

Fecha: 15-01-2026
Medio: La Tercera
Supl.: La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: A contrarreloj: Ministerio de Transportes abre nueva licitación para lograr entrada en vigencia de Ley Uber antes del 11M

Pág.: 32
Cm2: 699,1

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: ☐ No Definida

A contrarreloj: Ministerio de Transportes abre nueva licitación para lograr entrada en vigencia de Ley Uber antes del 11M

A pesar de la resistencia de algunos actores, que claman que la norma sea abordada “con tiempo” en el gobierno de Kast, la actual administración intenta acelerar la marcha para que entre en vigor antes del cambio de mando. Sin embargo, un concurso público clave frena esas intenciones.

Sofía Álvarez

El recorrido de la Ley EAT -también llamada Ley Uber-, que busca regular a las aplicaciones de transporte de pasajeros, ha estado poblado de contratiempos. Hoy, a menos de dos meses del fin de un gobierno que la ha impulsado con ahínco, se encuentra en suspenso, con una licitación incierta para la plataforma de registros, pilar fundamental para aplicar la norma. Dicho de otra forma, su puesta en marcha antes del 11 de marzo es incierta.

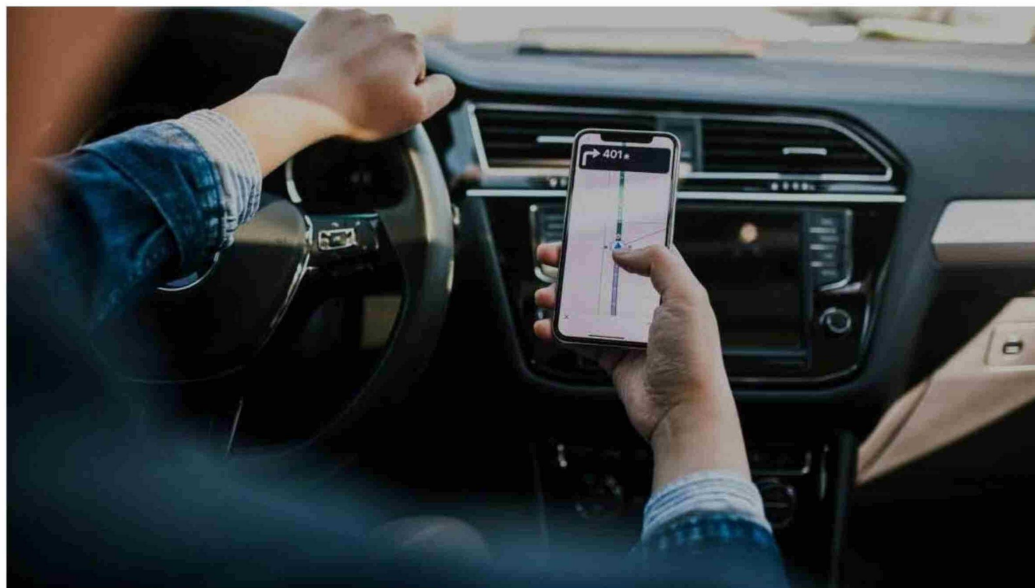
“Como ministerio estamos trabajando para dejar la Ley EAT implementada”, aseguran desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) a La Tercera.

Un elemento pendiente que tiene la Ley Uber es una de las plataformas fundamentales para su desarrollo: un registro de Empresas de Aplicación de Transporte (EAT). Pero el viernes 9 de enero, con una resolución de la Subsecretaría de Transportes, se dio a conocer que la entidad declaró desierta la licitación que buscaba un proveedor para el desarrollo de la infraestructura tecnológica. Esto vino a torpedear la intención del Ejecutivo de dejar andando la ley antes de entregar la administración.

