LITORALPRESS

Fecha: 21-04-2025
Medio: Crónica de Chillán
Supl. : Crónica de Chillán
Tipo: Noticia general
Título: Se viene Ley Uber: qué impacto tendrán en usuarios ordenamiento y regulaciones

Pág. : 4
Cm2: 587,5

Tiraje: 2.400
Lectoría: 7.200
Favorabilidad: No Definida

Se viene Ley Uber: qué impacto tendrán en usuarios ordenamiento y regulaciones

Contraloría tomó razón de su reglamento el 7 de abril, y se puede aplicar 30 días después de que sea publicada en el Diario Oficial. Expertos difieren sobre ventajas y desventajas.

Rosa Zamora Cabrera
rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

En ciudades donde mucha gente sufre las deficiencias de la locomoción colectiva y a determinadas horas queda literalmente "botada" porque microbuses y taxis colectivos desaparecen de circulación, sobre todo en la noche, es tema de conversación cómo va a afectar a empresas, usuarios y conductores la llamada Ley Uber, que debería comenzar a aplicarse en las próximas semanas.

La Ley N° 21.553 sobre Empresas de Aplicación de Transporte (EAT) fue aprobada por el Congreso Nacional el 19 de abril de 2023, pero su reglamento debió ingresar tres veces a la Contraloría, hasta que ese organismo tomó razón del mismo el 8 de este mes, por lo que su vigencia debería iniciarse 30 días después de que sea publicado en el Diario Oficial.

"Esta es una ley que viene a regular una industria que ya está de facto, que tiene una cobertura nacional y necesitaba tener una mayor regulación, una mejor competencia con los taxis. Y por eso es que la pusimos como primera prioridad en esta gestión", señaló el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, en diálogo con T13 Radio.

"Muchas veces se nos cuestionó por qué estábamos llevando adelante este proceso y la respuesta es simple: las empresas de aplicaciones transportan personas y nuestra tarea como Estado es cuidar de ellas. Nuestro objetivo acá siempre ha sido ese: imponer condiciones de seguridad y calidad a las empresas en beneficio de los usuarios", declaró también el secretario de Estado a La Tercera.

"NO ES EL CAMINO"

Las aludidas han sido críticas de buena parte de las nuevas exigencias desde la tramitación de la ley que regula a las EAT y fija requisitos a conductores y vehículos (ver página 5).

Entre ellos, las empresas deben estar inscritas en un registro de la Subsecretaría de Transportes, al igual que los conductores, que deben poseer licencia profesional A2, mientras que los vehículos tienen que contar con una cilindrada mínima de 1.400 centímetros cúbicos y no sobrepasar 10 años de antigüedad.

Federico Prada, gerente general de Uber Chile, señaló a comienzos de este mes en un comunicado que en el texto definitivo del reglamento "la autoridad ha elegido deliberadamente volver a contradecir la ley, haciendo cambios menores y cometiendo los mismos errores".

Dijo que esta versión "atenta contra la fuente de ingreso de miles de socios conductores, limitará el acceso a soluciones de movilidad utilizadas en todo el país y pondrá en riesgo la información personal de usuarios y conductores", agregó.

El ejecutivo recalcó que un reglamento con estas características "no es el camino correcto para una industria que mueve a millones de personas al mes en Chile".

IMPACTO MAYOR

¿Se va a limitar la oferta de aplicaciones como Uber, DiDi, Cabify, InDrive u otras? ¿Si eso es así, los precios de estos servicios subirán inevitablemente? ¿Hasta dónde la flexibilidad que las caracteriza puede coexistir con las nuevas regulaciones?

Aquí abordan estas y otras interrogantes Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales y experto en transportes; el director de Movilidad y Políticas Públicas del Automóvil Club de Chile, Alberto Escobar; y el académico del Departamento de Ingeniería Industrial e integrante del Centro de Investigación Smart City Lab de la Universidad de Santiago, Juan Pedro Sepúlveda.

De Grange, presidente del Metro de Santiago entre 2018 y 2022, ha seguido las alternativas de la tramitación de la norma, y señala que entre la primera versión del reglamento y la definitiva se incorporaron algunas modificaciones referidas a la estructura de propiedad, número de conductores y vehículos, y la relación entre ellos.

"Pero no cambió respecto a la cilindrada, a la antigüedad, a la exigencia de una licencia profesional y a otros aspectos operacionales, como que los conductores no pueden atender solicitudes si van con un pasajero aunque esté terminando el viaje; o sea, hay una serie de restricciones operativas que perjudican y hacen menos eficiente el sistema", sostiene.

