

# Louis de Grange, ministro de Transportes, anuncia cambios a Ley Uber: "El reglamento como estaba destruía la industria de las aplicaciones"

El reglamento de la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte ya pasó por Contraloría y está a la espera de su publicación. El gobierno asegura que la ley tramitada en el gobierno de Boric perjudica el empleo y la industria y busca modificarla.

Por Carlos Montes y Vanessa Azócar

“

pie atrás en aspectos fundamentales de la controvertida ley Uber, cuyo reglamento ya fue aprobado por Contraloría y espera publicación desde abril de 2025.

**El ministro de Hacienda anunció el congelamiento de la tarifa para el Transantiago, ¿cómo lo están proyectando?**

Bueno, lo que señaló el ministro de Hacienda es que las tarifas están congeladas hasta el 31 de diciembre, ¿cierto? Eso, independiente de la magnitud de la crisis. Yo espero que la crisis finalice antes. Esa es mi expectativa. Si la crisis se posterga, yo creo que, por supuesto, se harán las evaluaciones y todos los análisis requeridos, pero yo soy optimista.

**Su cartera, a diferencia del Ministerio de Seguridad, no está exenta del 3% de recortes ordenado por Hacienda, ¿por dónde va a ir ese ajuste?**

Hay varias instancias en las que uno puede generar ese 3%. En primer lugar, hubo quizá una dotación excesiva de personas que se incorporaron en los últimos años al ministerio. Y no todos los

**“Había personas que estaban en el gabinete de mi antecesor -que es de absoluta confianza- y el último día los movieron a otra área, en otro cargo”.**

cargos se justificaban. Hay duplicidad de algunos cargos. Entonces, yo creo que podemos reducir algo cercano al 3%. Es un desafío, pero no es inalcanzable.

**¿Rebajando la duplicidad de funciones podría ajustarse en un 3% de ahorro el presupuesto?**

Por supuesto que sí. Por ejemplo, en el gabinete había 11 periodistas. Y nosotros podemos reducirlo a siete; ahí tienes una reducción en ese ítem de un 40%. Hay otras áreas que no podemos

tocar, que son quizás más estrechas en eso. Pero como te digo, había duplicidad de funciones, quizás un profesional que podía hacerse cargo de dos direcciones distintas simultáneamente, porque tiene las capacidades. Esos recursos permiten acercarse bastante al recorte de 3%.

**¿Le quedaron algunos amarres?**

Sí, sí, por supuesto que podemos hablar de que hay algunos cargos cuya incorporación es difícil de justificar y hemos hecho los ajustes necesarios. Por dar un ejemplo bien concreto, había personas que estaban en el gabinete de mi antecesor -que es de absoluta confianza de la persona- y el último día los movieron a otra área, en otro cargo.

**Ley Uber**

**Muchos ministerios han retirado reglamentos o han suspendido la tramitación de algunos proyectos de ley en sus carteras. ¿Qué ha pausado usted?**

Personalmente, le solicité al anterior ministro que no publicara el reglamento de la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte (conocido como ley Uber). ¿Ya? Y está a punto de ser publicado, pero es un reglamento que genera mucho daño no sólo a la industria. No sólo a los conductores de las aplicaciones, sino también a las comunidades, a los pasajeros, a los usuarios.

**¿Por qué?**

Tiene una cantidad de restricciones que son absolutamente innecesarias, asociadas a la antigüedad del vehículo, a la cilindrada. Por ejemplo, plantea que no podías moverte entre comunas vecinas, es bien absurdo. Tenía restricciones que se traducían en reducir entre un 80 y un 90% la oferta. Es decir, si tú aplicabas esas restricciones del reglamento dejabas fuera como a un 85% de los vehículos y/o conductores. Se traducían en que ibas a atender a un par de comunas, probablemente a las comunas del sector oriente, que los precios iban a subir muchísimo, que la cobertura espacial se iba a reducir mucho. O sea, mayores tarifas, menor cobertura espacial, y los tiempos de espera podían multiplicarse por cinco o por 10.

**¿Cómo van a modificar el reglamento si solo resta la publicación?**

El reglamento ya fue aprobado por Contraloría. Entonces, ahora, lo que nosotros tenemos que hacer, y esto es algo novedoso que les voy a contar. El reglamento nuevo ya está prácticamente listo, pero tenemos que conversar con

Segpres y con Contraloría para que el proceso de publicación de esta nueva versión del reglamento sea lo más efectiva posible. Entonces, acá, nuestra conversación con Contraloría y con la Segpres es fundamental, y esperamos hacerlo dentro de los próximos días.

**¿Hay espacio legal para esa modificación?**

Por supuesto, efectivamente. Hay que hacer algo bien paradójico. Hay que publicar la versión antigua y repararla rápidamente por la nueva versión del reglamento.

**¿Qué implican los cambios que le quiere hacer a la implementación de la ley Uber como política pública?**

El objetivo de la nueva versión del reglamento EAT es evitar que un 85% de los usuarios a nivel nacional vea afectada su movilidad. Esto, debido a que la reducción de la oferta, también cercana a un 85%, se traduciría en aumentos significativos de tarifas y de tiempos de espera, e incluso en dejar algunas zonas desconectadas del servicio. Es decir, desde el punto de vista de la política pública, los cambios buscan mantener la conectividad en comunas periféricas, suburbanas y rurales, además de evitar incrementos tarifarios y deterioro en la calidad del servicio.

