

Francisco Corvalán

A horas del cambio de administración, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) decidió postergar definitivamente la publicación del reglamento que regula a las Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT), norma que debía aterrizar la ley aprobada hace más de dos años para ordenar el funcionamiento de plataformas como Uber, Cabify o DiDi, entre otras.

La ley EAT fue aprobada en 2023 tras años de debate parlamentario y buscaba poner reglas a una industria que creció rápidamente durante la última década. Entre otros puntos, establece requisitos para conductores, condiciones técnicas para los vehículos y obligaciones de información para las plataformas. Sin embargo, mientras el reglamento no se publique y las plataformas tecnológicas no estén completamente operativas, la norma seguirá sin poder aplicarse plenamente. En las últimas semanas, el gobierno, a través del ministro Juan Carlos Muñoz, intentó por todos los medios de concretar este trámite, sin éxito. Y ahora, definitivamente, tira la esponja.

Con la decisión del gobierno de postergar su publicación, ahora será el próximo equipo del Ministerio de Transportes, bajo la administración de José Antonio Kast y con el futuro ministro Louis de Grange a cargo, el que deberá definir el contenido final del reglamento y el calendario de entrada en vigencia de la ley.

Oficialmente, la cartera comandada por Muñoz argumentó que la postergación busca "entregar mayor certeza a pasajeros, conductores y empresas", permitiendo que las futuras autoridades del ministerio concluyan el proceso de implementación e introduzcan modificaciones si así lo estiman necesario.

Pero de puertas adentro, en la decisión también confluyen factores políticos, técnicos y operativos que terminaron por inclinar la balanza hacia la pausa que también fue clamada por las propias aplicaciones.

La decisión se produce, además, en medio de otras controversias que han involucrado al ministerio y han puesto el foco en su titular, como el debate en torno al proyecto de cable submarino impulsado por China. Sin embargo, desde el MTT descartan que exista cualquier vínculo entre ambos temas, o que los motivos apunten a descomprimir políticamente a la cartera.

Según reconocen fuentes internas, el factor decisivo fue el diálogo sostenido entre el actual titular de la cartera y quien asumirá el cargo en el próximo gobierno.

El próximo ministro había planteado públicamente que el reglamento requería ajustes antes de su implementación. En particular, apuntaba a aspectos que, a su juicio, debían perfeccionarse para reforzar la seguridad de pasajeros y conductores,

Reglamento de "ley Uber" queda en pausa: las razones detrás de la decisión tomada por el MTT de Juan Carlos Muñoz

En una decisión tomada a pocos días de dejar el gobierno, el ministerio comandado por Juan Carlos Muñoz decidió posponer la publicación del reglamento de la ley EAT, que regula a los vehículos y conductores de aplicación, para trasladar esta decisión a su sucesor en la próxima administración, Louis de Grange.



► El próximo MTT deberá definir reglamento y entrada en vigencia de ley EAT.

pero sin afectar variables sensibles del servicio, como las tarifas, la cobertura o los tiempos de espera.

Ese planteamiento llevó al actual equipo del MTT a evaluar el escenario político y administrativo que se abriría si el reglamento se publicaba ahora, y luego debía modificarse, con el tiempo jugando en contra. Si se ingresaba el reglamento y después el nuevo ministro lo sacaba para hacerle cambios, eso iba a generar un retraso aún mayor en la implementación. Por lo mismo, se optó por no publicar el documento y permitir que la nueva autoridad introduzca ajustes desde el inicio del proceso.

El propio De Grange valoró públicamente la decisión. "Agradezco al ministro Juan Carlos Muñoz la no publicación del reglamento EAT. Creemos que es necesario realizar, a la brevedad, algunos ajustes en pos de mejorar la seguridad de pasajeros

y conductores, sin deteriorar la calidad de servicio", señaló en su cuenta de X.

Plataforma pendiente

Pero ese factor no fue el único que pesó en la decisión. También influyó un problema técnico que ha retrasado la implementación de la ley.

La normativa contempla la creación de dos plataformas tecnológicas clave para su funcionamiento: una destinada a procesar datos del sistema y otra para registrar a conductores y vehículos que operan en aplicaciones. De esas dos herramientas, solo la primera está completamente terminada.

La plataforma de registro, considerada esencial para el funcionamiento del sistema, aún no está lista. El primer proceso de licitación para su desarrollo quedó desierto, lo que obligó al ministerio a convocar un segundo concurso. Aunque en esa se-

gunda convocatoria se adjudicó el contrato a una empresa, posteriormente el acuerdo tuvo que ser cancelado a principios de octubre pasado. La firma, Concordia, no habría cumplido con aspectos técnicos considerados críticos para el proyecto.

"Como ministerio tenemos el compromiso de llevar adelante de la mejor manera posible este proceso, pues se trata de una ley muy relevante y compleja. Es justamente por eso que hemos definido tomar esta acción, la cual solo tiene por objetivo cumplir a cabalidad con lo exigido al ministerio en cuanto a seguridad de la información. Nuestro objetivo siempre ha sido imponer condiciones de seguridad y calidad a las empresas en beneficio de los usuarios y tomar esta decisión también va en línea con esto", afirmó el ministro Juan Carlos Muñoz en aquel momento.

La ausencia de esta plataforma genera un problema de base: hoy el Ejecutivo carece de información precisa sobre el tamaño real del mercado de las aplicaciones de transporte. No se sabe hasta ahora cuántos son los que operan, quiénes son sus conductores ni cuál es el parque real, vacío que se pretende corregir con la implementación de la ley.

También se plantea que la postergación busca evitar incertidumbre entre usuarios y conductores. En los últimos meses, distintos actores de la industria han advertido que la implementación de la ley podría provocar un aumento en las tarifas o una reducción en la cantidad de vehículos disponibles en las plataformas. El propio De Grange lo manifestó hace unos días.

Uno de los temas que ha generado mayor preocupación es la verificación de antecedentes de los conductores y las condiciones de los vehículos. Casos recientes, como accidentes o denuncias contra conductores, han reforzado la presión para establecer controles más estrictos.

En esa línea, el registro de conductores y autos aparece como una herramienta central para asegurar que quienes operan en estas plataformas cumplan con requisitos mínimos. ●