

# La falta de consulta, evaluación y mitigación de los impactos de leyes generales sobre los derechos humanos de los migrantes. El caso de la Ley 21553 en Chile y su impacto desproporcionado en el derecho al trabajo de las personas migrantes.

---

Marzo de 2024

**Autor:** Centro Latinoamericano de Derechos Humanos (CLADH)<sup>1</sup>

**Para:** Relator Especial sobre los derechos humanos de los migrantes

---

<sup>1</sup> El CLADH es una organización no gubernamental, apartidaria y sin fines de lucro, con estatus consultivo especial ante el ECOSOC, que trabaja en la promoción y protección de los derechos humanos en toda Latinoamérica, buscando crear una cultura que tenga como centro a la persona humana y el respeto irrestricto por sus derechos fundamentales. Sitio web disponible en [www.cladh.org](http://www.cladh.org).

## **I. Resumen Ejecutivo**

Este documento aporta información al próximo informe del Relator Especial sobre los derechos humanos de los migrantes a la 56th sesión del Consejo de Derechos Humanos en junio de 2024. El informe aborda una problemática extendida en América Latina, donde los organismos públicos responsables de elaborar leyes, reglamentos y políticas públicas no evalúan adecuadamente el impacto desproporcionado que estas normativas generales (no dirigidas a grupos específicos) pueden tener en los derechos de grupos especialmente vulnerables, como los migrantes. A pesar de que muchas regulaciones no son discriminatorias en su formulación formal, ya que no excluyen o discriminan específicamente a los migrantes, su aplicación puede ser discriminatoria en la práctica. También se advierte sobre la falta de consulta con estos grupos antes, durante y después de la adopción de estas normas generales. Esto se debe a un entendimiento erróneo de que estas normativas no afectarían directamente el ejercicio de sus derechos.

En este sentido, es importante evidenciar que los derechos de los migrantes cuyo ejercicio impacta positivamente en las comunidades, como el derecho al trabajo, pueden verse afectados no sólo por normas que rigen la materia migratoria en un país, sino también por normas generales que rigen otras materias como el transporte, vivienda, salud, educación.

Se toma como ejemplo el caso de la Ley 21553 sobre las Empresas de Transporte por Aplicaciones y su inminente reglamentación, que afectan el derecho de las personas migrantes a trabajar en condiciones de igualdad y no discriminación. En este caso específico, aunque la regulación no es discriminatoria en su formulación formal (ya que no trata directamente sobre migrantes ni los menciona explícitamente), sí resulta discriminatoria en su aplicación hacia los migrantes. En otras palabras, aunque la norma se presenta formalmente neutral, su implementación viola el principio de igualdad debido a sus consecuencias prácticas: debido a los nuevos requisitos impuestos vinculados con la exigencia de una licencia profesional y vehículos con determinadas características técnicas para trabajar como conductores de plataformas de movilidad, muchos trabajadores migrantes se verán imposibilitados de continuar trabajando y ganarse la vida de esta forma. Esto se debe a que su condición de extranjeros les dificulta obtener tal licencia o adquirir vehículos nuevos por su exclusión financiera y la falta de acceso a créditos. La ley no tiene en cuenta estas dificultades porque no hizo una evaluación adecuada del impacto en los derechos de los migrantes. Por lo tanto, se produce una aplicación discriminatoria de una ley que aparentemente es neutral.

## **II. Vinculación de la temática propuesta con el próximo Informe del Relator**

El presente documento se vincula directamente con la temática que abordará el próximo informe del Relator Especial, que incluye “un análisis basado en los derechos humanos sobre las contribuciones de los migrantes a las sociedades y los factores facilitadores y obstaculizadores pertinentes”.

El trabajo que realizan los migrantes tiene un impacto positivo desde el punto de vista económico en los países de acogida. Según un reciente informe del Fondo Monetario Internacional (FMI)<sup>2</sup>, a largo plazo, tanto los trabajadores cualificados como los poco cualificados que emigran contribuyen al desarrollo de los países. La migración cualificada aporta talento y conocimientos, mientras que los migrantes con menos cualificaciones ocupan roles esenciales en sectores donde la mano de obra local escasea, permitiendo a los residentes nacionales acceder a empleos que requieren habilidades más avanzadas. Estos beneficios se extienden a toda la población receptora. Como consecuencia, la prosperidad se generaliza. El trabajo de los migrantes hace subir el ingreso promedio por persona del 90% de la población que menos gana y del 10% de los que más ganan. Además, según el mencionado informe, la presencia de inmigrantes no agrava la desigualdad del 90% de la población con los sueldos más bajos<sup>3</sup>.

La falta de consulta y de evaluación de los impactos de normas generales -como pueden ser normas que regulan el transporte- sobre los derechos de los migrantes constituye un obstáculo para la realización práctica de sus derechos -en particular, para el ejercicio de su derecho al trabajo en condiciones de igualdad- y para el desarrollo de los beneficios de la migración en pos del crecimiento de los países<sup>4</sup>.

### **III. El derecho internacional de los derechos humanos prohíbe los efectos discriminatorios de las leyes y reglamentos**

El artículo 26 del PIDCP establece que los Estados deben garantizar la protección igual y efectiva contra la discriminación por cualquier condición social, incluyendo el origen nacional. Por su parte, el art. 2.2 estipula que los derechos contenidos en Pacto deben respetarse sin discriminación por motivos de cualquier índole. En idénticos términos se pronuncian el art. 2.2 del PIDESC, el art. 7 de la Convención internacional sobre la protección de los derechos de todos los trabajadores migratorios y de sus familiares, y a nivel regional, el art. 1.1 de la CADH.

Estos estándares incluyen no solo aquellas normas o prácticas con intenciones específicamente discriminatorias, sino también aquellas cuyo resultado conlleve efectos desproporcionados y discriminatorios sobre un grupo. En otras palabras, un análisis preciso del derecho a la igualdad para el control de la razonabilidad de una regulación debe incluir

---

<sup>2</sup> Florence Jaumotte, Ksenia Koloskova, and Sweta C. Saxena, *Impact on Migration on Income Levels in Advanced Economies*, 2016, disponible en file:///Users/fabiolacantu/Downloads/spillovernote8.pdf.

