

“Ley Uber”, restricciones injustificadas

Aunque es un paso positivo que finalmente esta actividad se legalice, la ley y sobre todo el reglamento han introducido una serie de rigideces que dudosamente irán en beneficio de los usuarios y de las potencialidades que ofrece el sistema.

La ley que regula las aplicaciones de transporte remunerado -popularmente conocida como “Ley Uber”- fue promulgada en abril de 2023, pero para su entrada en vigencia requería la aprobación del reglamento respectivo, a cargo del Ministerio de Transportes. Dicho reglamento tuvo una extensa y difícil trámite, donde en tres oportunidades la autoridad reingresó el documento a la Contraloría General de la República. Finalmente el reglamento ha contado con el visto bueno del ente contralor, y aunque es ciertamente un avance que este tipo de transporte finalmente sea legalizado, a la vez parece evidente que el cúmulo de restricciones establecidas en la ley y sobre todo en el reglamento van mucho más allá de lo que se habría esperado de una regulación razonable, existiendo el riesgo de que dicha actividad introduzca

rigideces que impacten a los usuarios así como a quienes legítimamente desempeñan esta actividad.

La regulación de estas plataformas ha sido un tema álgido en distintas partes del mundo, pero en la medida que se ha transformado en un sistema de transporte ampliamente utilizado por la población, su legalización se hacia imprescindible. En el caso de Chile, se ha estimado en más de 100 mil las personas que prestan servicios parcial o totalmente a través de estas aplicaciones, en tanto que en mayo pasado -según un estudio del Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales de la UC- casi 3,4 millones de personas realizaron al menos un viaje en plataformas de movilidad, lo que da cuenta de la masividad de este servicio.

La entrada en vigencia de la llamada “Ley Uber” ha sido un paso que terminará con la anomalía de que este modo de

transporte se realice “ilegalmente”, pero es decepcionante que en vez de avanzar hacia un nuevo sistema de transporte, que potencie todas las posibilidades que hoy brindan las nuevas tecnologías, la regulación haya terminado asimilándose a la que rige para el sistema de taxis, atendiendo a criterios más propios de los años 90.

Entre los aspectos razonables de la nueva normativa, se crea un registro electrónico que contendrá la nómina de las empresas de aplicación de transportes y de conductores habilitados, reforzando aspectos de seguridad en favor de los usuarios. Pero no encuentra demasiada justificación que los vehículos deban tener una cilindrada mínima de 1,4 litros. Los atributos de seguridad y menor contaminación dudosamente guardan relación con la cilindrada, y el hecho de que se contempla una conge-

lación del número de conductores por 18 meses también es una restricción sin mayor base, perdiendo el atributo de que nuevos entrantes puedan ingresar con facilidad al sistema. Con una oferta más restringida de vehículos y conductores, no es descartable que ello se refleje en un aumento de las tarifas, y eventualmente en que los tiempos para satisfacer los servicios aumenten, sobre todo en zonas rurales, sin mencionar el potencial problema de que una fuente de ingresos para muchos chilenos se haga menos accesible.

Tampoco se entiende la utilidad de forzar a que los conductores tengan licencia profesional, para lo cual se contempla un año de plazo. Además de que hoy en día los tiempos para obtener licencias pueden tardar meses, habrá otros sistemas menos onerosos para asegurar que estamos frente a un conductor responsable.