

Fecha: 23-02-2026
Medio: El Mercurio
Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: Uber Chile y ley de apps de pasajeros: "Estamos en contra de una legislación apurada, obstinada, improvisada"

Pág.: 8
Cm2: 951,5

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: ☐ No Definida

NICOLÁS BIRCHMEIER

La ley EAT (Empresas de Aplicaciones de Transporte), también conocida como "ley Uber", se encuentra en su etapa final para entrar en vigencia, lo que genera un ambiente de incertidumbre en esta industria.

Si bien la legislación que busca regular las aplicaciones de transporte de pasajeros fue promulgada en abril de 2023, lleva más de dos años sin implementarse debido a una serie de inconvenientes que enfrentó el Ejecutivo para adjudicar la creación del sistema informático asociado a esta nueva normativa.

Luego de tres licitaciones fallidas, la cuarta fue la vencedora; a inicios de febrero el Ministerio de Transportes adjudicó a la consultora nacional Arkhotech —especialista en arquitectura de software— como la empresa encargada de desarrollar el sistema que permitiría soportar el registro de las empresas, conductores y vehículos, entre otras medidas vinculadas a la implementación de la ley 21.553.

Solamente restaría el paso de publicación del reglamento, que posee el visto bueno de la Contraloría, en el Diario Oficial. De esta forma, entraría en vigor la ley, 30 días después de dicha publicación.

Bajo este escenario, la tecnológica multinacional Uber advirtió sobre los posibles efectos que generaría la potencial entrada en vigor de la ley en materias económica y social. En entrevista con "El Mercurio", Federico Prada, gerente general de Uber Chile, señala que esta normativa, tal como está considerada su implementación y exigencias (como obtener una licencia profesional o requisitos de cilindrada y antigüedad de vehículos) que estipula la normativa, podría dejar afuera del mercado a más de 180 mil conductores que usan la plataforma de la empresa para generar ingresos.

El ejecutivo indica que del universo de conductores, entre un 25% y 35% utilizan la app y se dedican a tiempo completo a trabajar a través de la plataforma. El 75% restante complementa su renta a través de los servicios de Uber.

En caso de materializarse la publicación del reglamento, trasapando al próximo gobierno la implementación de esta ley, Prada afirma que esta iniciativa podría convertirse en el nuevo "Transantiago" en materia de movilidad.

"Estamos comprometidos con que esta regulación entre en vigencia, pero hagámoslo de manera responsable, sin improvisar y sin generar una hecatombe o externalidades negativas del orden de magnitud de un Transantiago", señala.

Uber Chile y ley de apps de pasajeros: "Estamos en contra de una legislación apurada, obstinada, improvisada"

Federico Prada, gerente general de la firma en Chile, acusa que el Gobierno buscaría apresurar publicación de legislación antes del 11 de marzo, pese a que no se encuentran las condiciones para su implementación. Afirma que su impacto podría ser un nuevo "Transantiago" en términos de mala planificación.



Federico Prada, gerente general de la firma en Chile.

hículo y su antigüedad, que no todos los conductores hoy en día lo pueden cumplir. También porque no existe cierta gradualidad en la implementación de esa norma. Eso desde el aspecto técnico.

Este tema también hay que verlo desde el aspecto práctico, es decir, la ley entra en vigencia 30 días posteriores a la promulgación del reglamento. Solo falta la publicación en el Diario Oficial, pero eso se ha dilatado por diferentes motivos. Sin embargo, el ministro durante las últimas semanas ha dicho que es responsabilidad de él dejar publicado el reglamento para entrar en vigencia".

—¿Qué estaría demorando ese proceso?

"La última información que tuvimos respecto al reglamento fue que hace unas semanas se adjudicó la licitación de la configuración de este software que permite, según el propio ministro, intercambiar información con las aplicaciones y tener vigente toda su documentación, que deben ser en torno a 2 millones de documentos, porque estamos hablando de que piden entre 8 a 10 documentos a 250.000 conductores (de nuestra aplicación).

Según el contrato de adjudicación, toma al menos seis meses realizar la primera etapa del contrato. Es decir, podríamos esperar que recién en seis meses contar con las condiciones habilitantes y el mínimo técnico y administrativo para que las aplicaciones puedan registrar a los socios conductores, intercambiar la información necesaria para que los entes gubernamentales puedan realizar sus labores de fiscalización y otros".

—¿Cómo les afecta esta situación?

"Acá es donde está la responsabilidad de decir ¿por qué vamos a implementar (la ley) si no tenemos las condiciones mínimas para que se pueda implementar? Somos muy proregulación y siempre hemos abogado por tener una reglamentación y una regulación que formalice lo que esto viene sucediendo hace 10 o 12 años en el país, que es formalizar cómo nos movemos (...). No estamos en contra de la reglamentación ni de la ley. Estamos en contra de una legislación apurada, obstinada, improvisada e irresponsable, que es lo que correspondería si el ministro decide publicarla en las próximas dos-tres semanas".

