



Cambios al reglamento de la “ley Uber”

Los anuncios que ha hecho el ministro de Transporte para flexibilizar algunos requisitos que contempla el reglamento –que aún no entra en vigor– apuntan en la dirección correcta, al tratarse de requisitos innecesarios.

El ministro de Transportes, en entrevista con este medio, señaló que el gobierno pretende introducir importantes modificaciones al reglamento de la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte, más conocida como “Ley Uber”, norma que fue despachada por el Congreso en 2023, y que todavía no puede entrar en vigor precisamente porque el reglamento respectivo aún no rige. Este fue elaborado por la anterior administración, y luego de tres intentos fallidos finalmente en abril del año pasado fue objeto de toma de razón por parte de la Contraloría. Sin embargo, todavía no ha sido publicado en el Diario Oficial, cuyo retraso probablemente se debe en buena medida a que una de las plataformas tecnológicas requeridas para que el reglamento pueda hacerse operativo todavía no está lista, aunque también di-

cho marco normativo ha sido objeto de intensos cuestionamientos por parte de algunos sectores.

De hecho, durante el proceso de traspaso, las nuevas autoridades habían solicitado al ministro saliente no publicar el reglamento, debido a que a su juicio este contiene una serie de restricciones en materia de cilindrada y antigüedad del vehículo que son absolutamente innecesarias. El secretario de Estado indicó que, de no corregirse, estas se traducirían en que quedaría fuera el 85% de los vehículos y/o conductores, concentrando el servicio en unas pocas comunas y con un considerable aumento de precio del servicio y tiempos de espera.

Si bien el ministro no entregó detalles, las modificaciones que ha sugerido van en la dirección correcta, pues el exceso de restricciones que se busca implementar finalmente resta posibilidades para

que este sistema pueda brindar todo su potencial. Es evidente que el problema de fondo radica en la ley marco que se dictó para regular estas plataformas, que en vez de mirar los criterios propios del siglo XXI –donde se debería buscar aprovechar al máximo las ventajas que proporciona la llamada economía colaborativa–, en cambio se hizo una legislación que busca asimilar los mismos requisitos de los taxis, creando así un nuevo entramado regulatorio cuando la idea habría sido apuntar a sistemas mucho más flexibles.

Si bien con la “ley Uber” se perdió la oportunidad de haber diseñado un nuevo sistema de transporte que recogiera en forma integral el impacto favorable de las nuevas tecnologías –es inaudito que ello haya sido así, considerando que en Estados Unidos ya hay ciudades donde están funcionando autos sin conductor

que transportan pasajeros–, al menos resulta razonable velar por que el reglamento de esta ley no introduzca aún más barreras en esta actividad, sin que exista fundamento de por qué los autos deberían tener cilindradas de a lo menos 1.400 cc o, que la antigüedad se acote en forma importante, especialmente cuando se trata de la primera inscripción.

Las plataformas tipo “Uber” están ampliamente expandidas a lo largo del mundo, y en Chile es un sistema de transporte que ha sido completamente asimilado por la población. A la fecha hay más de tres millones de usuarios únicos mensuales, y sobre 120 mil conductores se dedican parcial o totalmente a esta actividad. De allí que no solo resulta fundamental que esta actividad sea legalizada cuanto antes, sino velar para que las ventajas del servicio no se debiliten.