



Contraloría publica reglamento de Ley Uber e industria proyecta su implementación para el segundo semestre

■ El respectivo escrito propone la creación de un software que tiene plazo hasta agosto para ser desarrollado por la empresa Arkhotech.

POR CATALINA VICUÑA

Tiene la firma del actual ministro Louis de Grange; y la del presidente José Antonio Kast. El viernes de la semana pasada, el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones ingresó a Contraloría el esperado reglamento que pondrá en marcha la Ley 21.553, mejor conocida como “Ley Uber”. Este lunes, Contraloría hizo público su ingreso y adjuntó el documento redactado por la actual administración.

Tal como ya habían adelantado desde la cartera, el nuevo borrador eliminó el debatido requisito técnico de cilindrada mínima y aumentó la antigüedad máxima de los autos que conductores podrán inscribirse por primera vez en el Registro Electrónico

(que administrará toda la información requerida por parte de la autoridad a las empresas y conductores) de uno a cinco años. La antigüedad máxima, en tanto, se fijó en 15 años.

¿Qué aspectos sí se mantuvieron del reglamento anterior propuesto por la cartera dirigida por el exministro Juan Carlos Muñoz? La obligatoriedad para que –luego de 12 meses de la entrada en vigencia de la ley– los conductores en las respectivas aplicaciones tengan que contar con una licencia de conductor profesional (Clase A), que hoy se le exige a los taxistas.

Consultadas las principales empresas de aplicación de transportes (EAT) –como Uber, Cabify y Didi– sobre los cambios efectuados, las firmas prefirieron no referirse al tema, pues aún se encuentran evaluando el escrito. No obstante, fuentes cercanas a las compañías, aseguraron a **DF** que aún queda un extenso camino por recorrer para que la ley –con su respectivo reglamento– comience a regir como tal.

Cabe recordar que el instructivo ingresado por la cartera de Transportes y Telecomunicaciones aún

debe recibir visto bueno de parte de Contraloría y, a partir de ahí, el mismo Ministerio debe publicarlo. En el caso de la administración anterior, pese a que Contraloría ya había entregado su visto bueno al borrador, el ministro Juan Carlos Muñoz optó por no publicarlo.

El software

Un jugador crucial en la implementación de la ley es el *software* que canalizará toda la información que empresas deben compartir con la autoridad, según lo mandata el mismo reglamento.

Su ejecución no ha estado exenta de trabas. Pese a que el servicio fue licitado por primera vez en 2024 –concurso que tuvo como ganador a Concordia Ediciones SpA, por un monto cercano a los \$513 millones– lo pactado no se concretó, por lo que la autoridad tuvo que abrir otro concurso, adjudicado en febrero pasado a la empresa Arkhotech. El *software* final, según lo convenido con la empresa, debe estar listo de aquí a agosto próximo.

Recién ahí, explicaron fuentes ligadas a las firmas, las diferentes empresas podrán comenzar a trabajar en respectivas API –aplicaciones de *software*– para poder cumplir con la entrega de información que el Ministerio les mandata.

Según el reglamento y su escrito, las EAT deberán disponibilizar dos vías para entregar los diferentes datos exigidos: un servicio de transferencia de datos contra demanda y un servicio de transferencia de datos históricos.

Entre ambos, dice el escrito, se debe incluir información como patentes de los conductores, los estados de sus viajes, las fechas y horas de las consultas de los usuarios, las duraciones de los viajes, entre otros.

La construcción de estos sistemas no podrá comenzar, sin embargo, si es que el *software* adjudicado a la empresa Arkhotech no está listo. Fuentes cercanas a las firmas afirmaron que el proceso para montar estas API puede llevar meses.