

Apps dicen que crearon 125.000 empleos formales en 2025:

GOBIERNO INGRESA NUEVO REGLAMENTO DE "LEY UBER" a Contraloría y acoge sugerencias de la industria

La nueva versión reduce exigencias a conductores, vehículos y se enfoca en "resguardar el empleo". En febrero se adjudicó una nueva licitación para desarrollar el *software*, tras fallido contrato por \$513 millones en 2025. • **GUILLERMO V. ACEVEDO**

En los próximos días podría terminar finalmente la novela de la "Ley Uber", tras años de tramitación. El Ministerio de Transportes ingresó el viernes a Contraloría el nuevo reglamento corregido de la Ley EAT (Empresas de Aplicaciones de Transporte), promulgada en abril de 2023, pero cuya entrada en vigencia aún no se concreta y mantiene a miles de conductores y usuarios en un espacio de "ilegalidad" por la falta del reglamento.

Según documentos a los que tuvo acceso "El Mercurio", el Ministerio de Transportes modificó aspectos centrales del Reglamento de la Ley 21.553, acogiendo buena parte de las observaciones de empresas como Uber, Cabify, Didi, entre otras. Ahora depende del tiempo que tome en Contraloría, pero la tramitación es prioridad para el Gobierno, indican.

En marzo, el ministro de Transportes, Louis de Grange, y su equipo se reunieron con los representantes de la industria para escuchar sus principales preocupa-



Louis de Grange, ministro de Transportes.

ciones y evaluar ajustes.

"Lo primero es proteger el empleo, es el mandato del Presidente", habría dicho De Grange en la oportunidad. De hecho, ya le había solicitado a principios de marzo al entonces ministro Juan Carlos Muñoz no publicar el reglamento antes del cambio

de mando, ya que podría generar efectos negativos para los usuarios y para quienes trabajan en plataformas de transporte.

Según los datos del SII —citados por el gremio Alianza In, que agrupa a las principales *apps*—, se generaron más de 125.000 empleos formales en 2025.

Entre los principales ajustes que considera el nuevo reglamento están la "adecuación de la antigüedad de los vehículos en su primera inscripción", que pasará de un año (como señalaba el reglamento anterior) a

SIGUE EN B 12

Gobierno ingresa nuevo reglamento...

VIENE DE B 11

cinco años, para disminuir las barreras de entrada para conductores. En las regiones extremas, este margen aumenta a siete años. Para los vehículos que ya operan, su antigüedad máxima podrá ser de 15 años.

Además, se elimina la exigencia relativa a la cilindrada y potencia del motor del vehículo, que el anterior reglamento buscaba implementar.

Un tercer punto simplifica los antecedentes requeridos, pues no se exigirán aquellos que el ministerio pueda obtener mediante fuentes oficiales.

También se facilitan los reemplazos, otorgando mayor flexibilidad operativa a las empresas, y al mismo tiempo se aumenta la periodicidad, pasando de 30 días a 10 días entre publicaciones de cupos disponibles.

Además, disminuyen los datos requeridos relativos a la operación del servicio, ajustando a los estrictamente necesarios para cumplir con la Ley EAT.

El antiguo reglamento establecía que una vez creado el registro, habría una distribución equitativa de cupos que quedarían definidos en el registro inicial. Las empresas consideraban que generaría una "distorsión de mercado".

Esta vez, el propio ministro De Grange afirma que "el congelamiento atenta en contra de una de las principales virtudes que tiene la industria de las apps de transporte, que es la flexibilidad de adaptar la oferta a los niveles de demanda. Las propuestas de cambio que estamos incorporando buscan mantener esta flexibilidad, a fin de no afectar la calidad de servicio de cara a los pasajeros". El anterior ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, había dicho que la antigua versión del reglamento buscaba "equiparar las condiciones entre el mercado de las aplicaciones de transporte y los taxis tradicionales".

En la nueva normativa, las modificaciones regirán tanto para el reglamento EAT como para el que regula a los taxis (decreto supremo N° 212) y se tramitarán en paralelo, indican en Transportes.

Afirman que buscan reducir el impacto

de la regulación en el empleo asociado al sector; no afectar la oferta y tarifas de los servicios EAT; y alivianar la carga para la administración, para las empresas y conductores.

La vocera de Alianza In, Marcela Sabag, valoró la posición del ministerio. "Entienden de la naturaleza de este sistema, que es la flexibilidad; este factor nos ha permitido ser la industria que más empleos formales ha generado en el último tiempo", dijo.