<sup>3</sup> Las personas migrantes contribuyen como trabajadores, son parte del mercado laboral y a la vez tienen efectos sobre él. También alteran la distribución del ingreso en el país e influyen en las prioridades de inversión interna. En Chile, por ejemplo, un estudio de la CEPAL reveló que entre 2009 y 2017 el PIB del país se incrementó en 63.3 mil millones de dólares, sustentado principalmente en el aporte hecho por la fuerza de trabajo chilena y la fuerza de trabajo proveniente de los nuevos países de origen de la inmigración, esto es, Perú, Bolivia, Colombia, Venezuela y Haití. J. Martínez Pizarro y M. Cano Christiny (eds.), "Sobre las contribuciones de la migración al desarrollo sostenible: estudios en países seleccionados", Documentos de Proyectos (LC/TS.2021/195), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022.

<sup>4</sup> En este sentido, consideramos que este asunto responde a la pregunta número 4. expresada en la convocatoria a contribuciones: "¿Qué obstáculos existen en la legislación y en la práctica que dificulten la realización y/o el reconocimiento de las contribuciones de los migrantes en las comunidades de origen, tránsito y destino? Proporcione detalles, que pueden incluir, entre otros, el desarrollo y/o la aplicación de marcos legislativos, políticos e institucionales, así como el discurso público".

un análisis doble: (i) en primer lugar, que la norma no tenga en su letra distinciones prohibidas (discriminatoria on its face); y (ii) que la norma, aun cuando puede parecer neutral en su literalidad, no esconda, en su ejecución, consecuencias discriminatorias (discriminatoria as applied).

Al analizar los principios de igualdad y no discriminación, el Comité de Derechos Humanos ha resaltado que el PIDCP prohíbe cualquier distinción, exclusión, restricción o preferencia que tengan por objeto o resultado menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio de derechos humanos<sup>5</sup>. En el caso particular de las personas migrantes, el Comité ha dejado en claro que la prohibición de discriminación es una garantía que debe aplicarse por igual a extranjeros y nacionales<sup>6</sup>, no solo en la legislación sino también en la práctica<sup>7</sup>.

Por su parte, el Comité DESC ha identificado a la igualdad de facto o sustantiva como aquella que se ocupa de los efectos de las normas jurídicas y las prácticas que inciden desfavorablemente en ciertos grupos<sup>8</sup>. Así, se produce una discriminación indirecta cuando una ley, política o práctica es aparentemente neutral, pero influye de manera desproporcionada sobre los derechos humanos<sup>9</sup>. El Comité DESC también ha resaltado que estos principios deben aplicarse en situaciones por razones de nacionalidad. Los derechos reconocidos en el Pacto son aplicables a todos, incluidos los no nacionales y los trabajadores migratorios<sup>10</sup>.

En el ámbito regional, la CIDH ha entendido, en sentido similar, que el derecho internacional de los derechos humanos prohíbe no solo prácticas deliberadamente discriminatorias, sino también aquellas cuyo impacto sea discriminatorio contra cierta categoría de personas, como las personas migrantes<sup>11</sup>. En otras palabras, no solo se prohíben la discriminación directa e indirecta, sino también los efectos discriminatorios<sup>12</sup>. En la misma sintonía, la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH) ha establecido el deber de respetar y garantizar el principio de no discriminación es independiente del estatus migratorio de una persona en un Estado<sup>13</sup>.

---

<sup>5</sup> Comité de Derechos Humanos, Observación general No. 18: No discriminación, 37° período de sesiones (1989), párr. 7.

<sup>6</sup> Comité de Derechos Humanos, Observación general No. 15: La situación de los extranjeros con arreglo al Pacto, 27° período de sesiones (1986), párr. 2.

<sup>7</sup> *Ibid.*, párr. 4.

<sup>8</sup> Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación general No. 16: La igualdad de derechos del hombre y la mujer al disfrute de los derechos económicos, sociales y culturales (artículo 3 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales), E/C.12/2005/4, 11 de agosto de 2005, párr. 7.

<sup>9</sup> Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación general No. 20: La no discriminación y los derechos económicos, sociales y culturales (artículo 2, párrafo 2 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales), EE/C.12/GC/20, 2 de julio de 2009, párr. 10.b).

<sup>10</sup> *Ibid.*, párr. 5 y 30.

<sup>11</sup> CIDH, Derechos humanos de los migrantes y otras personas en el contexto de la movilidad humana en México, OEA/Ser.L/V/II, Doc. 48/13, 30 de diciembre 2013, párr. 358. Disponible en: <https://www.oas.org/es/cidh/migrantes/docs/pdf/informe-migrantes-mexico-2013.pdf>. Ver también: CIDH, Informe sobre inmigración en Estados Unidos: detenciones y debido proceso, OEA/Ser.L/V/II, Doc. 78/10, 30 de diciembre de 2010, párr. 95.

<sup>12</sup> CIDH, Informe No. 56/10, Caso 12.469, Fondo, Margarita Cecilia Barbería Miranda, Chile, 18 de marzo de 2010, párr. 33.

<sup>13</sup> Corte IDH. Caso de las niñas Yean y Bosico Vs. República Dominicana. Sentencia de 8 de septiembre de 2005. Serie C No. 130, párr. 155.

Es por ello que los Estados tienen prohibido cualquier tipo de discriminación, incluyendo la discriminación de facto<sup>14</sup> y la adopción de normas neutrales en su apariencia, pero con efectos desproporcionados perjudiciales de un grupo particular, como las personas migrantes, aun cuando no haya sido dirigida específicamente a ese grupo<sup>15</sup>.

En relación con el derecho a trabajar en condiciones de igualdad y no discriminación, el Comité DESC señala que el mercado del trabajo debe ser accesible para todas las personas, prohibiendo cualquier tipo de discriminación en el acceso al empleo y su conservación<sup>16</sup>. Esto no solo incluye las medidas que tengan intención discriminatoria contra algún grupo en particular, sino **también que tengan efectos que se opongan al derecho al trabajo en pie de igualdad o lo hagan imposible**<sup>17</sup>.