**¿Qué le interesa al Ministerio cambiar específicamente de ese reglamento?**

La primera, por ejemplo, es que la cilindrada no sea de 1.400 cm<sup>3</sup>, esa exigencia era un exceso. Hoy en día tienes autos Mercedes-Benz con 1.300 o 1.200 cm<sup>3</sup>. Tienes camionetas, camionetas grandes, con 1.200... ¿Y por qué? Porque la tecnología ha avanzado muchísimo. Lo permite, sí.

**¿Y a cuánto va a quedar la cilindrada, entonces?**

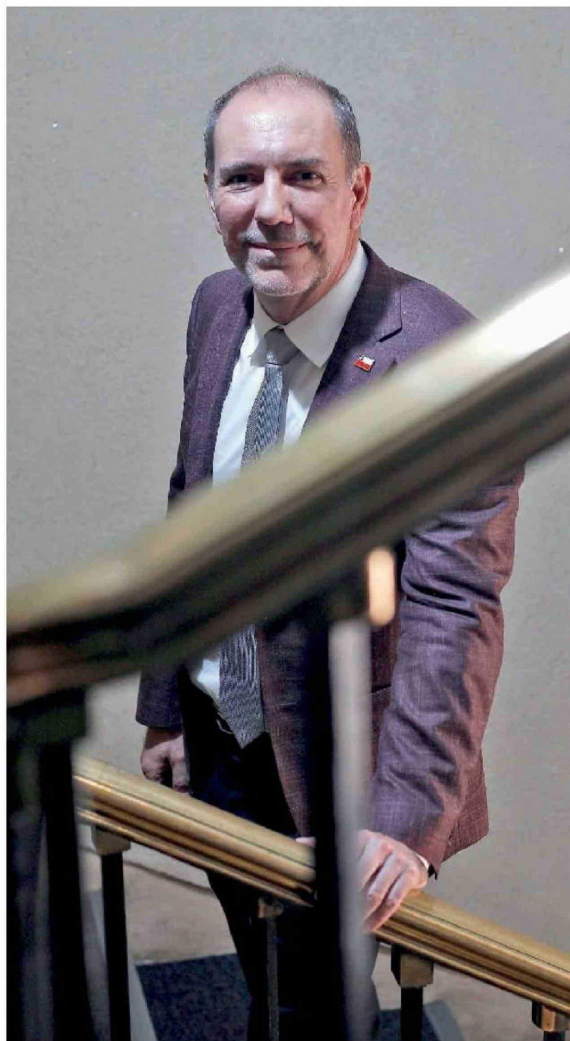
Me está pidiendo una infidencia. Sí me comprometo que va a bajar. Va a bajar.

**¿Qué otro aspecto cambiará?**

La antigüedad del parque. Tienes que homologarlo, por supuesto, a la industria de taxis. La gracia que tienen las economías colaborativas, como las aplicaciones, es la posibilidad de adaptarse a la demanda. Eso es muy virtuoso. Y lo otro que es muy, muy virtuoso es que está usando un activo que ya existe. Por ejemplo, una persona que trabaja media jornada puede complementarse otra media jornada.

**¿Cree que la ley como estaba tenía impacto en el empleo?**

El gran impacto que tenía el reglamento era sobre el empleo. O sea... si tú lo publicabas tal cual estaba, el desempleo podía au-



mentar de 8,3 a 9,3... Ese es el impacto del reglamento Uber. Otra falencia era que para hacer aplicable el reglamento tenías que contar con una plataforma tecnológica que aún no está construida y que tiene para varios meses más. O sea, el diseño tanto del reglamento como el avance en las plataformas estaba mal logrado. Si alguien quería ingresar con la versión del reglamento, tenía que tener un auto prácticamente nuevo. Entonces te das cuenta que al final el reglamento como estaba destruía la industria de las aplicaciones.

**¿Va a bajar la exigencia de la antigüedad?**

Para inscribir los autos nos parece que exigir un año de antigüedad es un exceso, y vamos a avanzar en esa dirección. Vamos a mejorarlo. Prontamente.

Licencias

**Otra exigencia son las licencias de conductores...**

Efectivamente. No hay evidencia empírica en Chile, ni en el mundo, respecto al efecto que tenga el tipo de licencia sobre la calidad

de la conducción. Por ejemplo, la licencia A1. Hay varios tipos: ambulancias, tractores. Son siete en total. Es debatible. Pero eso no va a cambiar, porque es parte de la ley.

**¿Cuándo se va a pedir esta conversación con la Segpres y la Contraloría?**

Ya estamos en la fase final de revisión del reglamento. Habrá novedades pronto. Lo más importante es que la ley no va a perjudicar al pasajero, sobre todo a los vecinos que tienen peor conectividad. En ese sentido, las aplicaciones cumplen un rol fundamental.

**¿Hay posibilidad de que puedan tener un bono de compensación por aumento de combustibles, como el resto del transporte?**

No, porque hay una estrechez económica. Desde el punto de vista operacional sería muy engorroso, porque algunos conductores trabajan cuatro horas a la semana, otros 10 horas al día. Muchos usan el auto de manera particular, por lo tanto, estarías subsidiando un uso personal. ●