de oponerme, me encontré adoptando cada uno de esos avances

**Cuando basamos el funcionamiento del mundo en aplicaciones, estamos más cerca del caos que del orden.**

de manera fanática, hasta el punto de no imaginar mi vida sin ellos. Me pasó con los mails, con Twitter, con Wikipedia y ahora con Uber.

El problema con Uber es claro: le quita el monopolio del transporte a un grupo profesionalizado, controlable y vigilable, y lo deja al capricho del mercado. Llena el mundo de taxistas que no son taxistas, así como las redes sociales llenan el mundo de periodistas que no son periodistas, de escritores que no escriben y de ingenieros que no saben contar.

Con todo eso, el sistema se convierte en un caos, donde el control y la regulación se disuelven y la calidad y el profesionalismo quedan en segundo plano.

De todos modos, agradezco no depender de los horarios y caprichos de taxistas que no conocen Santiago o que juegan con el taxímetro a su antojo. En teoría, estoy de su lado, apoyo la defensa de los trabajadores del transporte, pero en la práctica, la odiosa práctica de ver a esos taxistas engañando a los pasajeros, no hago nada para apoyarlos.

Simplemente, en mi vida diaria me rindo a la comodidad y flexibilidad de Uber, aunque sé que todo esto es parte de un sistema más grande que, en su fondo, me desagrada profundamente y en el que soy profundamente feliz.

la tecnología. Los vehículos tienen cada vez motores más pequeños y menos contaminantes. Pero el MTT, sin justificación técnica que lo avale, prefiere vehículos más contaminantes circulando en las calles".

**Muchos datos.** Según la nueva norma, una vez que un usuario acepte un viaje, la app entregará toda la información disponible sobre el mismo: ruta final, datos del vehículo y conductor. Mientras se efectúa el traslado, el conductor no podrá aceptar otra solicitud. Todo ello quedará a disposición del MTT.

En Alianza In creen que eso "atenta contra la privacidad de las personas". Por ello la tarde de este lunes, informaron que buscarán apoyo en organizaciones internacionales.