

Temas de Sábado



Para algunos es un trabajo complementario y para otros una amenaza de un servicio entregado sin la preparación adecuada ¿Cómo se ha desarrollado esta forma de movilizarse durante los últimos años desde que llegó este sistema de viaje a nuestro país? Según un estudio de la UC, tres de cada cuatro adultos han ocupado el servicio al menos una vez.

Por Francisco Corvalán

Radiografía a los viajes con apps en Chile



D

Duverney es un joven que todavía no alcanza los 30 años. Llegó a Chile en octubre de 2024 desde Venezuela y uno de los primeros trabajos que pudo concretar es estar tras el volante, esperando que un usuario de Uber quiera tomar un viaje con él. Aún gira las esquinas con cautela, como si no terminara de conocer la conducta vial de nuestro país.

En cambio, Juan Miguel (55) decidió vender el taxi que condujo durante 25 años y desde 2018 se dedica a transportar personas mediante esta aplicación de transporte. Reconoce que su anterior rubro no tenía la misma recepción en los pasa-

jeros de lo que lo hace un sedán sin ningún distintivo visible. Cree que es contradictorio, pero también se cuestiona sobre los casos de estafa y cobros indebidos que mermaron la reputación de los "techos amarillos". Conduce solo durante la noche, porque dice que le estresa el tráfico que se produce en hora punta. "Es quedarse pegado en el taco y muchas veces sin pasajeros, porque ahí uno compete con las micros y el Metro", dice.

Por otro lado, están los casos de Marcelo y Alexis. El primero trabaja en una empresa de ingeniería y conduce una camioneta blanca, doble cabina. Hay días, que pueden ser dos o tres durante la semana, que después de su jornada habitual configura la aplicación para tomar viajes que lo acerquen poco a poco a su hogar. Cuando pasa, se demora alrededor de tres horas en transportar personas hasta acercarlo a su casa, lo que dice que no le deja muchos ingresos, pero "nunca está de más". Hay días que él mismo no decide hasta el último momento si tra-

bajar después de su jornada o irse directo a su hogar. Muchas veces, de hecho, se le ha quedado su mochila y su casco en el asiento trasero, donde suele dejarlo: justo al alcance de cualquier pasajero que se suba a su vehículo.

En el caso de Alexis su rutina es más bien anecdótica. También tiene un trabajo regular durante la semana, pero dice que cuando llega el viernes no le dan muchas ganas de estar en su casa. Alude a malas caras de su suegra o su esposa, por lo que bajo la excusa de salir a generar ingresos, toma su Chevrolet plateado y trabaja bajo la aplicación de transporte unas horas durante el fin de semana.

La rutina de un conductor de aplicación puede ser tan variada como la cantidad de personas que tiene a su disposición este sistema. Lo que sí, hasta ahora no había sido posible englobar esas historias, convertirlas en cifras y ver el impacto que ha tenido esta modalidad de transporte privado, desde su llegada a mediados de la década pasada.

Millones de viajes

El Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales de la Universidad Católica recopiló esta información y dio cuenta sobre el estado del arte de los conductores, usuarios y viajes que se han realizado durante los últimos 12 años, prácticamente desde el inicio de que estas aplicaciones entraron a operar en nuestro país. Por ejemplo, durante junio de este año se realizaron en total 17 millones de viajes en empresas de aplicación de transportes (EAT), cifra que aumentó en 2,1 millones de viajes (14%) respecto del mismo mes de 2024. El número más alto exhibido fue en diciembre del año pasado, con 17,9 millones de transportes realizados bajo esta modalidad.

También cabe destacar que el peor momento para estos con-

ductores fue durante la pandemia, específicamente en abril de 2021, cuando solamente se realizaron 1,2 millones de viajes en todo el país. Esta cifra se ha ido recuperando con el correr de los años hasta alcanzar una presencia consolidada. De hecho, los datos revelados indican que, en los últimos 12 años, 11,2 millones de personas han realizado al menos un viaje por aplicación: es decir tres de cada cuatro adultos en Chile.

Si lo vemos desde la perspectiva de los conductores, esta cifra también ha ido en un sostenido aumento durante los años. En junio trabajaron 127.400 conductores de Uber con su aplicación activa, cifra superada solo por su mes anterior, donde 128.100 personas recorrieron las calles del país para tomar pasajeros bajo este dispositivo. En contraste, la cifra de conductores más baja en el país se registró en mayo de 2021, donde solamente 17.200 personas se atrevieron a transportar a otras en el período más álgido de la pandemia.

"Hasta el momento muestran niveles muy sorprendentes de crecimiento", destaca el director del Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales de la UC, David Bravo. Además, remarca que, de acuerdo a los datos del INE, "no tenemos tasas de crecimiento de ese nivel en ninguna otra categoría laboral. Esta es una actividad que está en alza". Al hacer un consolidado de todos los conductores que alguna vez han sido parte de la empresa de aplicaciones de transportes, es posible detectar que casi 1,3 millones de personas tomaron pasajeros mediante un dispositivo móvil en los últimos 12 años.