Nuevo software desde cero y \$513 millones perdidos

El 5 de enero de 2024, el reglamento in-

gresó por primera vez a Contraloría, aunque se retiró cinco meses después por las recomendaciones y quejas de las empresas de movilidad, y tenía plazo hasta enero de este año para su revisión. El MTT reingresó el reglamento en enero, aunque fue retirado nuevamente a las pocas semanas.

No fue aprobado en 2025 por la falta de una plataforma que registrara los datos provenientes de las empresas, condición para regularizar la operación de las EAT.

El ministerio debía licitar el diseño y desarrollo del software y la plataforma que respalda la información diaria de más de 100.000 conductores. En agosto de 2024, la Subsecretaría de Transportes contrató a la empresa Concordia Ediciones SpA por cerca de \$513 millones, luego de dos licitaciones declaradas desiertas.

En 2025, el propio ministerio acusó incumplimientos graves por parte de esta compañía, poniendo término al contrato. Desde

la empresa, en tanto, se justificaron diciendo que se consumieron todas las horas de trabajo contratadas antes de terminar el software, de modo que quedó inconcluso.

Se inició una nueva licitación que fue adjudicada, en febrero pasado, a la empresa Arkhotech (Arkho) en un contrato que según Radio Bío Bío, alcanzaría las 18.500 UF, unos \$734 millones. En agosto se cumpliría el plazo de seis meses para tener la plataforma, aunque en la industria aseguran que esos plazos probablemente aumenten.

Al respecto, De Grange sostiene: "Necesitamos trabajar, en paralelo, en la nueva versión del reglamento y en el desarrollo de la plataforma tecnológica que permita implementar el reglamento. Esperamos que una vez la Contraloría tome razón del nuevo reglamento, la plataforma se encuentre bastante avanzada y esté operativa a los pocos me-

ses de la toma de razón".

El presidente de la Asociación Chilena de Plataformas de Movilidad (Achiplam), Antonio Canale-Mayet, apunta a que "la última licitación pública establecía un cronograma que tardaba a lo menos 6 meses", y agrega que "las empresas tendrán que desarrollar internamente sus mecanismos para conectarse al registro, un proceso que no tardaría menos de tres meses una vez conocida la plataforma estatal".

Aumento en las fiscalizaciones

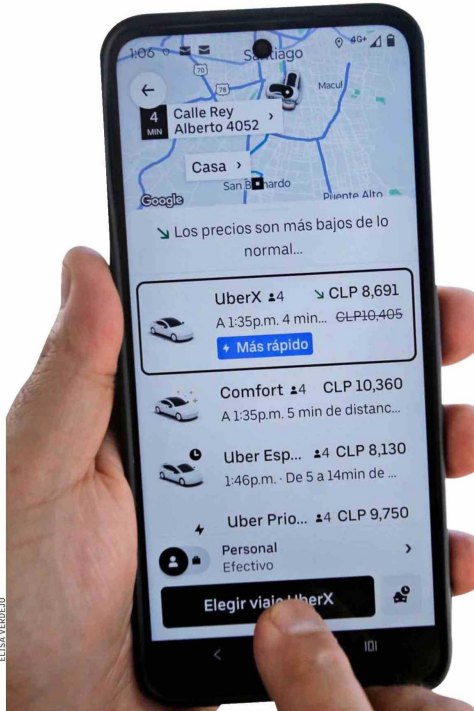
Canale-Mayet afirma que "los conductores siguen siendo sancionados a pesar de contar con dos leyes que reconocen su actividad como legítima y formal ante los problemas de implementación. (...) Se pidió transitoriamente permitir el funcionamiento; sin embargo, no se ha legislado al respecto".

Y es que el servicio aún tiene connotación de "irregular" en Chile, pese a que los choferes pagan impuestos, de acuerdo con una ley de 2022 que regula la relación laboral entre las empresas de movilidad y los trabajadores.

El aumento en las fiscalizaciones busca velar por la seguridad y por el cumplimiento de la normativa vigente. Y también genera recaudación para los municipios que sorprendan a un conductor en uso de estas apps, ya que hay multas que superan los \$800.000 en caso de retiro de vehículos.

El vocero del Sindicato de Conductores de Aplicaciones (Sincapp), Fabián Constanzo, afirma que se reunieron con el ministro y le plantearon su preocupación por un aumento y "malas prácticas" de las fiscalizaciones. "Muchas veces los controles no se enfocan en la documentación del vehículo o del conductor, sino que son 'pilladas' para poder multar, también hay casos donde los amenazan para que reconozcan el uso de la aplicación", comenta.

Asociación de Plataformas de Movilidad reclama que "los conductores siguen siendo sancionados a pesar de contar con dos leyes que reconocen su actividad".



ELISA VERDEJO