

Fecha: 10-03-2026
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
 Tipo: Noticia general
 Título: Transportes posterga puesta en marcha de "Ley Uber" y aplicaciones piden revisar normativa con nuevas autoridades

Pág.: 10
 Cm2: 615,6

Tiraje: 126.654
 Lectora: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

N. BIRCHMEIER

En medio de cuestionamientos al reglamento y falta de *software* de recolección de datos:

Transportes posterga puesta en marcha de "Ley Uber" y aplicaciones piden revisar normativa con nuevas autoridades

Futuro ministro de Transportes, Louis de Grange, asegura que aplicarán ajustes, dado que podría afectar las tarifas para usuarios y el nivel de empleo asociado a estas plataformas.



Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes.



Louis de Grange, futuro jefe del Ministerio de Transportes.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) dio pie atrás a su intención de dejar implementada la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT), también conocida como "Ley Uber", antes del término del actual gobierno.

Esta legislación regulará a la industria de transporte de pasajeros vía aplicaciones móviles en el país. Si bien la Ley 21.553 fue promulgada en abril de 2023, su entrada en vigencia aún no se concreta, dejando a miles de conductores y usuarios de estas plataformas de movilidad en un espacio de "ilegalidad".

La cartera liderada por Juan Carlos Muñoz indicó ayer que no publicará el reglamento de la ley, por lo que el proceso quedará en manos del próximo gobierno. Desde el MTT explicaron que esta decisión permitirá a la futura administración concluir la implementación, aplicando previamente las modificaciones que considere pertinentes.

La implementación de la Ley Uber fue uno de los temas que se abordaron durante las reuniones bilaterales que mantuvo el actual ministro Muñoz con su sucesor Louis de Grange.

De Grange había manifestado sus reparos a la entrada en vigencia del reglamento para la Ley EAT—paso previo para que la normativa entre en vigor—, e instaba a su postergación.

Tras conocerse la medida del MTT, De Grange señaló que "es fundamental modificar la actual versión del reglamento de la Ley EAT, básicamente, para no afectar la calidad de servicio que enfrentan cientos de miles de personas que diariamente utilizan las aplicaciones de transporte".

"En su formato actual, el reglamento podría afectar a cerca de un 85% de la oferta disponible para los usuarios, lo que tendría un impacto muy negativo tanto en las tarifas como en los mayores tiempos de espera y en la cobertura espacial, ya que se reduciría fuertemente la oferta".

Cuestionamientos

La normativa se encontraba

en la etapa previa a su implementación, puesto que su reglamento—aprobado por Contraloría— debía publicarse en el Diario Oficial y 30 días posteriores a esa fecha entraba en vigor.

Sin embargo, la industria de las *apps* móviles reclamó que la normativa establece una serie de requisitos para los conductores (como obtener una licencia profesional o requisitos de cilindrada y antigüedad de vehículos) que podrían dejar fuera del mercado a miles de chóferes que utilizan estas aplicaciones para complementar sus ingresos.

También acusaron que el Ejecutivo enfrentó una serie de inconvenientes para poner en

marcha la ley, relacionado con la adjudicación de la creación del sistema informático asociado a esta nueva normativa.

La cartera encabezada por Juan Carlos Muñoz logró adjudicar a inicios de febrero, y luego de tres licitaciones fallidas, a la consultora nacional Arkhotech el desarrollo del sistema que permitiría soportar el registro de las empresas, conductores y vehículos, entre otras medidas vinculadas a la implementación de la ley.

En el sector de *apps* de transportes señalaban que la creación y futura implementación de este *software* iba a tardar, al menos, seis meses desde su adjudica-

ción, por lo que "apurar" la publicación del reglamento podría generar efectos negativos a la puesta en marcha de la ley.

En este contexto, actores de la industria valoraron la decisión del MTT para revisar los alcances de la implementación de la Ley EAT.

Marcela Sabat, la directora ejecutiva de Alianza In (gremio que reúne a Uber, Cabify, Didi y Rappi), afirmó que la medida anunciada es "la correcta y agradecemos que se haya desistido de publicar un reglamento que hubiese impactado negativamente a la ciudadanía en diferentes aspectos".

"Publicar este reglamento sig-

nifica desconectar a un número importante de conductores del sistema, (y esto) les hubiese impedido a miles de familias generar ingresos todos los meses (...). Además, estamos evitando un problema complejo de datos personales y de congestión en departamentos de tránsito en las municipalidades de todo Chile", aseguró Sabat.

Desde la plataforma Uber señalaron que "reiteramos nuestra disposición a colaborar con las nuevas autoridades para que la normativa se implemente de manera adecuada y sostenible, resguardando las oportunidades de ingresos que esta actividad genera para miles de personas y fortaleciendo una movilidad segura para los millones de usuarios de la *app* en todo Chile".

Por otra parte, el futuro ministro De Grange afirmó que podrían ser "unos 200.000 conductores que se verían afectados, lo que podría implicar un punto entero en el nivel de desempleo que experimentamos a nivel nacional".

Espacios de mejora

Una de las críticas a la normativa es que esta se excedió al exigir, por ejemplo, el requisito de contar con licencia profesional a los conductores de aplicaciones, cuando esta es una actividad donde un alto porcentaje de ellos trabaja *part time* como una

manera de complementar ingresos.

Pese a estos alcances, que apuntan a no extralimitar una fuente importante de ingresos para miles de personas en el país, usuarios han planteado que igualmente existen espacios de mejora en la norma.

Es el caso de la lectora Bárbara Gormaz Arteaga, quien fue víctima de un accidente en el marco de un viaje con Uber.

Cuenta que tras contactar a Carabineros se enteró que el conductor tenía la licencia vencida, se había cambiado el nom-

bre en la aplicación y acumulaba órdenes judiciales: dos por violación y dos por hurto, información que, por su naturaleza, no figuran en el certificado de antecedentes, pero que es rastreable.

Cuestiona que una empresa del nivel de tecnología de Uber no cuente con mecanismos de verificación continua,

sobre todo si su modelo de negocio se basa en la confianza. Agrega que la plataforma exige renovación de documentos solo una vez al año, mientras otras industrias como la aérea o bancaria aplican filtros biométricos, contrastan bases de datos en tiempo real y generan alertas automáticas ante cambios de identidad. También critica que la normativa establece requisitos de habilitación inicial, pero no contempla control continuo ni sanciones proporcionales ante fallos de verificación.

FALTA VERIFICACIÓN
 Usuarios cuestionan que una empresa del nivel de tecnología de Uber no cuente con mecanismos de verificación continua de antecedentes de conductores, sobre todo si su modelo de negocio se basa en la confianza.