

Disponibilidad de viajes en apps de movilidad disminuirá hasta en 82%

LEY UBER. Así lo establece, en el caso de la Región de Antofagasta, el último estudio de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales (UDP).

Cristián Venegas M.

cvenegas@mercuriocalama.cl

El Ministerio de Transportes puso el borrador del reglamento de la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transporte (EAT), conocida comúnmente como la "Ley Uber", en evaluación por parte de la Contraloría General de la República (CGR). Iniciativa que, de entrar en vigencia, establecerá nuevas exigencias a las plataformas, los conductores y a los vehículos, que impactarían profundamente en la forma en que estas aplicaciones operan en Chile.

En este contexto, la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales, que dirige Louis de Grange, elaboró un estudio en que se consideraron más de 10 millones de viajes realizados durante 2023 a nivel nacional, entregando interesantes conclusiones para la Región de Antofagasta, donde la disponibilidad de viajes en apps de movilidad disminuiría hasta en un 82% si la norma estuviera en vigor.

En el caso específico de las comunas de Antofagasta y Calama, la disponibilidad de viajes disminuiría en un 93% y un 82%, respectivamente.

El informe precisa además que el porcentaje de viajes servidos en vehículos que no cumplen requerimientos, ya sea por cilindrada y/o antigüedad,



EL REGLAMENTO DE LA DENOMINADA "LEY UBER" PERMANECE EN EVALUACIÓN DE LA CONTRALORÍA.

en la región, es de un 40%. Mientras que el porcentaje de viajes que no cumplen exigencias, por vehículo y/o conductor (Licencia Clase A), es de un 82%. En tanto, sobre la pérdida de cobertura de los usuarios de Uber, es decir, que no tendrían acceso a transporte público, en Antofagasta alcanzaría un 64%.

"NADA POSITIVO"

Acerca de las conclusiones del estudio, Louis de Grange dijo que la ley tiene efectos en distintas dimensiones: "uno es la

movilidad, sobre la conectividad sobre todo, hay muchas comunas en sectores periféricos, rurales, en regiones, en que la opción de transporte público es muy mala, muy precaria, o simplemente no existe. Entonces en algunos casos afectará mucho el desplazamiento, el acceso a oportunidades o está afectando los tiempos de viaje, de espera y las condiciones, la calidad de servicio también. La verdad es que no le veo prácticamente nada positivo a esta regulación".

Sobre si la motivación de la ley pasa por hacer más seguro el servicio o recaudar impuestos, el director dijo que "ni con lo uno ni con lo otro, es un tema de restricción, de reducción de la industria de aplicaciones, ese es el único objetivo. Los temas de seguridad no son relevantes en la regulación, se le pide información a Uber que a los taxis no se les pide. Tampoco es para nivelar la cancha, porque los taxistas usan vías exclusivas, y las apps pagan impuestos y los taxis no".