

Los recursos obtenidos por conductores de plataformas de transporte casi triplican el sueldo mínimo:

Más de 130 mil personas trabajan como “Uber” y suben sus ingresos mensuales

CATALINA MUÑOZ-KAPPES

Mauricio Rodríguez lleva dos años trabajando a jornada completa como conductor de Uber, mismo tiempo que ha estado cesante de su profesión de constructor civil. Como chofer gana la mitad de lo que era su salario antes, pero afirma que le sirve “para sobrevivir”.

Son cada vez más las personas que están en la situación de Rodríguez. Un estudio del Centro UC de Encuestas y Estudios Longitudinales, sobre la base de datos proporcionados por Uber y del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), muestra que en octubre de este año se alcanzó un número récord de conductores activos en plataformas de transporte.

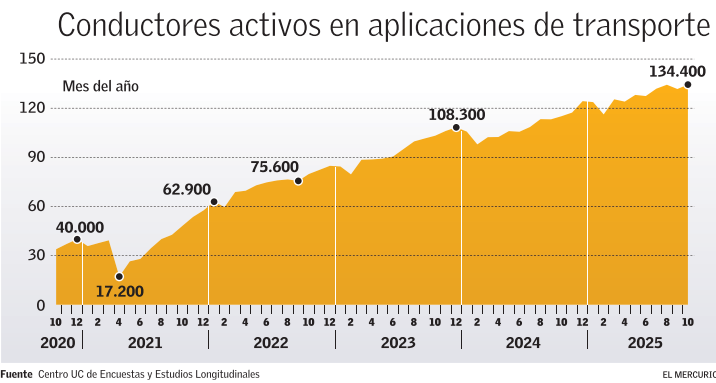
El mes pasado se contabilizaron 134 mil choferes activos, un alza de 17% respecto a octubre de 2024. Otro récord también se marcó en el número de viajes que se realizaron en un mes, que alcanzó 20,1 millones en octubre, 30% más alto que en el mismo mes del año pasado. Las cifras solo consideran quienes conducen para transportar pasajeros, y se excluye el envío de mercancía o entrega de comida.

“No existe una categoría de trabajadores que esté creciendo tanto como esta”, dice David Bravo, economista y director del Centro UC de Encuestas y Estudios Longitudinales.

Alta tasa de los empleos parciales

“Hay personas a las que esto les puede servir como un complemento de un trabajo que tienen. Hay otro segmento importante de personas que lo que ve acá es una especie de posibilidad mientras buscan trabajo o se están cambiando de trabajo, a un

En 17% aumentó en un año el número de choferes activos. Este grupo pertenece, en su mayoría, a la categoría de “subempleo”, en especial porque se trata de personas que están sobrecalificadas para esta ocupación.



“No existe una categoría de trabajadores que esté creciendo tanto como esta (de conductores de aplicaciones)”.

DAVID BRAVO, ECONOMISTA Y DIRECTOR DEL CENTRO UC DE ENCUESTAS Y ESTUDIOS LONGITUDINALES

trabajo que puedan considerar más permanente”, comenta el economista.

En las plataformas de transporte, la tasa de personas subempleadas (aquellos que trabajan menos horas de las que desearían, o en un puesto que requiere menos calificación de la que tienen) es mayor a la que se observa en el grupo de ocupados generales.

Según cifras de Juan Bravo, director del Observatorio del Contexto Económico UDP, sobre la base del INE, la tasa de este tipo de empleos parciales en las plataformas regidas por la Ley 21.431 (que incluye tanto conductores de pasajeros como de *delivery*) es de 35,5%. En cambio, en el grupo

de ocupados es de 21,3%. “Cuando uno mira el subempleo de ocupados en plataformas digitales de servicios, es mayoritariamente subempleo por calificaciones; o sea, es porque son personas que tienen educación superior, pero están ejerciendo empleos de mediana o baja calificación, están sobrecalificados para el empleo que están ejerciendo”, dice Juan Bravo. Entre las aplicaciones más usadas en Chile están Uber, Cabify y DiDi.

“Me encanta, tanto así que renuncié a mi trabajo formal”

El ingreso promedio de un conductor es 2,8 veces mayor al ingreso mínimo por hora traba-

La ley deja fuera a la mayoría de los actuales conductores

El 81,6% de los conductores activos en octubre no podría manejar bajo los nuevos requisitos de la Ley 21.453 (conocida como Ley Uber), cuyo reglamento aún está pendiente de implementar. Según el economista David Bravo, el requisito que dejaría a más choferes fuera de las aplicaciones es la exigencia de licencia profesional.

“El tema de la licencia profesional es importante porque ya vemos que hay problemas con las licencias comunes y corrientes. Simplemente el sistema no da. En la práctica, esto va a reducir la oferta a personas posibles (para manejar), y eso tiene hartas consecuencias negativas”, comenta.

Por otro lado, la ley establece congelar por 18 meses la posibilidad de inscribir nuevos conductores. Debido a la alta rotación de choferes, este congelamiento provocará una fuerte caída en los conductores activos, dice Bravo. “La única forma de corregirlo, yo creo, es cambiar la ley”.

Consultado el Ministerio de Transportes, indicó que “estamos trabajando en todos los aspectos clave para iniciar la implementación del registro. Lo anterior, con el fin de iniciar la publicación e implementación del reglamento de la Ley EAT (Empresas de Aplicación de Transportes) dentro de esta administración”.

jada, menciona David Bravo a partir de su muestra. Es decir, para quienes trabajan una jornada completa, la ganancia promedio es de \$1,5 millones brutos. Esos son la minoría, pues el 48% de los trabajadores activos condujo entre 1 y 15 horas a la semana, y el 15,1% manejó entre 30 y 44 horas semanales.

Manuel, que prefiere que no se revele su apellido, lleva tres meses como conductor de Uber. Es venezolano. “Me encanta, tanto así que renuncié a mi trabajo formal”, cuenta. Trabajaba en gastronomía, pero el sueldo no le alcanzaba y pasaba mucho tiempo lejos de su familia. Ahora gana alrededor de \$1,2 millones al mes (después de la retención de impuestos de Uber, condu-

ciendo ocho horas diarias), lleva a sus hijos al colegio y ya pagó un furgón.

David Bravo destaca la alta rotación que existe en quienes manejan para las aplicaciones de transporte. En los últimos 30 meses, 458 mil conductores distintos han realizado al menos un viaje. Esta cifra asciende a 1,3 millones en los últimos 12 años. Dada esa dinámica, sostiene que para algunas personas tener la posibilidad de manejar es un “seguro de cesantía”, que hace que sus ingresos no queden en cero.

Es más, en una encuesta realizada por el centro en marzo de 2024, el 81% de los consultados afirmó que se volvería a desempeñar como conductor en los próximos meses o años.