

Radiografía a conductores de aplicaciones: 60% trabajó menos de 15 horas a la semana y un 80% lo hace para generar ingresos extras

De acuerdo a un estudio realizado por el Centro de Encuesta y Estudios Longitudinales de la UC, encargado por Uber, en enero de 2024, había 104 mil conductores, cifra que bajó levemente en mayo a 105,4 mil conductores en empresas de aplicaciones de transporte en el país. El 85% lo ve por la flexibilidad familia-trabajo y el 84% como una opción en caso de perder el trabajo.

CARLOS ALONSO

A la espera que la Contraloría publique el reglamento de la llamada ley Uber se encuentran los 105.400 que en mayo de 2024 se desempeñaron como conductores. Mientras eso sucede, el Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales de la UC, que dirige el economista David Bravo, realizó un estudio, contratado por Uber para caracterizar tanto a los conductores como los usuarios y el número de pasajeros y viajes que realizaron durante los últimos años.

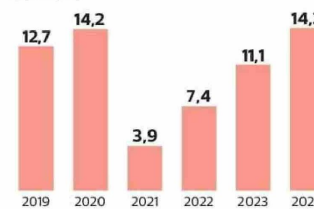
En enero de 2024, había 104 mil conductores, cifra que bajó levemente en mayo a 105,4 mil conductores en empresas de aplicaciones de transporte en el país. "Si bien es un aumento de 18% respecto de mayo de 2023, la caída de abril y la caída respecto de diciembre de 2023 levantan la duda sobre la tasa de crecimiento esperada para el resto del año", dice el análisis.

Asimismo, se detectó que durante 2023 se recuperó el número de viajes mensuales exhibido antes de la pandemia, superándose dicho nivel y aumentó en 1 millón de viajes (8%) respecto a mayo 2023. Del análisis se desprende que el número más alto exhibido es en diciembre de 2023 con 17,2 millones, mientras que en mayo fue de 14,3 millones de viajes.

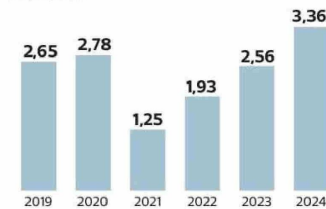
En cuanto a la cantidad de pasajeros, en

RADIOGRAFÍA CONDUCTORES DE APLICACIONES

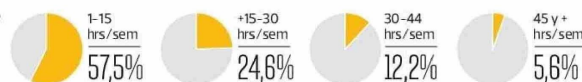
Estimación N° de viajes mensuales en plataformas de movilidad
 En millones



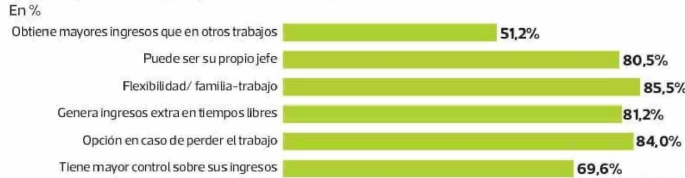
Estimación N° de usuarios mensuales en plataformas de movilidad
 En millones



Por horas de conexión mayo 2024
 En horas



Razones para conducir en plataformas de transporte



FUENTE: Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales UC

LA TERCERA 



mayo de 2024 casi 3,4 millones de personas realizaron al menos un viaje en plataformas de movilidad en el país. Esto representa un aumento de 1% respecto del número de usuarios de enero de 2024, pero un incremento en 12 meses de 19% (550 mil usuarios adicionales).

En cuanto a la cantidad de horas en que tra-

bajan los conductores de estas aplicaciones, el informe señala que 6 de 10 conductores activos en mayo de 2024 trabajaron menos de 15 horas a la semana como promedio. Asimismo, 25% condujo entre 15 y menos de 30 horas a la semana y aquellos que trabajaron una jornada aproximadamente completa ascendieron a cerca de un 18% del total.

También menciona que entre las razones para conducir en plataformas de transporte, el 85% lo ve por la flexibilidad familia-trabajo; el 84% como una opción en caso de perder el trabajo; 81,2% genera ingresos extra en tiempos libres y un 80% puede ser su propio jefe.

Para David Bravo, una de las principales razones por la que las personas deciden trabajar en este tipo de aplicaciones es la flexibilidad, lo que, a su juicio, podría verse afectado cuando entre en vigencia la nueva ley. "Al salir el reglamento un 37% de los conductores actuales no estarían cumpliendo los requisitos de cilindrada y antigüedad y tendrían que salir de la actividad. Es por ello que he mencionado que se debería considerar una mayor gradualidad para la entrada en vigencia del reglamento", indica. Sin embargo, añade que "me parece mucho más importante la norma que está en la ley y que establece el congelamiento del registro de conductores. Se trata de una norma que afectará la entrada y salida de conductores de la actividad y que atenta contra este elemento de flexibilidad de manera sustantiva".

¿A qué se refiere Bravo? La ley establece que una vez constituido el registro se congelará por 18 meses el registro de conductores. "La esencia del trabajo de plataformas requiere que exista flexibilidad para activarse o desactivarse por parte de los conductores", dice Bravo.

Por lo mismo, Bravo menciona que "el registro y los requisitos constituyen una medida razonable en la medida que sea automática y se podría hacer responsable a las empresas de aplicación de transportes de verificar los requisitos y de facilitar los accesos a sus sistemas para la supervisión del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Congelar el registro, aun cuando sea temporalmente, implica afectar esa capacidad y posibilidad de empleabilidad en el tiempo", indica el economista.

Para Bravo, "por definición, un registro cerrado, con cupos fijos, o sujeto a discreción de la autoridad afectará a las empresas de plataformas que vayan a entrar con posterioridad a la vigencia de la ley y a las empresas con menor participación de mercado. Es una norma anticompetencia". Del mismo modo, señala que "la discrecionalidad de la autoridad actuará como un desincentivo a la inversión del sector".