Además, el Comité DESC ha expresado que la **denegación del acceso al trabajo** a ciertos grupos (como las personas migrantes) en la legislación o **en la práctica** o la aprobación de leyes o políticas manifiestamente incompatibles con obligaciones jurídicas internacionales relacionadas con el derecho al trabajo, son medidas regresivas<sup>18</sup>.

Por su parte, el CMW ha manifestado que los Estados deben velar que sus leyes, reglamentaciones y prácticas administrativas no discriminen a los trabajadores migratorios y sus familiares<sup>19</sup>. El CMW es enfático al incluir la discriminación indirecta como incluida dentro de la prohibición, debido a los **efectos desproporcionados que pudiesen tener las leyes sobre los trabajadores migratorios**<sup>20</sup>. El ejemplo utilizado por el Comité para explicar esta noción es claro: no puede exigirse un certificado de nacimiento para ejercer ciertos derechos, siendo que los trabajadores migratorios con frecuencia no poseen estos documentos<sup>21</sup>.

Es por estos motivos que es imprescindible que los Estados puedan garantizar consultas con sectores de la población para la formulación, aplicación, revisión y supervisión de leyes y políticas de trabajo<sup>22</sup>. En este sentido, el Comité DESC ha enfatizado que estas consultas no deben limitarse a los interlocutores tradicionales, como trabajadores y empleadores, sino también con otros grupos, como los migrantes<sup>23</sup>.

---

<sup>14</sup> Corte IDH. Condición jurídica y derechos de los migrantes indocumentados. Opinión Consultiva OC-18/03 de 17 de septiembre de 2003. Serie A No. 18, párr. 103.

<sup>15</sup> Corte IDH. Caso Nadege Dorzema y otros Vs. República Dominicana. Fondo Reparaciones y Costas. Sentencia de 24 de octubre de 2012. Serie C No. 251, párr. 235; Caso de personas dominicanas y haitianas expulsadas Vs. República Dominicana. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 28 de agosto de 2014. Serie C No. 282, párr. 263.

<sup>16</sup> Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación general No. 18: El derecho al trabajo, E/C.12/GC/18, 6 de febrero de 2006, párr. 12.b.i).

<sup>17</sup> Ídem.

<sup>18</sup> Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación general No. 18: El derecho al trabajo, E/C.12/GC/18, 6 de febrero de 2006, párr. 34.

<sup>19</sup> Comité de Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migratorios y de sus Familiares, Observación general No. 2 sobre los derechos de los trabajadores migratorios en situación irregular y de sus familiares,

CMW/C/GC/2, 28 de agosto de 2013, párr. 19.

<sup>20</sup> Ibid., párr. 20.

<sup>21</sup> Ídem.

<sup>22</sup> Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Observación general No. 23 (2016) sobre el derecho a condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias (artículo 7 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales), E/C.12/GC/23, 27 de abril de 2016, párr. 56.

<sup>23</sup> Ídem.

#### **IV. Violación de los derechos de las personas migrantes por la Ley 21.553 y su reglamentación**

La Ley 21.553 constituye un caso paradigmático en el cual las autoridades chilenas no evaluaron los impactos en los derechos de los migrantes de una ley general (ni de su reglamento) que regula el transporte a través de plataformas, que constituye una alternativa de trabajo frecuente para los migrantes. Las exigencias impuestas por la reglamentación no consideran los obstáculos que enfrentan los migrantes, a diferencia de los nacionales, para cumplirlas, y por tanto, impacta de forma desproporcionada en su derecho a trabajar en condiciones de igualdad. La norma tampoco fue consultada con este grupo en violación a sus derechos.

##### **A. Los servicios de transporte por medio de aplicaciones son una alternativa de trabajo digno elegida por las personas migrantes**

El trabajo en plataformas digitales de servicios se ha constituido como una fuente de ingresos de numerosos trabajadores, la mayoría jóvenes y migrantes, luego de la crisis económica de 2019 y la pandemia de COVID 19, que limitó las oportunidades de empleo en el país<sup>24</sup>.

Actualmente, prestar un servicio de transporte a través de estas plataformas es una alternativa de trabajo elegida con frecuencia por los migrantes que viven en Chile<sup>25</sup>. Distintas experiencias muestran cómo miles de migrantes, en su mayoría ciudadanos venezolanos, llegan a territorio chileno y se dedican a trabajar en rubros ajenos a su carrera, con el fin de generar ingresos. Frente a la falta de oportunidades de empleo, muchos de ellos optan por trabajar como conductores de aplicaciones de transporte por la fácil accesibilidad que ofrecen<sup>26</sup>.

En el caso de la plataforma Uber, aproximadamente **8.000 conductores migrantes trabajan con la aplicación** (8% del total de los socios conductores)<sup>27</sup>. La empresa Beat reportó que en Chile **4.500 personas migrantes trabajaban con la aplicación** (el 8% de un total de 60 mil conductores)<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> Pablo Morris Keller, "Trabajo en plataformas en Chile y desafíos para el trabajo decente: situación actual y lineamientos para diseñar políticas públicas dirigidas al sector", Documentos de Proyectos (LC/TS.2021/213), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2021, pág. 5.

<sup>25</sup> Oliver Azuara, Stephanie González y Lukas Keller, "¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México", Banco Interamericano de Desarrollo, octubre de 2019, pág. 25, disponible en: <https://publications.iadb.org/es/quienes-son-los-conductores-que-utilizan-las-plataformas-de-transporte-en-america-latina-perfil-de>, consultado el 28 de diciembre de 2023.

<sup>26</sup> Patricia Pineda Ochoa, "¿Qué lleva a los migrantes profesionales a trabajar con las aplicaciones de transporte?", *Meganoticias*, 3 de abril de 2019, disponible en <https://www.meganoticias.cl/nacional/256319-aplicaciones-de-transporte-migrantes-trabajan-para-uber-beat-cabify.html>, consultado el 28 de diciembre de 2023.

<sup>27</sup> Ídem.

<sup>28</sup> Patricia Pineda Ochoa, "¿Qué lleva a los migrantes profesionales a trabajar con las aplicaciones de transporte?", *Meganoticias*, 3 de abril de 2019, disponible en <https://www.meganoticias.cl/nacional/256319-aplicaciones-de-transporte-migrantes-trabajan-para-uber-beat-cabify.html>, consultado el 28 de diciembre de 2023.

