

Fecha: 03-03-2026
Medio: Las Últimas Noticias
Supl.: Las Últimas Noticias
Tipo: Noticia general
Título: **Polémica por reglamento de ley Uber: "O los viajes no se harán, o van a subir los precios"**

Pág.: 10
Cm2: 612,3

Tiraje: 91.144
Lectora: 224.906
Favorabilidad: ☐ No Definida

Economista David Bravo realizó un estudio sobre los efectos negativos de la normativa sobre aplicaciones de transporte

Polémica por reglamento de ley Uber: "O los viajes no se harán, o van a subir los precios"

Futuro ministro de Transportes, Louis de Grange, emplazó, a través de X, al gobierno a no aplicar reglamento de la ley, porque "genera negativos impactos en pasajeros (precios y calidad) y conductores (desempleo)".

ARIEL LARA

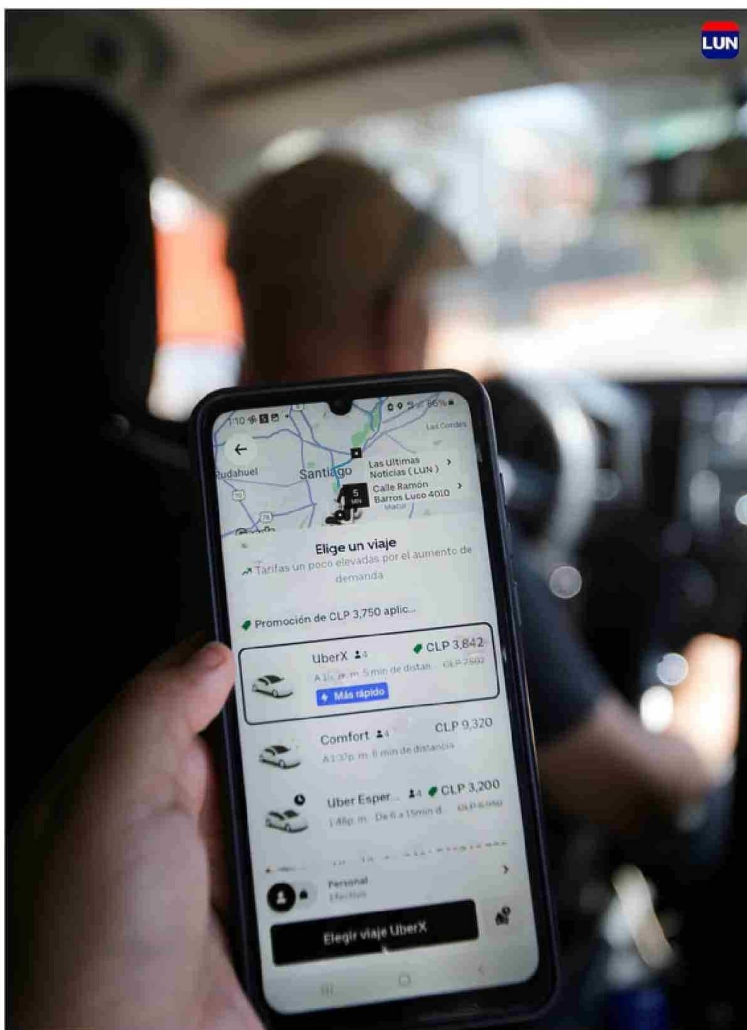
A través de su cuenta de X el futuro ministro de Transportes, Louis de Grange, emplazó directamente al actual titular de dicha cartera, Juan Carlos Muñoz, para que no se publique el reglamento de la ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT), la popular ley Uber, que regula el funcionamiento de las aplicaciones de transportes. Una vez publicado el reglamento, entra en vigencia la ley, pero De Grange considera que este tiene fallas y debe ser revisado porque, "genera negativos impactos en pasajeros (precios y calidad) y conductores (desempleo)".

En su publicación el próximo ministro compartió la editorial publicada por el diario "El Mercurio" este lunes, donde se afirma que, "se trata de una mala ley para resolver un problema inexistente. Los efectos sociales serán importantes. Los conductores a tiempo completo probablemente cumplirán las condiciones, porque la alternativa es cambiar de oficio. Los que tendrán problemas con la ley son aquellos de tiempo parcial, ya sea porque no han obtenido la licencia profesional (que tiene un costo no menor) o porque sus vehículos exceden el límite de antigüedad requerido o no poseen la cilindrada mínima", lo que derivaría en, "un incremento en el precio del servicio a los usuarios y en una menor disponibilidad de autos".