"En la práctica el impacto va a ser el mismo, un impacto muy grande en calidad del servicio para los pasajeros y en empleabilidad para quienes conducen, y los más perjudicados vana a ser los habitantes de las zonas periféricas rurales y en regiones", agrega.

DEBATIDA ANTIGÜEDAD

Por su parte, Alberto Escobar, del Automóvil Club, destaca que "por fin se legaliza y se regulariza un servicio que existía hace varios años, todo el mundo lo utilizaba y sin embargo era ilegal, por lo tanto ya es una muy buena señal" que opere dentro de la legalidad.

Pero cree que la fijación de la cilindrada mínima "es una decisión arbitraria, evidentemente, porque deja afuera vehículos que pueden ser de menor capacidad, pero más eficientes, y también perdieron la oportunidad de premiar la incorporación de vehículos eléctricos a la flota de las aplicaciones".

También repara en que la antigüedad máxima del parque sea de 10 años. "Chile tiene el parque más nuevo de América Latina y la antigüedad promedio en la Región Metropolitana es de alrededor de siete años y medio. Pero hay zonas con parques más antiguos, por ejemplo Arica y Parinacota, con promedio de más de 13 años. Eso habría que revisarlo" o verse como una oportunidad para renovar los de regiones.

CONGELAMIENTO

Juan Pedro Sepúlveda, de la USACH, valora "la posibilidad de contar con un seguro que no sea solo para terceros, sino también para pasajeros", así como la exigencia de que el conductor tenga licencia A2, "que me parece importante para poder garantizar la calidad del servicio, para tener un servicio de conducción seguro para los pasajeros de este tipo de aplicaciones; recordemos que mucha gente efectivamente maneja mal, podemos verlo de forma constante".

No obstante, critica el plazo de seis meses para la inscripción de los conductores y el posterior congelamiento del registro por 18 meses. "A mi juicio lo que viene a hacer esta política es cerrar este mercado, en circunstancias que las aplicaciones le sirven a mucha gente que queda sin trabajo y son una salida para generar ingresos para su hogar", plantea.

El académico plantea, experto en transportes y logística piensa que como producto de esas decisiones, muchas personas que necesitan desempeñarse en aplicaciones "no van a poder, al menos, usar esa opción de manera legal. A mí me preocupa el impacto social de las personas que no van a poder mantenerse en el sistema".

EL MERCURIO

LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE SE HAN CONVERTIDO EN UNA OPCIÓN FRENTE A LAS DEFICIENCIAS DE LA LOCOMOCIÓN COLECTIVA.

"El usuario es el que va a sufrir porque se le va a encarecer el transporte, siendo esta una alternativa muy importante en distintas ciudades del país".

Juan Pedro Sepúlveda
Académico y experto en transportes USACH

"Por fin se legaliza y se regulariza un servicio que existía hace varios años, que todo el mundo utilizaba y que sin embargo era ilegal".

Alberto Escobar
Director de Movilidad Automóvil Club de Chile

"Se está regulando como si fueran taxis básicos en la década de los 90, ese el gran problema, se está restringiendo la flexibilidad".

Louis de Grange
Decano Ingeniería UDP y experto en transportes

130152

LITORALPRESS

Fecha: 21-04-2025
Medio: Crónica de Chillán
Supl. : Crónica de Chillán
Tipo: Noticia general
Título: Se viene Ley Uber: qué impacto tendrán en usuarios ordenamiento y regulaciones

Pág. : 5
Cm2: 569,5

Tiraje: 2.400
Lectoría: 7.200
Favorabilidad: No Definida

(viene de la página anterior)

PÉRDIDA DE FLEXIBILIDAD

El decano de Ingeniería y Ciencias de la UDP hace ver que son varios los factores incluidos en la nueva ley cuya sumatoria impactará el empleo, la oferta del servicio y los precios de las aplicaciones, entre otros.

Él estima que "las personas afectadas por las distintas normas -antigüedad del vehículo, cilindrada y licencia A 2- será del orden del 85%" de los conductores que hoy están en el sistema, aparte de lo cual "a futuro hay restricciones muy fuertes para quienes desean ingresar al servicio".

"Se está regulando como si fueran taxis básicos en la década de los 90, ese el gran problema, se está restringiendo la flexibilidad", plantea. "La gran ventaja que tiene esta tecnología es la flexibilidad, que puedan entrar y salir vehículos y conductores en función de la demanda, en función de las necesidades de las personas, de cómo está el empleo nacional. Esa flexibilidad es la que se está perdiendo con el reglamento".

El experto en transportes no conoce otro caso parecido de regulación a las aplicaciones. "En algunos lugares están prohibidas, pero en general, donde están permitidas, se encuentran muy integradas, como en Dinamarca, con el metro, los buses y el sistema de bicicletas; o en México, donde tienen espacios especiales de estacionamiento en el aeropuerto, en los malls".

