



► Uno de los motivos del disgusto es que los conductores de aplicaciones tendrían menos regulación que la que se aplica a los taxis.

El intrincado presente de la ley Uber tras anuncio de flexibilización: taxistas en alerta y a la espera de Contraloría

El Ejecutivo confirmó hace dos semanas que aunque el reglamento estaba tomado de razón, eliminará restricciones que estaban en él. Esto, sin embargo, ha alertado al gremio de taxistas y a miembros de la Cámara de Diputados, que llevaron sus dudas hasta la entidad dirigida por Dorothy Pérez.

Carlos Montes

Los cambios que el gobierno anunció que le hará a la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT), conocida como "Ley Uber" (N° 21.553), ha generado resquemores en ciertos actores, sobre todo en los taxistas.

El ministro de Transporte, Louis de Grange, adelantó en entrevista con La Tercera que pretenden introducirle cambios al reglamento, los que eliminarían restricciones -antigüedad del vehículo o la cilindrada, entre otras-, de modo de ampliar la oferta. Y mientras en las empresas de aplicaciones lo celebran, desde el gremio de los taxis la reacción es diametralmente opuesta.

Uno de los motivos del disgusto generalizado de diferentes gremios de transportistas es que los conductores de aplicaciones tendrían menos regulación que la que se aplica a los taxis.

La Confederación Nacional de Taxis Co-

lectivos de Chile (Conatacoch), a través de su presidente, Héctor Sandoval, señala que "existe preocupación por eventuales efectos indirectos. En escenarios de menor demanda estas plataformas podrían seguir operando de manera informal como ha ocurrido en los últimos años, afectando directamente nuestros ingresos". Su posición es clara: "No puede existir ninguna exigencia inferior a la que hoy cumplen taxis y colectivos formales en aspectos como cilindrada, antigüedad de los vehículos y licencia profesional".

"Nos encontramos recogiendo la opinión de nuestros colegas en regiones para representarla adecuadamente ante las autoridades y fijar una postura clara en cada una de estas materias", suma.

Pero no es el único. Eduardo Castillo, presidente de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile (Contramem), dice "valorar que exista regulación, porque por años hubo com-

petencia en condiciones desiguales. Sin embargo, la ley por sí sola no corrige completamente la asimetría con el transporte regulado tradicional". Y suma: "El problema histórico ha sido que mientras taxis y colectivos cumplen exigencias estrictas, las plataformas operan sin ese estándar".

Contraloría

En dicho contexto, el diputado Jaime Mulet (FREVS) presentó en Contraloría un oficio para saber si es legal o no sacar un reglamento que ya estaba aprobado, pero que no se había publicado.

"Sacar el reglamento ya con toma de razón es un despropósito y es precisamente lo que quería Uber y sus lobistas. A la larga, daña a conductores EAT y taxistas, y abrimos el camino a grandes operadoras que pueden generar oligopolios. Ganan las plataformas y pierden los dueños de autos y taxistas", señala Mulet.

El oficio firmado por Patricio Velásquez, abogado secretario de la comisión, pide a Contraloría informar "si se ajusta a derecho que ese reglamento, ya tomado de razón, no sea publicado, y si es factible que, además, se proceda a modificarlo ya habiendo sido tomado de razón".

Mulet aclara que hasta el cierre de esta edición no había recibido respuesta.

Comisión de Transportes

Recientemente se llevó a cabo una sesión de la Comisión de Transportes del Senado, en la que se abordaron diferentes temáticas, entre ellas, la Ley EAT.

Con la presencia del ministro De Grange y del subsecretario de Transportes, Martín Mackenna, se informó de manera general sobre este nuevo reglamento. La presentación estuvo a cargo de este último, quien se refirió, por ejemplo, a los nuevos estándares de acceso y operación, reafirmando que se aumentará la antigüedad de primera inscripción y de operación, así como que se eliminará el requisito de la cilindrada.

También habló de "un fuerte cambio en cuanto a la simplificación de los antecedentes requeridos. Se estaban pidiendo documentos y copias de documentos, exigencias que se están eliminando. Y la integración de un distintivo con código QR para saber si el usuario está correctamente inscrito".

Al respecto, desde el gremio de los taxistas, Castillo insiste en que se sienten afectados "por diferentes motivos, tales como competencia desregulada, inseguridad en la operación, pérdida de demanda y deterioro de ingresos". El representante de los taxistas resume que el hecho de que la ley no haya sido puesta en marcha refleja que el proceso no ha sido bien resuelto. "Cualquier modificación debe asegurar equidad regulatoria efectiva y no puede generarse un escenario donde las exigencias sean más flexibles para plataformas que para el transporte formal", señala, cerrando que aspiran a un sistema de transporte "donde todos los actores compitan bajo las mismas reglas y beneficios". ●