La semana pasada, la comisión evaluadora declaró inadmisibles la única oferta que recibieron, que era de TIVIT Chile Tercerización de Procesos, Servicios y Tecnología SpA. Entre los motivos del rechazo de la oferta estuvo el incumplimiento de requisitos mínimos, o que todos los proyectos se basaran en la arquitectura cliente-servidor o de microservicios web que se exigían.

La falta de acreditación de experiencia requerida también fue un punto relevante, ya que TIVIT presentó cinco proyectos que no fueron directamente ejecutados por la entidad postulante: tres de ellos fueron filiales en Perú, Colombia y otra razón social. Además, la licitación exigía una plataforma con servicios en la nube de Amazon Web Services (AWS) y requisitos estrictos de arquitectura informática.

Con el fin de acelerar la marcha, el MTT, a través de la Subsecretaría de Transportes, publicó una nueva convocatoria en Mercado Público el mismo 9 de enero, la que cierra la próxima semana con un presupuesto de 18.500 UF. “Esta ley es sumamente



► La Ley EAT, también llamada Ley Uber, busca regular a las aplicaciones de transporte de pasajeros.

relevante para la seguridad de pasajeros y conductores y el acceso a la información de la autoridad sobre el parque, aspecto clave para una mejor toma de decisiones”, afirman desde una cartera que ha intentado por todos los medios que la ley aprobada en 2023 entre en vigor, a pesar de la resistencia de las propias aplicaciones y de expertos que han advertido por mermas en la fuerza laboral.

“Claramente está habiendo una falla en la concepción misma que existe de la aplicación de la ley, con una gran cantidad de datos muchas veces demasiado detallados, que ha mostrado que el ministerio no tiene las capacidades para poder gestionar y esto ha quedado claro en estas licitaciones fallidas que no han permitido atraer empresas relevantes del sector tecnológico, haciendo que haya un gran signo de interrogación sobre qué es lo que va a pasar en la práctica con esta ley”, sostiene el académico de la Escuela de Ingeniería Industrial de la PUCV, Franco Basso.

Al respecto y consultados por la baja convocatoria que está teniendo su proceso

de licitación, desde el ministerio responden que “la seguridad de los datos es un aspecto muy relevante, lo que exige ciertos parámetros que deben cumplir las empresas desarrolladoras”. En el mismo sentido agregan que “es necesario considerar el volumen de información que ingresará a esta plataforma, lo que también se traduce en un desafío para algunas empresas y que exige un nivel de especialización alto”.

En tal sentido, es relevante considerar que en octubre de 2025 terminó de forma anticipada el contrato con la empresa Concordia, que estaba encargada del desarrollo de una de las plataformas necesarias para la ley. Esto, por incumplimientos en las exigencias técnicas del ministerio. Ante este escenario la cartera llamó a una nueva licitación el pasado noviembre, para adjudicarla en marzo.

“Estos sistemas tecnológicos finalmente son gran parte del soporte para que la ley no sea letra muerta”, sostiene Basso.

El académico, además, aborda la idea de que la administración Boric no alcance a

poner en marcha la ley. “Evidentemente no hay tiempo de lanzar una nueva licitación y adjudicarla. La implementación de la ley, que ya es un hecho, va a quedar para el próximo gobierno”, afirma. Esto era algo que ya venían pidiendo algunos actores involucrados en este tema, algo a lo que el actual gobierno se resistía.

“Lo que se ha transmitido dentro de la próxima administración es que quizás haya algunas simplificaciones que se le puedan hacer a la aplicación de la ley, que podría llevarnos a que esto se retrase aún más”, agrega Basso.

En ese sentido, Marcela Sabat, directora ejecutiva del gremio de empresas de aplicaciones, dice que “a esta altura lo más prudente es que este tema sea abordado por el próximo gobierno con tiempo, diálogo y por supuesto responsabilidad. Apurar una entrada en vigencia sin certezas puede dejar fuera a más del 80% de los conductores actuales y poner en riesgo a miles de empleos”.

Hasta el cierre de esta edición, no habían oferentes para la nueva licitación. ●