"Es una tecnología muy innovadora, que se adapta rápidamente a las necesidades de movilidad de las personas y acá, en vez de aprovechar esa innovación tecnológica, se está restringiendo mirando treinta años atrás y no hacia el futuro", plantea. Él cree que las principales exigencias "deben estar enfocadas en la seguridad de pasajeros y conductores, y no en restringir la oferta".

De Grange también es crítico respecto de la exigencia de la licencia A 2. "Creo que más importante que la licencia es la experiencia del conductor, y no hay evidencia empírica en Chile que indique que los conductores de licencia A2 tengan menos accidentes que los de licencia B. No existe evidencia, eso es un prejuicio de la autoridad de transporte. Pedir una licencia de mínimo cinco años de antigüedad sería mucho más razonable", sostiene.

MEDIDA DE EQUIDAD

Alberto Escobar discrepa del expresidente del Metro de Santiago y del experto de la USACH en varios aspectos. "A mí me parece que el congelamiento del registro de conductores, lo que hace es equilibrarlo con el de los taxis básicos", indica.

En ese sentido, opina que se trata de "una política pública que debe tender a poner en igualdad de condiciones a las personas, por muy disruptiva que sea la nueva modalidad de las aplicaciones". A pesar de que existen diferencias, agrega, "evidentemente son asimilables y equivalentes a los taxistas, y por eso, en aras de la justicia y equidad, debiera también congelarse el parque".

Igualmente, le parece pertinente la exigencia de licencia A 2. "Es intransable. En ninguna parte del mundo el transporte profesional, ya sea de mercancías y aun más, de personas, se hace con licencia clase B, por ningún motivo. El Automóvil Club es la mayor escuela de conductores del país y nosotros, a pesar de ser parte interesada, consideramos que es un requisito sobre el cual no debiera haber ninguna duda".

Considerando las ventajas y desventajas que presenta la ley, piensa que es una buena norma, que va a servir para ordenar el sistema. "Sin duda. Probablemente va a aceptar algunas modificaciones en el tiempo, pero creo que cuando se ha tenido tanto tiempo un servicio de manera irregular, a la hora de ordenar hay que hacerlo con mucha severidad, y después se podrán ver las excepcionalidades y la mejora. Claro, tiene cosas buenas y otras que podrían ser mejorables, y eso es potestad de la autoridad".

LAS REGIONES

En las zonas con menos densidad de demanda -y parques automotores de más de 10 años- se podría sentir un impacto mayor por las nuevas medidas. "En las regiones y las ciudades que tienen mala locomoción colectiva, que son la gran mayoría, y donde los mismos conductores tal vez estén más afectados, va a pegar más fuerte", prevé Louis de Grange

Por su parte, Juan Pedro Sepúlveda piensa que si disminuye la oferta de aplicaciones de transporte, "esto podría ser más patente en regiones donde la densidad o la demanda por estos servicios será más baja, y dado que la oferta es menor, también sería más difícil poder acceder a este servicio".

OFERTA Y PRECIOS

Si se dimensionan las nuevas exigencias de la norma en su conjunto y no en forma separada, Louis de Grange expone que, al reducirse la oferta, "lo que debería ocurrir, primero, es que van a aumentar las tarifas; segundo, se van a incrementar los tiempos de espera, y en tercer lugar las aplicaciones se van a concentrar en las comunas de mayores ingresos; esos son los tres efectos que van a ocurrir cuando se implemente tal cual el reglamento".

"Yo no estoy tan seguro de que vaya a aumentar el precio, porque hay algunas aplicaciones que tienen tarifas dinámicas y por lo tanto cuando aumenta la demanda sube el precio", comenta Alberto Escobar. "Pienso que se va a tener que ajustar, que va a quedar gente fuera, pero las empresas van a optar por la continuidad, porque ya están completamente asimiladas en el uso de las personas".

HUBO PROTESTAS DE TAXIS BÁSICOS POR LLEGADA DE LAS APLICACIONES.

Por otra parte, apunta a que "tampoco es tan barato este servicio y por lo tanto no va a afectar a todo el mundo, no todo el mundo lo usa, hay un porcentaje importante de personas que siguen utilizando el transporte público masivo como las micros y el metro".

Juan Pedro Sepúlveda piensa que al congelarse por 18 meses el registro de conductores, sumado a las otras restricciones, "muchos van a salir y lo que va a suceder es que la disponibilidad va a ser más baja, lo que va a determinar que los precios suban. De hecho, las aplicaciones ya tienen incorporados esos mismos elementos: cuando hay mucha demanda en un lugar los precios tienden a subir igual. Entonces, el usuario final es el que va a sufrir porque va a tener que pagar más caro, se le va a encarecer el transporte, siendo esta una alternativa muy importante en ciudades del país donde no existe una oferta de taxis, por ejemplo".

