

■ De acuerdo con el estudio realizado por el economista y académico de la UC, David Bravo, la implementación de esta ley podría dejar fuera del mercado a 109 mil conductores en el primer año de vigencia.

POR BLANCA DULANTO

A menos de dos meses de que asuma José Antonio Kast en La Moneda, una nueva arista de conflicto surge entre las administraciones saliente y entrante: la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte (Ley EAT), más conocida como "Ley Uber", la cual busca regular las aplicaciones de transporte de pasajeros.

La norma fue aprobada en 2023 tras una discusión de casi seis años en el Congreso, no obstante, al día de hoy todavía no entra en vigor. Si bien fue la demora de la toma de razón del reglamento lo que retrasó la entrada en vigencia de la ley, el pasado viernes la Subsecretaría de Transportes declaró desierta, por tercera vez, la licitación que busca un proveedor para el desarrollo de la infraestructura tecnológica necesaria para implementar la ley, lo que complicó aún más su puesta en marcha.

Esta sería la pieza clave que le faltaría al Gobierno para poder publicar el reglamento en el Diario Oficial y para que así entre en vigencia la ley. Fuentes de la industria advirtieron que ahora el gobierno apretó el acelerador para poder dejar funcionando la normativa antes del 11 de marzo.

Consultados por **DF** sobre el tema, desde el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) afirmaron que "como ministerio estamos trabajando para dejar la Ley EAT implementada. Ello, pues es a lo que estamos mandatados, así como también porque creemos que es una contribución para facilitar la llegada de la nueva administración".

"En lugar de dejar un desafío, estamos trabajando para dejar un camino avanzado", agregó la cartera.

Pero la industria no lo ve con los mismos ojos. A juicio de la directora ejecutiva de Alianza In -gremio de las aplicaciones-, Marcela Sabat, "el actual Gobierno ha buscado acelerar la publicación del reglamento para que la Ley EAT entre en vigencia dentro de su mandato, aun cuando persisten dificultades operativas graves, como el retraso en la plataforma de registro, la falta de certezas técnicas y los impactos que esto tendrá tanto en los municipios como en el empleo".

En ese sentido, para la repre-



Gobierno acelera aplicación de Ley Uber y abre nuevo flanco con Kast por impacto en el empleo



El ministro de Transporte y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz.

sentante del gremio que agrupa a las plataformas de transporte de pasajeros, esto no sería dejar un camino avanzado, sino que supondría "implementar a ciegas" la regulación.

"El problema es que la urgencia política no ha ido acompañada de una preparación técnica equivalente. Hoy se habla de entrada en vigencia sin que exista claridad sobre la integración de sistemas, el tratamiento de datos, ni la capacidad real de los municipios para absorber la demanda. Este es precisamente el peor momento para improvisar:

implementar a ciegas una regulación de esta magnitud puede destruir un ecosistema laboral que hoy funciona y aporta al país", puntualizó Sabat.

Problemas para la nueva administración

En los pasillos de la "Moneda chica" uno de los nombres que se perfila como ministro de Transporte es el de Louis de Grange, quien a diferencia del actual jefe de cartera, Juan Carlos Muñoz, ha afirmado -en varias ocasiones- que "las apps de movilidad tienen un enorme potencial".

Según fuentes entendidas en el tema, en caso de entrar en vigencia la Ley Uber, el principal problema para la administración de José Antonio Kast será el impacto en el empleo.

El estudio Plataformas de Movilidad realizado por el economista y director de Centro UC de Encuestas y Estudios Longitudinales, David Bravo, concluyó que "109 mil de los 134 mil conductores activos en octubre de 2025 quedarían fuera de las plataformas al cabo del primer año de vigencia de la ley".

Consultado por **Diario Financiero**, Bravo sostuvo que, en simple, "eso equivale a un punto adicional de desempleo", sin embargo, hizo hincapié en que -de acuerdo con el estudio- "el número que vería negativamente afectadas sus posibilidades de estar activos por los requisitos se incrementa a 393 mil personas cuando se considera a las 458 mil personas que se des-

empeñaron como conductores en los últimos 30 meses".

A su vez, el experto afirmó que "se puede apreciar que el número de personas que ha trabajado como conductor ha venido creciendo a tasas de dos dígitos en los últimos años. No existe otro grupo en el mercado laboral que registre este dinamismo. Por ello, resulta preocupaante que se plantea ir adelante con esta normativa, en el marco de un mercado laboral que tiene desempleo crónico (35 meses con desempleo sobre 8%) y con bajo dinamismo en el empleo".

En esa línea, Sabat sostuvo que -de avanzar con la implementación de la ley- "el nuevo Gobierno heredará una situación particularmente delicada" y enfatizó en que "con los requisitos tal como están, más del 80% de los conductores actuales quedaría fuera del sistema en el primer año, principalmente por la exigencia de licencia profesional. Eso no es un ajuste menor, es una exclusión masiva. Por eso solicitamos plazos realistas y graduales, certeza jurídica y técnica; y evaluar los efectos laborales antes de ejecutar sanciones o congelamientos. No podemos permitir que una mala implementación deje a miles de familias sin ingresos".

Estas críticas se sumaron a los dichos del nuevo embajador de Estados Unidos en Chile, Brandon Judd, quién el jueves pasado -a través de su cuenta en Twitter- sostuvo que "lamentablemente, la sobre regulación, como la Ley de Aplicaciones de Transporte, perjudica tanto a las empresas como a los consumidores".