

Uber y la experiencia de vivirlo

Patricio Arrau
Ph. D. Economía, Universidad de Pennsylvania
Consejero Fuerza Pública
Investigador Asociado .Plural

(Columna de opinión El Líbero, 13 de abril de 2016)

Es difícil comprender la posición que tomó el la autoridad en este debate, por lo que creo conveniente abrir un poco los términos de la discusión, y deseo hacerlo desde la experiencia personal. Este debate y la situación de enfrentamiento que estamos viviendo a diario en las noticias no ocurren porque Uber o los emprendedores chilenos que decidieron comprar un automóvil y adherir al sistema no paguen impuestos. Ello tiene muy fácil solución. Tampoco ocurre porque los consumidores (en este caso los que somos usuarios) estemos enfrentando un abuso de parte de una empresa transnacional, que reside fuera del país, porque todos los usuarios de Uber, incluidos a todos los amigos que he recomendado bajar la aplicación y vivir la experiencia, quedamos boquiabiertos con el servicio. Tampoco ocurre porque nuestros jóvenes estén expuestos a un problema de seguridad ciudadana o potenciales ataques de cualquier tipo. Como padre de una adolescente, menor de edad, que utiliza regular y frecuentemente el servicio, no puedo sentirme más seguro que poder recibir en línea al momento de la llamada de servicio el nombre, foto, celular y placa de patente del conductor. Y después, escuchar de parte de mi hija, lo bueno del servicio. La única condición que le he puesto es que me llame previamente para autorizarla a tomar el servicio. No requiero una autoridad regulatoria para que me ayude en esta tarea. Tampoco este debate tiene que ver con la regulación de la adulteración del taxímetro. Cada vez que me subo a un taxi de techo amarillo voy calculando el costo de la carrera. Antes de llegar a mi oficina ya sé si el taxímetro está adulterado o está correcto, puesto que las diferencias de carrera, por el mismo tramo, por el mismo tiempo y a la misma hora del día, son abismantes. No sirve mucho reclamar al bajarse puesto que el hecho está consumado. Tampoco sirve mucho, parece, la regulación de la autoridad. En Uber el cobro de la carrera es por kilómetro recorrido. Al bajarse se puede observar en línea la carrera recorrida dibujada sobre el GoogleMap o su equivalente de Apple. Eso sí que es control de taxímetro sin que una autoridad regulatoria tenga que hacer ese control de taxímetro por mí.

Un último tema que para muchos queda dando vuelta. Se requiere regular para optimizar el número de taxis en las calles (licencias). Si no se regula el número de licencias, se congestiona el espacio público escaso de las vías urbanas. Se lo escuché anteaer a un diputado por Santiago en la televisión. El argumento contrario sólo puede vivirse. Cuando tengo que trasladarme a algún lugar, hasta antes de Uber, tenía que salir a la calle a usar la tecnología del “dedo en alto”, en el encuentro presencial, en “el espacio público calle”. Como usuario de taxis, mi profundo deseo es que la calle estuviera llena de taxis de techo amarillo para poder demorarme el mínimo tiempo posible en tomar un taxi. Por tanto, yo

tenía un tiempo muerto de “toma de taxi” en el “espacio público calle” y los taxistas un incentivo para congestionar la calle. Desde Uber, no me muevo de mi escritorio o de mi casa hasta que tengo el transporte en mi puerta. Me ahorro todo el tiempo muerto que invertía antes. Adicionalmente, y esto es más teórico, se me ocurre que la utilización promedio de los vehículos también ahorra mucho tiempo muerto de tener que pasear por las calles para encontrar un usuario con el “dedo en alto”. Ocupan ineficientemente el espacio público “calle”, relativo a las nuevas tecnologías, porque la tecnología del “dedo” así lo requiere. Ahora el espacio de llamado es el GoogleMap o el AppleMap. No es la calle con el dedo en alto. Harto ahorro de tiempo muerto y eficiencia del uso de la calle, mucho mejor utilización promedio del automóvil.

Finalmente un tema adicional que me pregunto sobre todo este asunto. En mi calidad de potencial inversionista en el mercado de capitales, la autoridad ha estado desarrollando el concepto de inversionista calificado. A diferencia de la señora Juanita que requiere de la regulación y la fiscalización del mercado de capitales, el inversionista calificado tiene permiso para invertir en forma privada en lo que le plazca. Se supone que no necesita el esfuerzo y la regulación de una autoridad y se deja al acuerdo privado entre partes privadas toda la negociación. ¿Por qué se me prohíbe bajar una plataforma tecnológica privada, que llama a conductores privados, que además necesita de que yo tenga tarjeta de crédito, con cuota en dólares para comprar en el exterior?. ¿Por qué no se me permite en un país libre decidir si utilizo o no esta maravillosa plataforma?. Libérenme de la regulación por favor. Pero algo más. Si en un futuro próximo voy viajando en Uber y dos taxis amarillos me detienen en mi trayecto, espero que el 133 reciba mi llamado de auxilio por secuestro.