

Fecha: 12-06-2023
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo C
 Tipo: Noticia general
 Título: Ley que regula apps abre debate sobre cómo debe ser el transporte en las zonas rurales

Pág.: 7
 Cm2: 711,3

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Según estudio de U. Diego Portales, algunas comunas se verían afectadas ante baja de conductores:

Ley que regula apps abre debate sobre cómo debe ser el transporte en las zonas rurales

MARIANNE MATHIEU

Más de cuatro años estuvo en discusión en el Congreso la Ley de Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT), más conocida como "Ley Uber", que regulará el traslado de personas en vehículos solicitados mediante aplicaciones. La norma fue desechada en enero, y si bien el Ministerio de Transportes está elaborando el reglamento, la legislación ya establece ciertas reglas, como que los conductores de app cumplan condiciones como tener licencia profesional y manejar un auto de cierta antigüedad y tamaño (desaparecerán, por ejemplo, los modelos hatchback).

Con todo, las aplicaciones han advertido que tantas restricciones serían perjudiciales para el correcto funcionamiento de ellas y generaría un empeoramiento del servicio y que disminuiría su oferta.

En ese marco, la Escuela de Ingeniería de la U. Diego Portales hizo un análisis preliminar de 10 millones de viajes realizados en Uber a nivel nacional, para estudiar conductas de movilidad en las distintas comunas.

La investigación muestra que la regulación afectaría con un aumento de hasta el doble en tiempos de traslado, principalmente a aquellas zonas que tienen peor conectividad y dificultades para movilizarse en transporte público, pero que realizan miles de viajes en aplicaciones diariamente: comunas rurales como San José de Maipo, Talagante, Buin, Calera de Tango y Peñaflor (ver infografía).

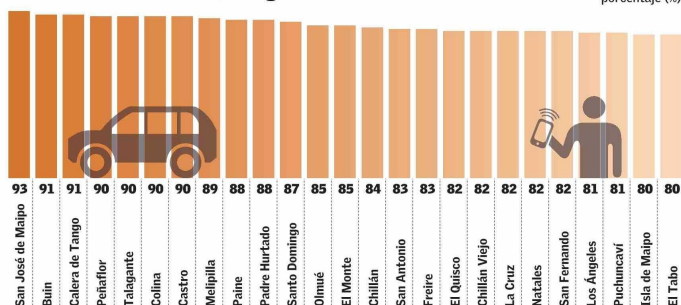
"Las comunas más afectadas corresponden a las rurales de la Región Metropolitana y a suburbanas en el resto del país", afirma Louis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la U. Diego Portales, quien encabeza la investigación.

En su opinión, la aplicación de la Ley EAT "sería la peor política de transporte desde el Transantiago en 2007, que afectó la vida de millones de familias".

Raúl Pezoa, académico de la

Análisis plantea que debido a la mala conectividad de locomoción y la alta demanda que tienen estas zonas, la legislación dejará a cientos de usuarios con peores condiciones de acceso.

Las 25 comunas que verían más afectada su conectividad, según análisis de la UDP



Fuente: Estudio UDP

Las aplicaciones son un actor muy relevante en zonas rurales, y es precisamente lo que comentamos que se estaría perdiendo bastante, porque no existen muchas alternativas de movilidad".

RAÚL PEZO

ACADÉMICO DE LA U. DIEGO PORTALES

Una política de transporte rural masivo no puede estar basada en transporte vía plataformas".

CRISTÓBAL PINEDA

EXSUBSECRETARIO DE TRANSPORTES

universidad y coautor del estudio, afirma que "lo que nos sorprendió fue, por ejemplo, Melipilla, donde hay una movilidad súper importante, bastante más grande de lo que habíamos pensado, y son principalmente viajes locales (...). Ahí las aplicaciones son actores muy relevantes y es precisamente lo que comentamos que se estaría perdiendo bastante,

porque en esas zonas rurales no existen muchas alternativas de movilidad, incluso internas".

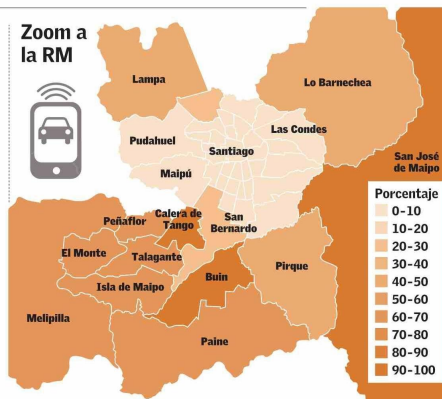
"Una de las cosas que uno pensaría inmediatamente es que los viajes de Uber se concentran en la zona centro y oriente de Santiago, y eso es un porcentaje importante, sí, pero si uno se va alrededor, probablemente más del 50% de los viajes son fuera de

esas zonas. Entonces, efectivamente hay mucha movilidad asociada a viajes en zonas periféricas de la ciudad dentro de la misma provincia de Santiago, como, por ejemplo, en Puente Alto y Quilicura", describe Pezoa.

Conectividad

La apreciación del exsubsecretario de Transportes Cristóbal Pineda es diferente. "La política hacia zonas rurales debe estar basada en transporte público masivo, que asegure la conectividad entre esas zonas y el Gran Santiago. De allí que diferentes gobiernos han impulsado una nueva regulación para el transporte público en las provincias de Talagante y Melipilla que va a asegurar el cumplimiento de frecuencias y horarios, entre otras cosas", dice.

Y concluye que "las plataformas de transporte son un buen



EL MERCURIO

complemento para la movilidad rural, pero apuntan solamente a un cierto tipo de usuario, con un nivel adquisitivo alto y que tiene disposición a pagar por los viajes en automóvil rentados. Una política de transporte rural masivo no puede estar basada en transporte vía plataformas".

En la misma línea, el gerente de movilidad del Automóvil Club, Alberto Escobar, dice que "las comunas rurales metropolitanas que quedan alejadas lo han estado por mucho tiempo. La gente que puede acceder diariamente a estas plataformas no creo que vaya a disminuir significativamente sus viajes, salvo que sean viajes de empresas que trasladan a sus empleados. Pero lo que es una persona común y corriente, no todo el mundo tendría las facilidades para tomar o

pagar las tarifas que tiene el sistema de aplicaciones".

Juan Carlos González, exjefe de gabinete del Ministerio de Transportes en el gobierno de Sebastián Piñera, asegura que si bien prefiere no opinar sin conocer los detalles del estudio, "las aplicaciones generan per se una

mayor eficiencia en el uso del vehículo, ya que en vez de andar dando vueltas en la calle buscando pasajeros, operan sobre una demanda, por lo cual pueden dirigirse a zonas con menor densidad". Y plantea que "el taxi hoy

tiende a circular en lugares con más densidad y demanda de viajes. En cambio, la aplicación permite ir a sectores más alejados a buscar un viaje ya demandado, y que por su mayor distancia y tiempo puede ser mejor remunerado".

2024

Se espera que aproximadamente en enero del próximo año el Ministerio de Transportes ingrese el reglamento de la ley a la Contraloría.