—¿Creen que el Gobierno está apurado en esta materia?

"La verdad, no sé qué está en la cabeza del ministro ni del Gobierno. En lo que sí estamos muy claros es en que nos preocupa mucho el impacto que esto genera en la generación de ganancias de los conductores, en el desempleo y oportunidades laborales de 250.000 personas".

—¿Qué aconsejarían al Ejecutivo?

"Nuestra petición al ministro (Muñoz) es que quienes serán los responsables de la implementación de una regulación compleja, con varios desafíos técnicos, sean los mandatados para hacer una implementación ordenada y eficaz".

—¿Por esta ley están evaluando su continuidad en Chile?

"No, por la ley no. Somos una empresa de tecnología que tenemos varias líneas de negocio en que estamos comprometidos con Chile".

—Lo descartan...

"No hay duda en eso".

—Al proyectar una salida de conductores del mercado, ¿para los usuarios significará un alza de precios?

"Si quieres tratar de servir y tener un nivel de servicio parecido, la única forma es concentrar la oferta de conductores en donde hay una mayor disposición a pagar".

—¿Cuáles son sus preocupaciones en torno a la ley EAT o ley Uber?

"Hay un reglamento que fue aprobado por la Contraloría, pero no ha sido promulgado por la actual administración. Y lo que nos preocupa mucho es dejar un reglamento y una ley vigente durante las últimas dos o tres semanas de un gobierno cuando tuvieron un período de casi tres años para hacerlo. (El Gobierno) quiere dejar listo algo en tres semanas que no han hecho en tres años".

—¿Lo consideran irresponsable por parte del Gobierno?

"Es una irresponsabilidad dura. Somos de la postura de que lo importante (...) en la promulgación de una ley es su implementación efectiva y los efectos en el tiempo de dicha implementación,

más que la firma propiamente tal. Lo que estamos viendo acá pareciera ser no solo irresponsable, sino también improvisar".

—¿En qué sentido?

"Dejar pasada una ley, como lo ha manifestado de manera pública el ministro (Juan Carlos Muñoz) en las últimas semanas, a dos o tres semanas de terminar un gobierno, cuando no son ellos quienes son los encargados de implementarla, ni son ellos quienes van a tener que asumir el costo político, técnico y administrativo de una regulación que hoy en día todavía sigue con aristas abiertas. También, por todo el impacto que provoca esta implementación a la rápida y por cumplir, que va a afectar a cerca de 250.000 conductores que el año 2025 generaron ganancias a tra-

vés de la plataforma de Uber".

—¿Cuáles son los efectos que estiman a partir de esta ley?

"Doscientos 50.000 conductores generaron ganancias durante 2025 con Uber. Pero estimamos que con la entrada en vigencia de la ley, con todas sus condiciones durante un período de un año, hoy en día un 74% de esos conductores no cumple con todos los requisitos que la ley exige. Estamos hablando de más o menos 185.000 personas (...). Eso podría representar que el desempleo suba del actual 8% a un 10%".

—¿Qué factores influyen en esa estimación?

"La ley y la regulación vigente impone condiciones y restricciones, desde un punto de vista de capacidad de cilindrada de un ve-

El ecosistema de las aplicaciones de transporte podría ser un nuevo "Transantiago"

—A nivel de industria, ¿han calculado el impacto de esta normativa?

"El gremio de las aplicaciones de la Alianza In y el economista David Bravo han mencionado que más de un millón de personas han generado ganancias a través de estas aplicaciones. Estamos hablando de una fuente de ingreso, ya sea principal o complementario, que es súper importante".

"Hoy en día estamos en un momento de transición gubernamental, en un momento de reactivación económica, donde creemos

que no tener gradualidad y también implementar normativas sin sus condiciones habilitantes mínimas conlleva costos y externalidades negativas muy fuertes, que pueden ser del orden de un Transantiago".

—¿La Ley Uber puede ser el nuevo Transantiago?

"Transantiago recordemos que era un sistema súper moderno con buses nuevos, oruga, etcétera. Pero su implementación fue distinta a lo que se planeaba.

Estamos alertando que acá puede pasar lo mismo. Estamos diciendo: hoy en día, con el grado de desarrollo que tenemos, de los habilitantes mínimos de la ley, desde un punto de vista técnico y administrativo, es una irresponsabilidad poner en vigencia una ley en 3 semanas que quedan de gobierno, cuando tuvieron un período de más de 3 años que debería haberse tenido listo.

—¿Cree que esta ley podría generar el

mismo efecto del Transantiago?

"Ojalá no, pero las condiciones que hoy tenemos, y nuestra lectura es que puede pasar eso, lo que es muy grave por el impacto que tienen las aplicaciones en la movilidad de la gente. En el día a día, se cubre una deficiencia de transporte público en regiones o en traslados nocturnos. En algunas regiones como Arica y Antofagasta, sobre el 80% y 85% de los conductores no cumplirían (con los requisitos)".