

La Ley EAT (Empresas de Aplicaciones de Transporte) también conocida como “Ley Uber” fue promulgada en abril de 2023, aunque su entrada en vigencia aún no se concreta a más de dos años y mantiene a miles de conductores y usuarios en un espacio de “ilegalidad”. Su reglamento se publicó en el Diario Oficial en abril de este año, pero ahora se suma un nuevo retraso por la fallida implementación de la plataforma de registro de los conductores, que el Gobierno espera solucionar con una nueva licitación antes de marzo de 2026.

Para montar la plataforma, destinada a crear la base de *big data* para la fiscalización de empresas, conductores y vehículos, la Subsecretaría de Transportes contrató —vía trato directo— a la empresa Concordia Ediciones SpA. Esta semana se conoció que el ministerio puso fin anticipado a este contrato de \$513 millones, ante la detección de “incumplimientos de las exigencias”.

Se contrató a la empresa en agosto de 2024, antes hubo otras dos licitaciones declaradas desiertas, y a más de un año aún no existe la infraestructura. “Comenzamos a hacer algo y no teníamos claro cómo iba a terminar el reglamento”, sostiene el director ejecutivo y fundador de Concordia, Edgardo Montecinos.

Aclara que la contratación “fue por horas de desarrollo, no por el *software* completo, y eso se puede ver en la resolución de contratación. Ellos solicitaron un conjunto de perfiles profesionales, nosotros proveemos esos profesionales y a medida que van consumiendo horas se va efectuando el pago de los servicios”.

Además de la Subsecretaría de Transportes, la empresa Concordia se ha adjudicado alrededor de 15 licitaciones, prestando servicios a instituciones como el Ministerio de Educación, Subsecretaría de Culturas, Serviu de Nuble (\$182 millones), Junaeb, Sence, o asesorías como en “procesamiento y gestión de la documentación de archivo” de la Subre, por \$162 millones.

Respecto al último caso, Montecinos comenta: “Nos afecta la imagen pública de la empresa, llevamos más de cinco años trabajando con el Estado, en proyectos emblemáticos, y es la primera vez que nos terminan un contrato anticipadamente. Hasta el 2024 ni siquiera se nos han procesado multas”.

El subsecretario de Transportes, Jorge Daza, es quien ha llevado el proceso. De manera escrita, desde el ministerio aclaran que “el contrato consignaba la entrega de productos mínimos viables, por tanto, lo que se pagó fue exclusivamente por los trabajos realizados y visados previamente por las contrapartes técnicas, y no por el contrato en su totalidad”.

Hasta ahora se ha transferido un 39% del total de la licitación, confirman desde el ministerio, que ascendería a alrededor de \$200 millones.

Hoy existe una disputa administrativa que definirá si los recursos restantes se transfieren o no en su totalidad a la empresa. Otra de las alternativas es que el ministerio multe a la empresa. De cualquier modo, el conflicto podría escale al terreno judicial.

Edgardo Montecinos señala que “obviamente vamos a reclamar el pago de la totalidad de los servicios, porque esos servicios se prestaron. Si no se acoge seguiremos en instancias superiores, ya sea demandas o en Contraloría”.

Un 50% más de recursos para la plataforma

Además de la fallida implementación de la plataforma para la que se habían destinado \$513 millones, la Subsecretaría de Transportes considera \$875 millones para el “sistema de registro de la Ley EAT y Big Data” en 2026.

Además, los “gastos de continuidad para la implementación de la Ley EAT” solicitados en el Presupuesto 2026 incluyen 21 funcionarios, por \$428 millones, y servicios Cloud y mantenimientos del sistema de Registro, por \$237 millones.

Y los dardos apuntan a que los problemas provienen de la gestión. “Que el desarrollo

Entre Ministerio de Transportes y empresa Concordia

“LEY UBER”: Conflicto por los \$513 millones de fallido *software* podría llegar a Contraloría

Subsecretaría de Transportes solicita \$875 millones en el Presupuesto 2026 para implementar el sistema que requiere la nueva ley, tras poner fin anticipado a proyecto en marcha. La empresa reclamará “el pago de la totalidad de los servicios (...) ya sea demandas o en Contraloría”. • GUILLERMO V. ACEVEDO



Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes.



