

Luego de tres años de discusión parlamentaria, normativa está lista para entrar en vigencia

Dirigente de conductores y ley Uber: “Aumenta la oferta sin regular los ingresos, lo que genera más competencia”

Cambios al volante

Capacidad ampliada

Antes el límite eran automóviles con dos corridas de asientos. Ahora las dos corridas de asientos es el mínimo y se permite hasta nueve asientos, incluyendo el conductor. Esto favorece a los vehículos que pueden ampliar sus capacidades dependiendo de la cantidad de pasajeros y la distancia recorrida.

Con más años

Para inscribir vehículos por primera vez en el registro correspondiente ya no será necesario que tengan un año de antigüedad, pues ahora pueden tener hasta cinco años.

Reemplazos

Un vehículo ya inscrito en el registro (de vehículos de aplicación) puede ser reemplazado por otro de hasta cinco años; antes era de tres años. Esto se aplica en todas las regiones, salvo en las regiones extremas, donde podrán tener una antigüedad de hasta siete años.

Antigüedad máxima de operaciones

En todas las regiones los vehículos de hasta 15 años podrán operar en las aplicaciones. Además, se acaba la tercera revisión técnica anual para autos de entre 13 y 15 años.

Sin cilindrada como requisito

Se eliminan las exigencias de cilindrada y potencia del motor que en la versión inicial del reglamento exigía un mínimo de 1.4 o 1.400 cc. Esto implica la incorporación de vehículos pequeños o city cars.

Nuevos conductores

Al cerrar la inscripción de nuevos conductores, las plataformas podrán incorporar nuevos para reemplazar a quienes salgan de los servicios. Los cupos disponibles serán informados por el ministerio de Transporte y distribuidos entre las aplicaciones cada diez días. La versión anterior imponía un plazo de 30 días.

Fuente: Ministerio de Transportes.

FABIÁN LLANCA

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ingresó a la Contraloría el nuevo reglamento de la ley EAT (Empresas de Aplicaciones de Transporte), también conocida como la ley Uber.

El documento facilita la implementación de la Ley 21.553, que fue promulgada hace tres años y que había quedado en suspenso debido a estas modificaciones que, en palabras del Ejecutivo, buscan proteger a las 125.000 personas que según datos del Servicio de Impuestos Internos están empleadas formalmente en las aplicaciones.

En términos generales, los cambios amplían la antigüedad de los vehículos, eliminan las exigencias de cilindrada y simplifican requisitos que eran vistos como obstáculos. “El nuevo reglamento reduce la carga administrativa para ingresar al sistema e incluye mayo-

res facilidades para el reemplazo de vehículos”, explican en el gobierno.

Dos años

La ley fue promulgada en abril de 2023, pero como no existía reglamento no pudo aplicarse. En los siguientes dos años el ministerio reingresó varias veces el documento a la Contraloría debido a innumerables observaciones. El ente contralor tomó razón el 7 de abril del año pasado, aunque la publicación de la normativa en el Diario Oficial quedó pendiente.

Todo se retrasó aún más cuando falló la licitación de la plataforma tecnológica necesaria para el registro nacional de vehículos y conductores. En febrero pasado, el ministerio adjudicó su desarrollo a la empresa Arkhotech SpA. El nuevo ministro de Transportes, Louis de Grange, frenó el reglamento original para incorporar modificaciones que son las que ahora están listas.

Michel Álvarez, director del Sindi-

cato de Trabajadores Independientes de Aplicaciones (Sincapp), dice que con el reglamento “se avanza en formalización, pero aún queda pendiente lo más importante: asegurar condiciones justas y sostenibles para quienes trabajan en las plataformas”.

Enfatiza que el reglamento asociado a la ley 21.553 “sí es más flexible que la versión original, principalmente porque relaja exigencias de entrada y operación. Desde ese punto de vista, facilita el acceso y continuidad en la actividad”.

Sin embargo, recalca, que “esa misma flexibilidad para el ingreso de más vehículos no necesariamente favorece al conductor en lo económico. La intención es asegurar cobertura y reducir tiempos de espera para los usuarios, pero en la práctica aumenta la oferta sin regular los ingresos, lo que genera más competencia entre conductores y presiona las ganancias a la baja. Además, no corrige el desequilibrio con las aplicaciones, que siguen controlando tarifas y condiciones”.

Álvarez valora “que exista una regulación que ordene la actividad, pero no se percibe un equilibrio real en las condiciones de trabajo.

Hoy las aplicaciones siguen con-

centrando el control sobre tarifas y operación, sin garantías para los ingresos del conductor, lo que puede generar mayor competencia interna y precarización. Además, hay medidas que aunque buscan mejorar el sistema pueden traducirse en desventajas operativas y menor protección efectiva, como la reducción en la cobertura de seguros”.

Otra medida cuestionada por el Sincapp “es la trazabilidad completa del servicio, como el registro de viajes y el uso de código QR. Esto apunta a mayor seguridad y transparencia, pero también incrementa la exposición de datos del conductor y consolida un sistema donde el control queda en manos de las plataformas”.

Michel Álvarez además se enfoca en el tema de los seguros obligatorios: “Es positivo que exista una exigencia formal, pero la reducción de cobertura de 500 a 400 UF implica menor respaldo en caso de accidente, lo que es visto como un retroceso. Finalmente, la definición de reglas operativas más claras -como restricciones en infraestructura vial o condiciones de operación- ordena el sistema, pero mantiene desventajas frente a otros actores del transporte, afectando la competitividad”.

Agrupación de conductores critica algunos aspectos como la cobertura del seguro y que las aplicaciones siguen controlando tarifas y condiciones.