

Economista David Bravo analiza el efecto de la "Ley Uber" en el mercado laboral

"Es una pérdida de empleo y de ingresos que se va a sentir"

Para el experto, el usuario también se verá afectado, porque se estima que los viajes en estas aplicaciones serán más costosos.

DANIELA TORÁN

El economista David Bravo dirige el Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales de la Universidad Católica, entidad que entre los años 2023 y 2024 realizó un estudio de las plataformas de movilidad en Chile, sobre la base de datos administrativos de Uber. El informe determinó que en los últimos 10 años, 1,1 millones de personas en el país han trabajado como conductores de aplicación. En mayo de 2024 los conductores activos de estas empresas llegaron a 105.400.

En las próximas semanas, dice el economista, estas cifras serán actualizadas, y probablemente el análisis coincidirá con la entrada en vigor de la Ley que regula a las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT), también conocida como Ley Uber (ver página 3).

Con los datos previos y considerando que no hubo cambio sustantivo del reglamento, el experto es tajante en señalar que la aplicación de la ley tendrá será nefasta.

"Mi primera impresión es que a pesar de todo el tiempo que se tomó, el reglamento y sus consecuencias no pasaron por el gabinete pro empleo. No me explicó sino cómo se siguió adelante sin hacerle modificaciones", comenta.

"El impacto directo negativo sobre el empleo en los primeros meses iba a ser del orden de 40 mil empleos. Y si se estimaba al cabo de 12 meses, cuando entrara en vigencia el requisito de la licencia profesional A2, la pérdida de empleo llegaría a 90 mil. Estamos hablando de una actividad que estaba, hace unos meses atrás, empleando



HÉCTOR FLORES

El economista David Bravo dirige el Centro UC de Encuestas y Estudios Longitudinales.

mensualmente el orden de más de 100 mil personas".

Para el economista, la medida es "inexplicable" dada la situación del mercado laboral actual.

"Es una pérdida de empleo y una pérdida de ingresos que se va a sentir, producto de una regulación, que a mi juicio, está equivocada, tanto en términos de la norma y la gradualidad. La ley, y al mismo tiempo el reglamento, básicamente a lo que apunta es a tratar de transformar a los conductores

de aplicaciones de transporte en el equivalente a los taxistas que están registrados. Y eso es no entender la naturaleza de ese servicio. Tampoco es entender la naturaleza de cómo funciona el tema tecnológico y por qué para las personas es atractivo".

Para Bravo este efecto negativo tiene relación, principalmente con el congelamiento del registro de conductores. Esto, porque la ley establece que una vez constituido el registro, éste se congelará por 18 meses. Es decir, no se

podrán incorporar nuevos conductores.

"No es solamente el impacto negativo en el empleo en el corto plazo. Esto desnaturaliza el funcionamiento, y eso va a afectar directamente al servicio que se entrega a través de estas aplicaciones.

¿Va a subir el precio a los usuarios?

"Más de 3 millones de personas realizan algún viaje al mes. El sistema funciona porque hay personas que en cualquier momento se pueden conectar y ofrecer su servicio, y es ese dinamismo de la oferta, se genera un servicio con mayor oportunidad y con precio adecuado. Exigirle permanencia a los conductores, desnaturaliza el servicio, y pienso que va a destruir este modelo de funcionamiento con costos para las personas. Va a ser mucho más costoso tener el mismo viaje que se tenía antes por un precio más bajo, y también va a tomarse mucho más tiempo. Entonces, además de una pérdida importante de conductores, este reglamento va a generar mucha insatisfacción en los usuarios y no se va a entender qué es lo que se está obteniendo a cambio".

Se ha puesto mucho énfasis en el tema de la seguridad.

"Por supuesto que es muy importante que exista un registro de las distintas empresas y que se cumplan con regulaciones, pero hoy día la tecnología precisamente permite que las personas hagamos viajes a través de estas aplicaciones con mecanismos de seguridad importantes, mecanismos que no están presentes en los taxis comunes y corrientes. Una de las razones por las cuales las personas utilizan el servicio de las aplicaciones es que les permite compartir su ubicación con las personas. Era necesario que fueran actividades formalizadas. Eso es lo que se suponía que tenía que hacer esta ley, pero acá se excedió y se pasó a una regulación excesiva que prácticamente desnaturaliza el servicio. Lamentablemente se produce en un muy mal momento cuando estos servicios de aplicación hoy día prácticamente son la regla dentro del funcionamiento en las distintas ciudades del país".