

Empresas de Aplicaciones de Transporte

Las reacciones y debate por el reglamento de la "Ley Uber"

● Mientras algunos apremian la promulgación de la ley, otros coinciden con el ministro De Grange en que el reglamento original presenta restricciones "absurdas".



El ministro Luis de Grange advirtió que el texto original amenazaba con subir las tarifas y aumentar el desempleo en un punto porcentual.



La reapertura de la discusión sobre la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte, conocida como "Ley Uber", generó el ministro de Transportes, Luis de Grange, al informar que está en conversación con Contraloría y Segpres para aplicar modificaciones al reglamento.

En entrevista con La Tercera, el ministro apuntó que los cambios apuntan a eliminar la exigencia de que la cilindrada del vehículo sea de 1.400 cm³, lo mismo que con la condición de antigüedad. Aseveró que el objetivo "es evitar que un 85% de los usuarios a nivel nacional vea afectada su movilidad". En ese sentido, reprochó que el reglamento original contiene "restricciones que son absolutamente innecesarias", como "que no podías moverte entre comunas vecinas, es bien absurdo".

Entre los que replicaron a De Grange estuvo su antecesor en el cargo, el exministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz. "Con relación a la 'Ley Uber' no es correcto que los vehículos no puedan moverse entre comunas. La ley -tal como ocurre con los taxis que es el sector que se buscaba equiparar- regula la movilidad entre regiones, permitiendo que un conductor lleve a un pasajero fuera de su región, pero no admite que se quede a trabajar en

ella", dijo en una columna al mismo medio, dijo. Del mismo modo, reparó que "la exigencia de un año de antigüedad de los vehículos indicada por el ministro no afecta a los que operan actualmente que pueden alcanzar hasta los 10 años, sino a los que se sumen una vez que la ley entre en régimen".

Por todo, el exministro instó a que "más allá de las legítimas diferencias que pueden existir, es crucial informar y discutir con rigor, basado en datos y ciertamente con altura de miras".

Parlamentarios

Desde la Cámara, el diputado Cristian Tapia (PPD) comentó que si el reglamento se va a modificar, "debe ser para mejor. Yo estoy de acuerdo que siempre van a existir y se puedan hacer mejoras, pero no tirar al tacho a la basura todo un trabajo serio y responsable que se ha hecho hasta el momento".

A su vez, el diputado Ignacio Achurra (FA) relevó que "la Ley Uber tuvo una larga discusión ahí en el Congreso y es importante que entre en vigencia porque va a elevar los estándares de seguridad de información tanto para los conductores como para los pasajeros".

Por su parte, la diputada Natalia Romero (UDI) exhortó a "que se pueda flexibilizar,

para que así no disminuyan los viajes, no disminuya la oferta, porque sabemos que en distintos regiones del país hay una baja influencia de transporte público".

Al respecto, la diputada Marlene Pérez (Ind-UDI) coincidió con el ministro arguyendo que "la rigidez de las medidas propuestas podría provocar la desaparición de hasta el 80% de los viajes. Aquí el desafío es claro: garantizar mayor seguridad tanto para los pasajeros como para los conductores, pero sin poner en riesgo la continuidad del servicio. Tenemos que ser cuidadosos y hacer los ajustes necesarios para no perjudicar justamente a quienes dependen de este sistema día a día".

Si bien el diputado Fabián Ossandón (PDG) criticó que "no es posible que hoy tengamos una ley aprobada, pero sin un reglamento claro para su aplicación", llamó a que no se saque adelante "con cualquier reglamento, sino con uno moderno, realista y centrado en la seguridad, tal como ocurre en otros países donde existen reglas claras e incluso zonas definidas para este tipo de servicios". "Lo que hoy corresponde es una regulación equilibrada que ordene el sistema y permita que esta industria funcione de manera segura y eficiente en beneficio de todos", sostuvo.