Edgardo Montecinos, director ejecutivo empresa Concordia.

informático cumpla con lo que ellos esperaban es netamente responsabilidad de la dirección y el equipo técnico que ellos pusieron para dirigir este desarrollo”, afirma Montecinos.

Con todo, el ministerio está empeñado en dejar la plataforma lista antes del cambio de mando en marzo de 2026, e informó que “ya se está trabajando en los términos de la contratación de la nueva empresa que se hará cargo de continuar con el trabajo iniciado previamente, con el objetivo de seguir con el proceso y concluirlo”.

Pero desde la industria de las aplicaciones ven que no tiene mucho sentido hacerlo ante la proximidad de un cambio de gobierno. “Iniciar un nuevo trabajo hoy significa que podríamos volver a foja cero el próximo año. (...) Hay que buscar a la mejor empresa para generar una buena plataforma, sin el ánimo de sacar esto de forma apurada en los próximos tres meses”, comenta Marcela Sabat, vocera de la Alianza In, que representa a empresas como Uber, Cabify, Didi o InDrive.

Y subraya que visto todo el proceso, “resulta evidente que ya no existe el tiempo ni las condiciones técnicas mínimas para que este Gobierno logre implementar adecuadamente la nueva plataforma”.

“Una negligencia inexcusable”

“Nunca había visto una situación de esta naturaleza en mis 15 años como parlamentario”, afirma el senador Matías Walker (Demócratas), miembro de la comisión de Transportes del Senado.

“Tampoco había visto que pasara tanto tiempo entre la dictación de un reglamento y su publicación. Es inexplicable que después de que aprobamos la ley en 2023, aún no pueda entrar en vigencia por una negligencia”, agrega Walker.

Ahora bien, el senador sostiene que desde el ministerio tendrán que dar explicaciones antes de que el Congreso apruebe nue-

vos recursos. Esta semana, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, asistió a una sesión de la comisión de Transportes, en la que se esperaba respondiera por la licitación en entredicho, pero este punto no se tocó.

De cualquier manera, si el Legislativo no aprueba los recursos, solo se seguiría retrasando la entrada en vigencia del reglamento de la Ley EAT, de modo que en el sector opinan que todo apunta a que se aprobarán.

Louis de Grange, experto en transporte y decano de la Facultad de Ingeniería UDP, sostiene que “pasar de \$500 a más de \$800 millones de presupuesto confirma que el primer proyecto tuvo un error de diseño, de alcance, de complejidad y es responsabilidad absoluta del Ministerio de Transportes”.

A su vez, Sabat coincide en que “este proceso ha demostrado inexactitud y poca rigurosidad en la ejecución, y se ha visto no solamente con la primera licitación declarada desierta, sino también en la segunda, con \$500 millones a la basura, y en esta tercera que pide un 50% más de recursos”.

“En su momento advertimos a las autoridades que este proceso no solo representaba un desafío tecnológico de alta complejidad, sino que también implicaba un manejo extremadamente delicado de datos personales de los usuarios”, sostiene la representante de las empresas.

Agrega que “sin tener estándares claros de seguridad y un proveedor con las capacidades técnicas adecuadas, el riesgo de falla era evidente y así se mostró”.

Hay otras iniciativas de parlamentarios, por ejemplo, los diputados UDI Natalia Romero y Cristóbal Martínez han oficiado a la Contraloría General de la República y al Consejo de Defensa del Estado (CDE) para que se inicien las investigaciones correspondientes al Ministerio de Transportes y que se estudien acciones judiciales.

Desde la industria subrayan que mientras no exista un registro operativo, miles de conductores —alrededor de 121.000 que emiten boletas de honorarios, según datos del SIJ citados por Alianza In— “van a quedar en esta nebulosa y seguirán siendo expuestos a estas fiscalizaciones y a las infracciones como si fuéramos un transporte ilegal”, señala Sabat.

En la comisión de Transportes del Senado esperan que los recursos que quedan de este contrato extinto se abonen a la nueva concesión para la creación del *software*.