LICENCIA PROFESIONAL, CILINDRADA MÍNIMA DE 1.400 CC Y ANTIGÜEDAD MÁXIMA 10 AÑOS

La Ley 21.553 sobre Empresas de Aplicación de Transporte (EAT), también conocida como Ley Uber, fue aprobada el 19 de abril de 2023 y regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se prestan. Tras un proceso de revisión que incluyó tres ingresos a la Contraloría General de la República, el organismo tomó razón del reglamento de la normativa, que entrará en vigencia 30 días después de que se publique en el Diario Oficial y que establece en lo fundamental:

* Las EAT deberán inscribirse en un registro electrónico administrado por la Subsecretaría de Transportes, al igual que a sus representantes legales y conductores, que solo podrán operar en las regiones donde estén inscritos.
* En dicho registro, se deberá detallar la identidad del conductor, del vehículo que maneja y de la(s) aplicación(es) en las que trabaja. De esta forma, la información que se proporcione en el sistema deberá coincidir y será regulada. Por ejemplo, si un conductor está inscrito en el registro en la Región Metropolitana, solo podrá trabajar en ese sector.
* El plazo para inscribirse será de seis meses, tras lo cual se suspenderán nuevas inscripciones por 18 meses, excepto para reemplazos.
* Las empresas deberán informar quiénes son sus conductores activos y dar de baja a quienes ya no operen, salvo que trabajen para otras plataformas.
* Solo podrán registrarse hasta dos vehículos cuyos dueños o tenedores sean personas naturales inscritas en el Registro de Vehículos Motorizados del Registro Civil.
* Por otro lado, los conductores deberán poseer una licencia profesional A2 para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente.
* Sin embargo, el tercer artículo transitorio de la Ley Uber establece que esto no será exigible durante todo el primer año de funcionamiento de la norma.
* En el caso de los conductores que ya realizaban labores vinculadas a estas aplicaciones de transporte antes de que se implementara la ley y que no tengan licencia profesional, se les otorgará un plazo de 12 meses para obtener el documento.
* Las empresas deberán exigir a sus conductores un certificado de antecedentes, que tienen que actualizar cada seis meses, que acredite no tener anotaciones por delitos sexuales, relacionadas con drogas o conducción en estado de ebriedad, entre otros.
* Además, las empresas deberán disponer de un seguro adicional de al menos 500 UF, con el fin de cubrir responsabilidades civiles y pérdida total.
* Deberán entregar detalles del recorrido propuesto, tiempo estimado y tarifa, algo que ya hacen aplicaciones como Uber, Cabify o DiDi, pero que ahora será parte de la regulación.
* Además de esto, los autos deberán contar con una cilindrada mínima de 1.400 cc y no deben sobrepasar la antigüedad de 10 años, a diferencia de los taxis que es de 12.
* Deben someterse a revisión técnica cada seis meses para verificar que cumplan los estándares de seguridad y funcionamiento.

130155

EDICIONES ESPECIALES

Nueva grúa pesada Hangcha: eficiencia y seguridad para la minería del país

Con capacidad de 35 toneladas, su diseño reduce riesgos y mejora el traslado de componentes en operaciones exigentes. Ya está disponible para arriendo en Dercomaq Calama.

La minería en el norte de Chile enfrenta constantes desafíos logísticos y operativos. Para responder a estas necesidades, Dercomaq ha incorporado a su flota la nueva grúa pesada Hangcha CPCD350-XRH10G, un equipo de alto tonelaje diseñado para facilitar el traslado y manipulación de componentes de gran peso y envergadura.

Con una capacidad de 35 toneladas, este modelo mejora las tareas logísticas y de mantenimiento en la moderna minería de hoy. Su diseño innovador reduce riesgos en la operación, ya que -a diferencia de las grúas hidráulicas de gran tonelaje- no requiere Rigger, ni maniobras complejas. Además, su versatilidad permite completar tareas en menos tiempo, optimizando la eficiencia.

Entre sus características, destacan su mástil doble para 4 metros de altura, cabina de visión total completamente suspendida (HCCS), motor diésel Tier 4F de bajas emisiones, joystick de mando, sistema antivuelco y estabilidad direccional mejorada. Está equipada con balizas, extintores, rejas de protección y cámaras frontales, y traseras.

Dercomaq garantiza su mantenimiento y disponibilidad para proyectos de gran escala, asegurando operaciones más seguras y eficientes.