Un informe del Banco Interamericano de Desarrollo de 2019 sobre el perfil de los conductores de las plataformas digitales en América Latina<sup>29</sup> muestra que la plataforma de transporte *Uber* ha brindado una importante alternativa de ocupación para millones de personas con oportunidades de empleo limitadas, incluidos trabajos informales, como las personas migrantes. Por ello, el informe hace hincapié en la necesidad de que los Estados, lejos de criminalizarlas o sancionarlas, aprovechen este tipo de plataformas como una herramienta para mejorar la vida de las personas conductores en América Latina<sup>30</sup>. En ese sentido, **el informe recomienda el desarrollo de políticas públicas que faciliten la participación de las personas migrantes como conductores de la plataforma para que puedan obtener ingresos para su subsistencia**<sup>31</sup>.

En este contexto de alta sensibilidad de los trabajadores migrantes de la economía colaborativa, se adoptó la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte y su Reglamentación, que en la práctica afectará de forma discriminatoria a las personas migrantes que utilizan estas plataformas para trabajar.

## B. El impacto de la Ley 21.553 en el derecho al trabajo de los migrantes

En abril de 2023, el Congreso Nacional adoptó la Ley 21.553 que “regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ella se presentan”, denominadas Empresas de Aplicación de Transporte (EAT)<sup>32</sup>. La misma estableció que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debía elaborar un Reglamento en un plazo de nueve meses y que a los 30 días de la publicación de dicho Reglamento en el Boletín Oficial comenzaría a regir la ley.

La Subsecretaría de Transporte elaboró el Reglamento y el 2 de enero de 2024 lo remitió a la Contraloría General para su toma de razón<sup>33</sup>. El 5 de enero de 2024, la Contraloría General publicó el texto del Reglamento remitido<sup>34</sup>. De acuerdo con lo estipulado por el artículo primero de sus disposiciones transitorias, el Reglamento entrará en vigencia treinta días después de su publicación en el Diario Oficial. La Subsecretaría de Transporte publicó

---

<sup>29</sup> Oliver Azuara, Stephanie González y Lukas Keller, “¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México”, Banco Interamericano de Desarrollo, octubre de 2019, pág. 25, disponible en: <https://publications.iadb.org/es/quienes-son-los-conductores-que-utilizan-las-plataformas-de-transporte-en-america-latina-perfil-de>, consultado el 28 de diciembre de 2023.

<sup>30</sup> Ibid., pág. 42.

<sup>31</sup> Ibid., pág. 6.

<sup>32</sup> La ley define a las EAT en su artículo 1° como *“toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de las personas un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo de transporte menor de pasajeros, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, mediante el pago de una tarifa por el servicio recibido”*. El texto completo de la ley se puede consultar en la página web de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1191380&tipoVersion=0>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>33</sup> El Reglamento puede consultarse en el siguiente link: <https://www.contraloria.cl/documents/451102/17688609/Dto+1-2024+Sub+Transportes.pdf/8722b1a2-5b19-e469-ddd5-c9568ca575ef>, consultado el 9 de enero de 2024.

<sup>34</sup> Paula Pareja y Daniela Silva, “Contraloría publica reglamento de Ley Uber: de ser aprobado, entrará en vigencia a los 30 días de ser publicado en el Diario Oficial”, *La Tercera*, 5 de enero de 2024, disponible en: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/contraloria-publica-reglamento-y-ley-uber-entrara-en-vigencia-en-30-dias/3M26BFPTJNEC7BRV27SXR5X4W/M/>, consultado el 9 de enero de 2024.

en su momento una primera versión del Reglamento<sup>35</sup>, que fue puesta a disposición de la ciudadanía desde el 28 de septiembre de 2023 hasta el 19 de octubre de 2023<sup>36</sup>. Las respuestas publicadas evidencian un profundo rechazo hacia la Ley y su futura Reglamentación<sup>37</sup>.

La Ley 21.553 no fue consultada con los grupos vulnerables afectados por ella, en particular, con las personas migrantes. No existió ningún tipo de colaboración estrecha o participación activa de estas personas afectadas ni de sus organizaciones representativas en el diseño de la normativa. Con respecto a la reglamentación, si bien se sometió a consulta pública de forma online la versión preliminar, la consulta no incluyó específicamente a los trabajadores migrantes, ni se las convocó a mesas de trabajo para discutir las implicancias de la reglamentación en su derecho a trabajar.

Estudios recientes demuestran que la nueva ley de EAT disminuirá la disponibilidad del servicio en un 88% a nivel nacional y en un 93% en la Región Metropolitana<sup>38</sup>, el área más poblada de Chile. Estas reducciones tendrán efectos particularmente desproporcionados en las personas migrantes que trabajan como conductores<sup>39</sup>.

Si se tiene en cuenta, por ejemplo, que el 8% de los trabajadores de Uber son migrantes, lo que equivale a 8000 conductores migrantes aproximadamente, según las estimaciones realizadas por el estudio citado, 7040 conductores migrantes perderían su fuente de trabajo como consecuencia de las exigencias impuestas. En el caso de la empresa Beat, de los aproximadamente 4.500 trabajadores migrantes, cerca de 3.960 quedarían sin trabajo.