“Sería de una negligencia inexcusable

que, además de ser fallida esta licitación, estos recursos se perdieran”, explica el senador Walker.

Ahora bien, De Grange sostiene que “no es claro que esos recursos se puedan recuperar, salvo que haya boletas de garantía de fiel cumplimiento, pero no creo que sea el caso. En general la plata no se recupera, salvo que vayan después a tribunales, pero pueden pasar años”.

Con todo, la compañía podría seguir prestando servicios al Estado. “Hay empresas que han incumplido sus contratos, incluso hay empresas que han perdido en tribunales, pero eso no las inhabilita para seguir prestando servicio a organismos o a empresas públicas”, agrega De Grange.

Efectos en la licencia digital

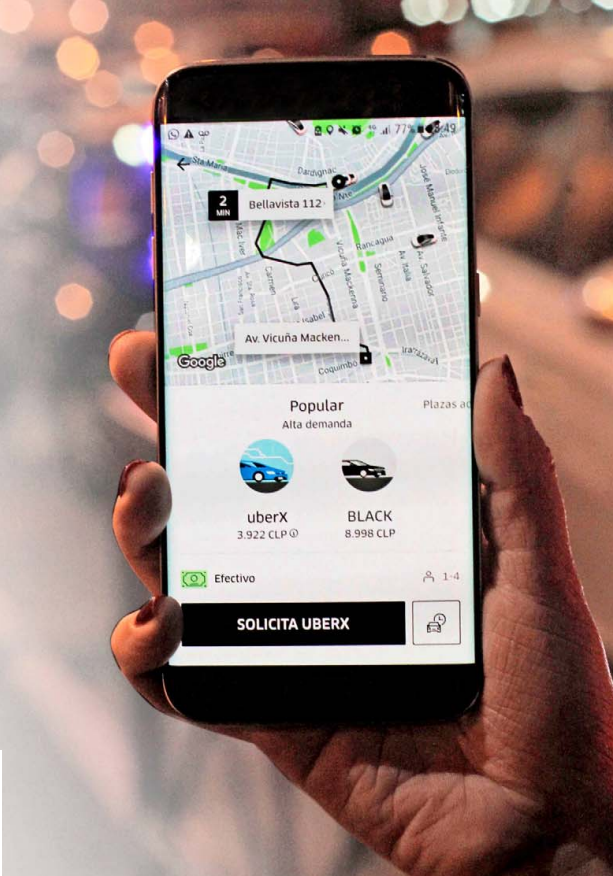
Tres veces entró y salió el reglamento de Contraloría. Tras su aprobación, la plataforma era lo único que faltaba para que la Ley EAT entre en vigencia, ya que precisa que se puedan inscribir los conductores. Ahora tendrán que seguir esperando mínimo hasta 2026.

Esto genera otro efecto menos visible, como conseguir las licencias profesionales. “Hay un desastre en la entrega y renovación de licencias de conducir en los municipios a nivel nacional debido a la licencia digital. Es resorte 100% del Ministerio de Transportes y en el caso de los conductores de las aplicaciones es aún peor porque se exige licencia profesional”, acusa De Grange.

Hay 30.000 conductores de aplicaciones que están postulando a la licencia profesional —requisito para ser conductor en aplicaciones como Uber, Cabify o Didi— y eso “tiene colapsado el sistema”, sostiene Walker.

“Este fracaso en la adjudicación de la plataforma confirma que no hay claridad respecto al diseño. La cantidad de información que se solicita es brutal, gestionarla y administrarla no solo es muy difícil técnicamente, sino que además genera asimetrías con la industria de los taxis, a quienes no se les pide nada”, señala De Grange.

Y agrega que “hay un tema bastante ideologizado de parte del ministro de Transportes. Lo ha abordado como una campaña personal en contra de las aplicaciones, y no se ha puesto en el lugar ni de los pasajeros ni de los conductores. (...) Acá tienes que gerenciar un proyecto grande, debes tener ejecutivos capaces y buenos diseños ingenieriles y nada de eso ocurrió”, agrega.



Unos 121.000 conductores emiten boletas y quedarían en situación de “ilegalidad”.