

Uber, el siglo XXI

Author : Jorge Gómez



Entre las críticas a Uber se dice que no está regulado, aumenta la congestión vehicular o no resguarda derechos laborales de los trabajadores. Hay otros argumentos pero son más bien pobres, de carácter emocional, como las críticas al individualismo o las decisiones personales y esas patrañas.

En primer lugar, Uber es un nuevo método de coordinación libre y descentralizada mediante el uso del celular e internet. La regulación estatal aplicada a taxis no logra abarcar esto, porque Uber es expresión de una coordinación directa entre un pasajero y un conductor que ofrece su servicio de "taxi" a través de una tecnología. Dicha tecnología permite acuerdos en momentos específicos, en base a las necesidades individuales de un pasajero y alguien que ofrece llevarlo a un lugar mediante un pago establecido.

Uber se asemeja a los servicios a la carta, como los que existen en relación a la música o los libros. Su funcionamiento es similar a las redes cooperativas que existen en Facebook, donde las personas se coordinan para la compra y venta en un lugar x, de productos previamente acordados, que también se venden en supermercados.

Es decir, es venta a la carta. De hecho, ese sistema a la carta, compite con las grandes cadenas

como Jumbo o Walmart. Entonces, contrario a lo que se dice, los taxis, resguardados como cartel gracias a las regulaciones son Walmart y no Uber, que es coordinación libre entre personas en base a las necesidades de un pasajero y un conductor.

En segundo lugar, Uber no aumenta la congestión ni el parque automotriz ni el número de personas arriba de los autos, sino que dispone del ya existente, coordinándolo como un servicio. Es decir, hace más eficiente el uso de los autos. Más eficiente inclusive que el cartel resguardado por las regulaciones: los taxis con techo amarillo.

Uber recurre al conductor particular que ya está empadronado por la autoridad y coordina con este ofrecer un servicio de transporte para alguien que lo requiere. De hecho, Uber promueve la idea de compartir viajes en el auto. La única diferencia: el conductor cobra, en mutuo acuerdo con el pasajero, un monto previamente determinado y coordinado por la empresa.

De hecho, la alta demanda por Uber responde a la existencia de un sistema “coordinado y regulado” por la autoridad como el Transantiago, que es ineficiente y de calidad dudosa para sus usuarios. El aumento del uso de automóviles particulares y bicicletas responde a lo mismo.

El problema no es Uber, el problema es el Transantiago y el sistema de transporte público que la autoridad, aun teniendo empadronado el parque automotriz y el control de quienes proveen el transporte, ha sido incapaz de mejorar.

En tercer lugar, en cuanto a los derechos laborales, Uber es una nueva forma de relación laboral. El taxista Uber no es empleado de Uber, sino que un socio de la empresa, no un empleado. El dueño del auto paga una parte de lo que gana a Uber y Uber coordina y certifica el servicio a través de internet. No hay horarios fijos para el conductor, por ejemplo. Así, si no hay acuerdo entre las partes (entre el conductor y Uber) se deshace el acuerdo simplemente.

Probablemente hay contratos que establecen obligaciones mutuas. Es más, lo ideal y probable es que surjan nuevos competidores para Uber en cuanto a coordinar a los conductores ofreciéndoles mejores condiciones. Eso es probablemente lo que va a ocurrir.

En cuanto a las apelaciones moralistas, solo puedo preguntar, ¿qué hay de malo en querer ganar dinero extra transportando a alguien que lo requiere?

¿Acaso la autoridad debe decirle a las personas cómo usar su tiempo, sus vehículos, cómo ganar dinero o cuánto dinero ganar?

?

Las opiniones expresadas en la presente columna son de exclusiva responsabilidad de los autores y no

necesariamente representan las de Fundación para el Progreso, ni las de su Directorio, Senior Fellows u otros miembros.