Por su parte, un estudio publicado recientemente y realizado por el Observatorio del Contexto Económico de la Universidad Diego Portales destacó que la implementación del Reglamento de la Ley 21.553 creará 35.922 desocupados, **de los cuales 17.135 son migrantes**<sup>40</sup>. Sin embargo, el impacto es diferente entre nacionales y extranjeros: mientras que la tasa de desempleo en personas de nacionalidad chilena aumentará en un 0,2%, en

---

<sup>35</sup> Esta versión puede consultarse en la página web de la Subsecretaría de Transportes de Chile en: [https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2023/09/Reglamento\\_Ley-N%c2%b021553\\_EAT\\_CONSULTA-P%c3%9aBLICA.pdf](https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2023/09/Reglamento_Ley-N%c2%b021553_EAT_CONSULTA-P%c3%9aBLICA.pdf), consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>36</sup> Consulta pública: "Reglamento que regula a las Aplicaciones de Transporte Remunerado de Pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten", Subsecretaría de Transporte, disponible en: <https://www.subtrans.gob.cl/consulta-reglamento-transporte-remunerado/>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>37</sup> Estas respuestas pueden consultarse en el formulario puesto a disposición por parte de la Subsecretaría en: <https://docs.google.com/forms/d/1EYnEnLD7cxfqzM3yYJYJkrBfLoJRr4omio0naJX35yw/viewanalytics>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>38</sup> Los resultados preliminares de la investigación realizada por la Escuela de Ingeniería Industria de la Universidad Diego Portales señalan además que, en el caso de la Región Metropolitana, las comunas que están en zonas periféricas y rurales serían más afectadas, tales como Paine, San José de Maipo, Pirque y Cerrillos, en donde disminuirían los viajes en apps en un 93%

<sup>39</sup> Ver: Louis de Grange y Raúl Pezoa, "Disponibilidad de apps de movilidad disminuiría un 88% cuando entre en vigencia la nueva Ley EAT", Escuela de Ingeniería Industria de la Universidad Diego Portales, Junio de 2023, disponible para su descarga en: <https://eii.udp.cl/investigacion-de-louis-de-grange-y-raul-pezoa-alerta-por-efectos-de-la-ley-que-regula-las-empre-sas-de-aplicacion-de-transportes/>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>40</sup> Juan Bravo, "Enfoque Laboral No. 36: Reglamento Ley EAT y desempleo", Observatorio de Contexto Económico, Universidad Diego Portales, diciembre de 2023, pág. 7. Disponible en: <https://ocec.udp.cl/cms/wp-content/uploads/2023/12/Enfoque-Laboral-36-VF-comp.pdf>, consultado el 29 de diciembre de 2023.



el segmento de las personas migrantes el aumento del desempleo será de 1,6%<sup>41</sup>. **En otras palabras, el impacto en trabajadores migrantes es ocho veces más grande.**

De igual manera, representantes gremiales de conductores destacaron que un 80% de los conductores no cumple con los requisitos solicitados en cuanto a las características de los vehículos, por lo que no podrán prestar el servicio<sup>42</sup>. Otros líderes gremiales han manifestado que un 80% de los conductores tiene al servicio como única fuente de ingresos<sup>43</sup>.

De haber adoptado una postura receptiva, las autoridades chilenas podrían haber tomado conocimiento de los efectos discriminatorios y desproporcionados que la normativa tendrá sobre trabajadores migrantes. Sin embargo, se dio curso al procedimiento para que el reglamento (y, en consecuencia, la Ley 21.553) comiencen a regir y ser aplicadas a la brevedad<sup>44</sup>.

### **1. Los migrantes que trabajan como conductores de plataformas de movilidad se encuentran impedidos de cumplir con las nuevas exigencias impuestas por su condición de extranjeros**

La Ley y su Reglamentación establecen dos requisitos para prestar el servicio de transporte remunerado de pasajeros que, de ser aplicados, tendrán profundas implicancias para miles de personas migrantes que hoy sostienen a sus familias a través de estas actividades.

En primer lugar, **los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer Licencia “Clase A” (licencia profesional)**<sup>45</sup> para conducir vehículos de transporte de pasajeros<sup>46</sup>. Si bien este requisito aparenta ser neutro en su texto respecto a las personas migrantes, su aplicación es ampliamente discriminatoria por tener un impacto desproporcionado sobre ellas porque gran mayoría de personas migrantes no podrá cumplir los requisitos para la obtención de la licencia profesional, por dos motivos.

---

<sup>41</sup> Ídem.

<sup>42</sup> Denisse Zambrano, “Conductores de aplicaciones advierten subida de tarifas por Ley EAT”, *Antofagasta TV*, 25 de abril de 2023, disponible en: <https://www.antofagasta.tv/categoria/nacional/conductores-aplicaciones-advierten-subida-tarifas-ley-eat>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>43</sup> Nicolás Maureira, “Gremio angelino de aplicaciones reclama contra “Ley Uber”: “El impacto sería muy grande”, *La Tribuna*, 7 de septiembre de 2023, disponible en: <https://www.latribuna.cl/cronica-ciudadana/2023/09/07/gremio-angelino-de-aplicaciones-reclama-contra-ley-uber-el-impacto-seria-muy-grande.html>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>44</sup> Paula Pareja y Daniela Silva, “Contraloría publica reglamento de Ley Uber: de ser aprobado, entrará en vigencia a los 30 días de ser publicado en el Diario Oficial”, *La Tercera*, 5 de enero de 2024, disponible en: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/contraloria-publica-reglamento-y-ley-uber-entrara-en-vigencia-en-30-dias/3M26BFPTJNFC7BRV27SXR5X4WM/>, consultado el 9 de enero de 2024.

<sup>45</sup> El artículo 6 de la Ley 21.553 prevé que “los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente”. En línea con lo anterior, el artículo 8 del Reglamento, sobre los antecedentes de los conductores para su inscripción en el registro, establece que: “Las EAT deberán presentar ante la Secretaría Regional respectiva, a través del Sistema de Registro, los siguientes antecedentes e informar los datos que a continuación se señalan, respecto de los conductores del servicio: ... b. Copia simple de **licencia de conductor profesional**, vigente, por ambos lados. ...”.

<sup>46</sup> Ley 21.553, Artículo 6: “Los conductores de los vehículos adscritos a una EAT deberán poseer licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros, con su control vigente.”

El plazo de 12 meses para obtener la licencia es demasiado corto para las personas migrantes, pues enfrentan más trabas que los nacionales chilenos para obtenerla<sup>47</sup>. Actualmente, la demora del sistema de turnos para obtener esta licencia de conducir es de siete meses. A este plazo deben agregarse otros requisitos que las personas migrantes deben tramitar previamente. Los migrantes deben realizarse un curso impartido por una escuela de conductores profesionales debidamente autorizada por la Secretaría Regional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 150 horas, lo cual extiende la demora y posterga más aún la posibilidad de obtener la licencia<sup>48</sup>. Con las demoras actuales, es imposible que las personas migrantes obtengan la licencia profesional en el plazo arbitrariamente fijado.