Ahora, si hacemos un acercamiento a cómo se toma cada conductor de aplicación este trabajo, es posible detectar que la mayoría no lo toma como una labor a



El Centro de Encuestas y Estudios Longitudinales de la U. Católica indagó en el número de viajes a través de apps. El número más alto se dio en diciembre de 2024, con 17,9 millones de transportes.

tiempo completo. De hecho, el 45% de los conductores de Uber mantiene su sesión activa entre una y 15 horas a la semana, lo que no alcanza a ser considerado como media jornada, pensando en un estándar de 40 horas semanales.

A esto lo sigue el 29,7% de los conductores que utilizan la aplicación entre 15 y 30 horas a la semana, seguidos de un 16% de quienes la usan entre 30 y 44 horas, y por un 9,2% de los choferes que transitan por las calles durante más de 45 horas semanales.

Al preguntarles por las razones de conducir bajo esta modalidad, el 81,2% de ellos dijeron que principalmente lo hacen para generar ingresos extras en tiempos libres, y el 84%, además, dijo que lo toma como una opción en caso de perder el trabajo principal.

¿Y qué ocurre desde la perspectiva de los usuarios? El mismo estudio constató que actualmente existen 3,14 millones de personas en Chile que activamente utilizan alguna aplicación para transportarse dentro de la ciudad. En junio de 2025 se registró también un aumento de 280 mil usuarios (10%) respecto del mismo mes en el año anterior. Eso, si se proyecta a los primeros 12 años en que empezó a funcionar, es posible saber que 11,2 millones de personas han usado alguna aplicación durante este tiempo.

“La verdad es que sí bien no descongestiona el tráfico en las ciudades, aún así es una alternativa real para las personas que requieren trasladarse con otras dinámicas, ya sea en tiempo o confiabilidad, porque a veces muchas personas confían más en

un sistema de aplicación que en otro transporte”, comenta Andrés Santelices, docente del Diploma de Seguridad Vial de la Universidad Mayor y presidente de la ONG Educleta.

Ahora bien, el académico menciona que también es importante resaltar que este boom de transporte por aplicaciones también tiene sus costos. “Obviamente hay personas que lo utilizan con bastante frecuencia y eso encarece bastante el nivel de vida, o en este caso el gasto mensual en transporte”, remarca. Otro de los inconvenientes que detecta el especialista apunta al nivel de experiencia que puedan tener los conductores, sobre todo los que dedican solo un par de horas a la semana entregando este servicio y no cuentan con licencia de conducir profesional para estos fines. Esto, según augura Santelices, se revertiría con la aplicación de la normativa de la Ley 21.553 que regula a las empresas de aplicación de transporte.

Ley Uber

A más de dos años de su promulgación, la también llamada Ley Uber aún no entra en vigencia. Esto, debido a reiterados cuestionamientos y observaciones al reglamento que debe normarla. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) reingresó por tercera vez el documento a Contraloría en abril de este año, con cambios que buscan flexibilizar ciertos aspectos tales como el número de conductores asociados a un vehículo y la posibilidad de inscribir hasta dos autos por persona.

Sin embargo, las empresas de aplicación aún mantienen sus reparos, apuntando a la protección de datos personales y al eventual impacto negativo en el empleo del sector. Entre otras cosas, acusan que el reglamento no resuelve los problemas de fondo y sigue siendo prácticamente el mismo que fue objetado previamente.

El nuevo reglamento exigirá licencia profesional vigente para los choferes, certificados de antecedentes y revisiones técnicas para los vehículos, los cuales deberán llevar distintivos con QR visibles. Además, se establecen requisitos como seguros obligatorios, límites de antigüedad de los autos y la entrega de datos de cada viaje al MTT. Las aplicaciones deberán informar tanto al pasajero como al conductor detalles clave del viaje y no podrán aceptar nuevos viajes durante un traslado en curso.

“Esta nueva ley va a generar mejoras en la seguridad de todas las personas que usamos las calles. Cuando se incorpore, disminuirá la cantidad de conductoras y conductores, lo cual me parece muy acertado, porque hay personas que ni siquiera tenían homologada su licencia, y otras que directamente tenían licencia vencida. Y esto claro que es perjudicial para la seguridad vial”, destaca Santelices al respecto.

Bravo, por el contrario, estima que esta labor ha sido subestimada en los registros de empleabilidad, y podría generar otros perjuicios más allá del número de conductores que seguirán transitando por las calles después de que se aplique el reglamento que regula este tipo de labor. ●

A más de dos años de su promulgación, la llamada Ley Uber aún no entra en vigencia. Esto, debido a reiterados cuestionamientos al reglamento que debe normarla.