La ley Uber fue promulgada en abril de 2023, pero su entrada en vigencia se ha atrasado porque aún no se implementa la plataforma tecnológica para el registro de los conductores. Tras dos licitaciones fracasadas, el ministerio de Transportes entregó dicha tarea a la empresa Arkhotech SpA, recién a inicios de febrero. Sin ese software funcionando la ley no puede entrar en vigencia.

El estudio

Sobre los efectos negativos de la ley, ya advirtió el economista David Bravo,



"Los que tendrán problemas con la ley son aquellos de tiempo parcial", menciona Bravo.

director del Centro UC de Encuestas y Estudios Longitudinales, quien este lunes 9 de marzo participará de un seminario organizado por el Instituto Libertad sobre el impacto del reglamento de la ley 21.553. Bravo hizo un estudio cuyas conclusiones compartió con este diario. A octubre de 2025, trabajaban 134.000 personas como choferes de vehículos de aplicaciones de transportes, con 20.100.000 viajes en todo el país, en dicho mes.

La ley establece la inscripción de conductores y vehículos en los primeros seis meses desde la entrada de vigencia de la norma, luego de lo cual "se congela" el registro por 18 meses,

sin la posibilidad de nuevas inscripciones. Además, se fija en diez años la antigüedad máxima del vehículo, con una cilindrada mínima de 1,4 litros, más la exigencia de licencia profesional a los conductores a contar de los 12 meses de vigencia de la norma.

Basado en dichos requisitos, según el estudio de David Bravo, solo el 18,4% de los conductores que trabajaron en septiembre de 2025 cumpliría con la antigüedad del vehículo, la cilindrada y la licencia profesional, dejando al 81,6% fuera. O sea, de los 134.000 choferes, 109.000 no podrían trabajar. Y, si se consideran los últimos 30 meses, donde 458.000 personas

laboraron en Uber, Didi, Cabify u otra aplicación de transportes, 393.000 quedarían fuera de las plataformas.

¿Son razonables estos requisitos?

"La ley era necesaria, había que regular a quienes trabajan en las aplicaciones para que no les quitan el auto y tener un control, pero quienes seguimos el mercado laboral no les encontramos sentido a algunas cosas. La esencia del servicio es la flexibilidad, pero la ley tiene problemas en ese aspecto y uno de los principales es la exigencia de licencia profesional, más si hoy en día las municipalidades tienen problemas con las licencias normales. El otro problema es el congelamiento de los registros. En nuestro estudio vimos que de 100 conductores, 40 seguían trabajando al cabo de seis meses, hay una alta rotación. Si congelas por 18 meses las nuevas inscripciones, habrá menos conductores.

Y si hay menos personas ofreciendo el servicio, los precios suben.

"Oferta y demanda. Si solo una fracción pequeña de conductores puede cumplir con los requisitos, eso significa que la calidad del servicio se verá afectada. La esencia de las plataformas es la flexibilidad. Si se restringen los conductores porque su vehículo no cumple, o porque se congela el parque de conductores, o los viajes no se harán, o subirán los precios. No solo vas a afectar a las entre 100.000 y 200.000 personas que trabajan, sino a los millones de personas que hacen viajes mensualmente. Veamos lo que pasa cuando hay un evento deportivo, o para el Año Nuevo, o en fechas especiales, suben los precios y eso ocurre por un tema de oferta y demanda, porque hay poca gente trabajando. Pero es un contrasentido que haya menos gente trabajando por una ley. Antes de la pandemia los viajes mensuales en Chile eran 12.000.000, ahora superan los 20.000.000. Acá tampoco se ha tomado en cuenta que si el servicio se ve afectado, los usuarios van a reclamar porque las aplicaciones de transporte ya son parte de su vida".

De paso se afecta el empleo.

"Mire, la razón por la que la gente trabaja es porque le da flexibilidad y es una opción de generar ingresos, incluso si estás sin pega, si estás trabajando en otra cosa. Conductores que nosotros consultamos nos decían era una especie de seguro de desempleo, la gente hace Uber cuando necesita dinero por la flexibilidad de entrar y salir del sistema. Si se congela la inscripción, se pide licencia profesional, no existirá esa flexibilidad, eso no es razonable cuando tenemos problemas de desempleo".