Las personas migrantes, a diferencia de los ciudadanos chilenos, deben obtener la Cédula de identidad y un Certificado de enseñanza básica para tramitar la licencia de conducir. Sin embargo, existen múltiples obstáculos. Para las personas migrantes en situación irregular, obtener la cédula de identidad es muy difícil. Puede obtenerse una cédula de identidad si se cuenta con un permiso de residencia otorgado del Servicio Nacional de Migraciones<sup>49</sup>. Para la obtención de un permiso de residencia temporal, solo cierto tipo de casos están autorizados<sup>50</sup>. Con las actuales regulaciones migratorias, sólo los extranjeros insertos en la economía formal o que tengan vínculos familiares en Chile pueden solicitar la residencia<sup>51</sup>.

<sup>47</sup> Reglamento de la Ley 21.553, Disposiciones Transitorias, Artículo tercero: “Durante los primeros doce (12) meses de entrada en vigencia del presente reglamento, no será exigible a los conductores, contar con la licencia profesional a que se refiere el inciso primero del artículo 6° de la Ley N° 21.553. Transcurrido el referido plazo los conductores deberán contar con licencia profesional que los habilite para el transporte de personas”. Ley 21.553, Disposiciones Transitorias, Artículo tercero: “Durante los primeros doce meses de vigencia de la presente ley, no será exigible a los conductores adscritos a las empresas de aplicación de transportes la licencia profesional a que se refiere el inciso primero del artículo 6. Transcurrido ese plazo, aquéllos deberán poseer dicho instrumento para operar válidamente”.

<sup>48</sup> “Licencia de conducir profesional (clase A)”, Subsecretaría de Transporte, Chile Atiende, disponible en: <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/24034-licencia-de-conducir-profesional-clase-a>, consultado el 29 de diciembre de 2023. Ver también cfr. Ignacia Gómez, “¿Qué pasó con la “ley Uber”?”, *La Tercera*, 10 de octubre de 2023, disponible en: <https://www.latercera.com/opinion/noticia/que-paso-con-la-ley-uber/CUUGUBGPDZAYTKXFFXX5MOPKX/>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>49</sup> “Cédula de identidad para extranjeros (obtención y renovación)”, Servicio de Registro Civil e Identificación, Chile Atiende, última actualización del 30 de noviembre de 2023, disponible en: <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/3337-cedula-de-identidad-para-extranjeros-obtencion-y-renovacion>, consultado el 29 de diciembre de 2023; ver también: “Cédula de identidad para extranjeros”, Servicio de Registro Civil e Identificación, disponible en: <https://www.registrocivil.cl/principal/canal-tramites/cedula-de-identidad-para-chilenos>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>50</sup> “Subcategorías”, Residencia Temporal, Servicio Nacional de Migraciones, última actualización del 5 de diciembre de 2023, disponible en: <https://serviciomigraciones.cl/residencia-temporal/subcategorias/>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>51</sup> En Chile existe un alto número de personas migrantes indocumentadas que enfrentan serios desafíos para regularizar su situación a partir de la nueva normativa migratoria. Durante el 2023, casi 35.000 personas ingresaron de forma irregular a Chile entre enero y agosto, según datos entregados por la Policía de Investigaciones (PDI) al Observatorio de la Migración Responsable. El organismo proyectó superar los 50.000 migrantes irregulares para fin de año. Según el estudio del Observatorio, en 2021, cuando entró en vigor la nueva ley de migraciones, la cifra se triplicó pasando de poco más de 16.000 en 2020, a 56.856 entradas irregulares al país; mientras que en 2022 se registraron 53.875. “Casi 35.000 migrantes han ingresado de forma irregular a Chile en 2023”, *Swissinfo*, 25 septiembre 2023, disponible en: [https://www.swissinfo.ch/spa/chile-migraciones\\_casi-35.000-migrantes-han-ingresado-de-forma-irregular-a-chile-en-2023/48838318#:~:text=Seq%C3%BAAn%20el%20estudio%20del%20Observatorio.en%202022%20se%20registraron%2053.875](https://www.swissinfo.ch/spa/chile-migraciones_casi-35.000-migrantes-han-ingresado-de-forma-irregular-a-chile-en-2023/48838318#:~:text=Seq%C3%BAAn%20el%20estudio%20del%20Observatorio.en%202022%20se%20registraron%2053.875), consultado el 29 de diciembre de 2023.

La migración irregular no es un fenómeno nuevo en Chile, pero desde 2010 la cifra se disparó exponencialmente. No obstante, la administración del presidente Boric ha decidido no llevar a cabo un proceso de regularización masiva para los migrantes irregulares<sup>#</sup>, a diferencia de lo que sucedió durante el mandato del

El Certificado de Educación Básica<sup>52</sup> equivale al octavo básico<sup>53</sup> y se aplica igualmente a extranjeros, quienes deben demostrar educación equivalente en su país<sup>54</sup>. Sin embargo, muchos migrantes no han completado este nivel o no pueden obtener la certificación en su país. El Ministerio de Educación ofrece una alternativa con un examen, pero solo tuvo dos turnos en 2023 y la inscripción depende de la disponibilidad de turnos<sup>55</sup>. Además, se requiere cédula o certificado de residencia vigente<sup>56</sup>. Para los migrantes, se exige un Identificador Provisorio Escolar (IPE)<sup>57</sup>, lo que complica el trámite.

En resumen, imponer este requisito a los migrantes un año después de la entrada en vigencia de la nueva ley es una medida arbitraria y discriminatoria. No considera el impacto desproporcionado que tendrá en ellos y los excluye de seguir sosteniendo a sus familias a través de esta fuente de empleo. Es un plazo diseñado para favorecer exclusivamente a los ciudadanos nacionales y excluir a los migrantes por completo.

