

Según cifras del último informe del Centro UC de Encuestas y Estudios Longitudinales

Conductores de plataformas llegan a 105.400 personas, 18% más en un año

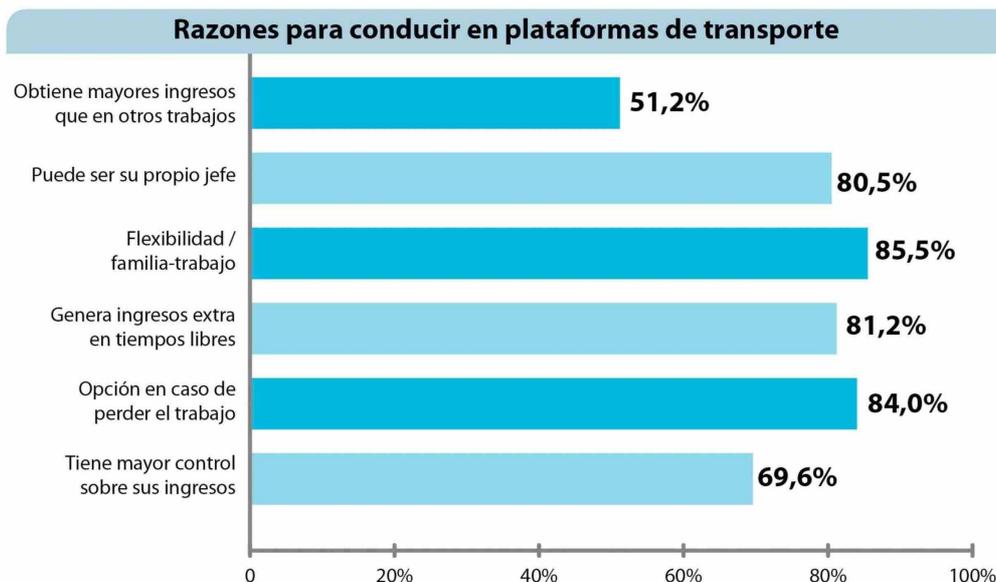
“La nueva regulación va a tener un efecto inmediato en el empleo: cerca 40.000 personas no van a poder seguir en las plataformas”, dice el economista David Bravo, quien elabora estudio con datos de Uber.

MAURICIO RUIZ

“Las personas que se desempeñan como conductores de plataformas (Uber, DiDi, Cabify, entre otras) se mantienen sobre las 100.000 tras una fuerte recuperación después de la pandemia. Y va a seguir en ese nivel por la débil creación de empleo en el mercado laboral”, dice David Bravo, director del Centro UC de Encuestas y Estudios Longitudinales.

En el último informe Plataforma de Movilidad que realizó la entidad que encabeza el economista, sobre la base de datos administrativos de Uber, revela que en mayo de 2024 los conductores activos en empresas de aplicación de transportes llegaron a 105.400, lo que significó un alza de 18% respecto al mismo mes de 2023.

“Las plataformas les permiten a la gente que pueda buscar empleo formal y, al mismo tiempo, generar ingresos mientras el mercado laboral siga débil o cree poco empleo. Y hay otro porcentaje alto de conductores que dedica una buena parte de su tiempo a esta actividad”, dice Bravo. Las cifras muestran que el 57,5% de los conductores trabajaron menos de 15 horas a la semana en promedio y que en un 18% manejaron en horarios similares a una semana completa. La mayoría declara que seguirá en la actividad en los próximos meses de 2024: el 80,5%.



Fuente: Encuesta Centro UC Marzo, 2024

“Este sistema es muy preciado por su flexibilidad (85,5% valora esta cualidad) y eso se debe tener en cuenta a la hora de evaluar algunos requisitos de la nueva ley y que puede estar vigente en cualquier momento (cuando salga de Contraloría el reglamento). La nueva regulación va a tener un efecto inmediato en el empleo: cerca 40.000 personas no van a poder seguir en las plataformas, según nuestros cálculos”, dice Bravo.

La llamada Ley Uber prohíbe el uso de automóviles con antigüedad de 10 años y a los con una cilindrada menor a 1.4 cc. Este último requisito, según el economista, es la medida que más impactará a las personas que usan las plataformas para obtener ingresos y propone retrasar su aplicación para no impactar tanto las cifras de

desempleo. Otra obligación legal es que los conductores deben sacar una licencia de conducir profesional. “Con esa condición se sumarán otras 50 mil personas que pueden verse afectadas al no poner renovar el documento en el tiempo determinado por la ley”, comenta Bravo.

¿Se puede estimar cuánto puede afectar la salida de estos conductores en la tasa de desempleo (hoy está en 8,5%)?

“Estamos hablando de subir un punto porcentual la cifra de desempleo por las restricciones del automóvil y la licencia profesional, no son magnitudes pequeñas”.

La ley obliga llevar un registro de la gente que es conductor de una plataforma, ¿eso puede afectar también el empleo?

“Absolutamente, porque las personas lo que demandan en este tipo de empleo es flexibilidad. Un conductor se conecta y desconecta sin mayor trámite, son ya más de un millón de personas que han trabajado en estas plataformas gran parte por este beneficio. Entonces un registro, que incluso se va a congelar (18 meses una vez constituido), no permitirá esa flexibilidad”.

¿Qué porcentaje de los 105.400 conductores de estas plataformas son extranjeros?

“Eso lo estamos viendo en una encuesta que hicimos y que vamos a dar resultados en un par de meses. Pero hoy del total de todos los ocupados en Chile, el 10% son extranjeros y en las plataformas de conductores es mucho más que eso, sobre el 20%, eso se puede adelantar”.