---

presidente Piñera. En aquel entonces, alrededor de 300.000 personas se beneficiaron de programas diseñados para regularizar su estatus migratorio<sup>#</sup>. Asimismo, las políticas actuales de empadronamiento de migrantes irregulares vienen acompañadas de amenazas de expulsión del propio presidente<sup>#</sup> y políticas de detención por parte de fiscales cuando los migrantes no cuentan con cédulas nacionales de identidad. Alberto González, "Gobierno y empadronamiento de extranjeros: "No va a haber una regulación general, ni masiva", *Biobío Chile*, 6 de julio de 2023, disponible en: <https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/chile/2023/07/06/gobierno-y-empadronamiento-de-extranjeros-no-va-a-haber-una-regulacion-general-ni-masiva.shtml>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

La PDI informó también al Observatorio que en 2023 se concretaron 187 deportaciones "por ingreso clandestino", mientras que, en 2022, se informaron 31 expulsiones de extranjeros sin documentos. En 2021, hubo 246 deportaciones y en 2020, 202. Sin embargo, las presiones de partidos políticos en Chile apuntan a la expulsión de entre 12.000 y 16.000 extranjeros que el Poder Ejecutivo presumiblemente ya tiene identificados: Antonieta de la Fuente, "La nueva política migratoria de Chile excluye una regularización masiva de migrantes", *El País*, 11 de julio de 2023, disponible en <https://elpais.com/chile/2023-07-11/la-nueva-politica-migratoria-de-chile-no-incluye-una-regularizacion-masiva-de-migrantes.html>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>52</sup> "Obtención por primera vez – Licencias de Conducir", Chile Atiende, última actualización el 20 de junio de 2023, disponible en: <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/20592-licencias-de-conducir>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>53</sup> Javiera Alvarado "Licencia de conducir para Extranjeros en Chile", *Club Europeo de Automovilistas de Chile*, disponible en: <https://www.ceadechile.cl/blog/191-licencia-de-conducir-para-extranjeros-en-chile>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>54</sup> "Acreditación de estudios para Licencias de Conducir", Licencias de Conducir, Municipalidad de Las Condes, disponible en: <https://www.lascondes.cl/tramites/transito/licencias/primeracreditacion.html>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>55</sup> Ver "Exámenes libres – Mayores de 18 años", Validación de Estudios, Ayuda Ministerio de Educación MINEDUC, con turnos no disponibles para el presente año 2023, disponible en <https://www.ayudamineduc.cl/ficha/examenes-libres-mayores-de-18-anos-12>

<sup>56</sup> Ídem.

<sup>57</sup> Ídem.

En segundo lugar, la ley<sup>58</sup> y la reglamentación<sup>59</sup> imponen requisitos estrictos en cuanto a las características de los vehículos utilizados en el servicio de transporte a través de plataformas. Por ejemplo, el Reglamento exige que los motores tengan una cilindrada mínima de 1.400 cc o su equivalente para un vehículo sedán<sup>60</sup>. También exige vehículos con menos de un año de antigüedad en su primer registro y una antigüedad máxima de tres años para su reemplazo, cuando el promedio de antigüedad de los autos en Chile es tres veces mayor<sup>61</sup>, y una antigüedad máxima de 12 años en operatoria<sup>62</sup>.

Estas condiciones excluyen a miles de conductores que hoy trabajan con vehículos que no cuentan con estas características<sup>63</sup>, y más aún a los conductores migrantes, quienes casi en su totalidad se encuentran excluidos del sistema financiero y acceso al crédito, y cuya única manera de seguir trabajando en las plataformas es poder comprar estos vehículos en contado efectivo. Vehículos seguros, modernos y más económicos quedarán prohibidos simplemente por tener un motor más pequeño<sup>64</sup>.

---

<sup>58</sup> Ley 21.553, Artículo 7: “Los vehículos que operen con aplicaciones inscritas por las empresas de aplicación de transportes deberán cumplir con las exigencias de seguridad, de antigüedad, técnicas y tecnológicas que se definan en el reglamento, y exhibir un distintivo que reúna las características que éste determine y cuyo uso será obligatorio. Asimismo, los vehículos regidos por esta ley deberán cumplir con la aprobación de la revisión técnica cada seis meses. Tales exigencias deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos, las que serán revisadas anualmente. Las antigüedades de los vehículos para la primera inscripción, para su reemplazo y para la antigüedad máxima de operación serán establecidas mediante el reglamento y deberán ser, como máximo, las mismas de los vehículos que prestan servicios de taxis”.

El Artículo 33 del Reglamento establece requisitos específicos como la composición de la carrocería, el número de ruedas, cilindrada del motor, disposición de asientos, cantidad de puertas, equipamiento como alza vidrios eléctricos y aire acondicionado. Su texto publicado por la Contraloría General puede consultarse en el siguiente link: <https://www.contraloria.cl/documents/451102/17688609/Dto+1-2024+Sub+Transportes.pdf/8722b1a2-5b19-e469-ddd5-c9568ca575ef>, consultado el 9 de enero de 2024.

<sup>59</sup> Cfr. Artículo 33 del Reglamento.

<sup>60</sup> Reglamento para la ley 21.553, Art. 33 c): “(...) Motor combustión interna: contar con una cilindrada mínima de 1.4 litros o su equivalente”.

<sup>61</sup> Catalina Marconi, “Cifra histórica: más de 271 mil vehículos antiguos salieron de circulación en 2021”, *La Tercera*, 24 de agosto de 2022, disponible en: <https://www.latercera.com/pulso-pm/noticia/cifra-historica-mas-de-271-mil-vehiculos-antiguos-salieron-de-circulacion-en-2021/KKIPWPYML5CSHAYLSD4OHYJW3M/#:~:text=hacia%20la%20electromovilidad.-,En%20Chile%20la%20tasa%20nacional%20de%20antig%C3%BCedad%20promedio%20del%20parque.fue%20de%204%2C4%25>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>62</sup> Reglamento de la ley 21.553, Artículo 34: “De la antigüedad de los vehículos. Los vehículos inscritos en el Registro deberán cumplir con los siguientes requisitos relativos a la antigüedad: a. Antigüedad de primera inscripción en el Registro: Los vehículos que soliciten su primera inscripción en el Registro deberán tener una antigüedad no superior a un (1) año. b. Antigüedad de reemplazo: Los vehículos inscritos en el Registro podrán ser reemplazados por vehículos cuya antigüedad máxima será de tres (3) años. c. Antigüedad máxima de operación: Los vehículos que inscritos en el Registro podrán prestar servicios de transporte remunerado de pasajeros, hasta que el vehículo tenga una antigüedad máxima de doce (12) años. Respecto de los vehículos cero o baja emisiones, la antigüedad máxima de operación corresponderá a diez (10) años”.

<sup>63</sup> “Uber Chile: Reglamento sacaría del mercado a mitad de los conductores y precios se duplicarían”, *Cooperativa*, 11 de noviembre de 2023, disponible en: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/transportes/uber-chile-reglamento-sacaria-del-mercado-a-mitad-de-los-conductores-y/2023-11-11/105753.html>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

<sup>64</sup> “Senador Kusanovic solicita actualizar exigencias de cilindrada para vehículos del transporte de pasajeros”, *Radio Polar*, 6 de octubre de 2023, disponible en: <https://radiopolar.com/senador-kusanovic-solicita-actualizar-exigencias-de-cilindrada-para-vehiculos-del-transporte-de-pasajeros/>, consultado el 29 de diciembre de 2023.

## 2. Patrón de discriminación y xenofobia de las autoridades hacia los conductores migrantes de plataformas de transporte

Las violaciones mencionadas se ven exacerbadas por un contexto general en Chile marcado por prácticas discriminatorias y xenófobas por parte de las autoridades públicas que muestran una imposición selectiva y desproporcionada de multas y sanciones a conductores migrantes de aplicaciones de transporte<sup>65</sup>.

Las estadísticas reflejan que la **probabilidad de recibir multas en ciertas comunas del país es 200 veces mayor si el conductor es extranjero**. Este patrón discriminatorio se hizo evidente con las multas impuestas a conductores de empresas de aplicaciones de transporte antes de la sanción de la nueva ley y la reglamentación que regula las EAT, donde más del 50% de las multas recaían sobre conductores extranjeros, a pesar de que sólo constituían el 8% de los conductores en Chile.

Las desigualdades se veían incrementadas porque los conductores migrantes enfrentaban obstáculos derivados de su condición de migrantes para apelar o recurrir las multas que se les imponían. El proceso de apelación conllevaba varios meses y, en el caso de los migrantes, era aún más largo y complejo debido a su estatus migratorio<sup>66</sup>.

---

<sup>65</sup> Juan Manuel Villagrán, “El millonario ingreso de los municipios por multas a las apps”, *La Tercera*, 18 de agosto de 2019, disponible en: <https://www.latercera.com/pulso/noticia/millonario-ingreso-los-municipios-multas-las-apps/786246/>, consultado el 2 de enero de 2024.

Alejandro Villegas, “Gobierno volvió a la carga con plan «anti Uber»: han quitado más de 4.500 autos de aplicaciones”, *La Hora*, 26 de diciembre de 2022, disponible en: <https://lahora.cl/cronica/2022/12/26/gobierno-volvio-a-la-carga-con-plan-anti-uber-han-quitado-mas-de-4-500-autos-de-aplicaciones/>, consultado el 2 de enero de 2024.

Guillermo Adrianzén, “Aeropuerto de Santiago: cursan 1600 multas a choferes de apps”, *La Agencia de Viajes*, 5 de junio de 2023, disponible en: <https://chile.ladevi.info/aeropuerto-santiago/aeropuerto-santiago-cursan-1600-multas-choferes-apps-n52747>, consultado el 2 de enero de 2024.

Felipe González Morales (@fglezmor), “Inadmisibles humillación contra migrantes especialmente vulnerables, afectándolos en lo más personal. El discurso xenófobo, asimilando migración a delincuencia, que por desgracia se ha ido volviendo cada vez más frecuente en Chile, alimenta esta clase de barbarismo”, *Twitter*, 25 de septiembre de 2021, disponible en: [https://twitter.com/fglezmor/status/1441856668359348224?ref\\_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwtterm%5E1441856668359348224%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es1\\_&ref\\_url=https%3A%2F%2Fwww.adnradio.cl%2Fnoticias%2F2021%2F09%2F25%2Frelator-de-naciones-unidas-califico-de-inadmisibles-humillacion-la-que-ema-de-pertenencias-contra-inmigrantes-en-iquique.html](https://twitter.com/fglezmor/status/1441856668359348224?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwtterm%5E1441856668359348224%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.adnradio.cl%2Fnoticias%2F2021%2F09%2F25%2Frelator-de-naciones-unidas-califico-de-inadmisibles-humillacion-la-que-ema-de-pertenencias-contra-inmigrantes-en-iquique.html), consultado el 2 de enero de 2024.

<sup>66</sup> Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “Boletín Estadístico N°2: Mesa Interinstitucional de Acceso a la Justicia de Migrantes y Extranjeros”, septiembre de 2016, pág. 18, disponible en: [https://pdichile.cl/docs/default-source/descargables-migraciones/bolet%C3%ADn-n-2-acceso-a-la-justicia-de-migrantes-y-extranjeros-\(1\).pdf?sfvrsn=a81308d0\\_2](https://pdichile.cl/docs/default-source/descargables-migraciones/bolet%C3%ADn-n-2-acceso-a-la-justicia-de-migrantes-y-extranjeros-(1).pdf?sfvrsn=a81308d0_2), consultado el 2 de enero de 2024; Delfina Lawson, “Acceso a la justicia para inmigrantes”, *Clínica de Migrantes y Refugiados Universidad Diego Portales*, 3 de enero de 2017, disponible en: <https://derechoshumanos.udp.cl/acceso-a-la-justicia-para-inmigrantes/>, consultado el 2 de enero de 2024.

Karina Palma, “Acceso a la justicia: una deuda con los inmigrantes”, *Diario Uchile*, 12 de agosto 2017, disponible en: <https://radio.uchile.cl/2017/08/12/acceso-a-la-justicia-otra-deuda-para-los-migrantes/>, consultado el 28 de diciembre de 2023.

Centro Latinoamericano de Derechos Humanos/ Marzo 2024. La falta de consulta y evaluación del impacto de leyes generales sobre los derechos humanos de los migrantes. El caso de la Ley 21553 en Chile y su impacto desproporcionado en el derecho al trabajo de las personas migrantes.