

Walks like a duck, looks like a duck, sounds like a duck..., but it's not a duck: ¿Debe Regularse Über?



[Universidad Iberoamericana](#)

21.01.2015

Etiquetas

[choferes](#)

[Columnas](#)

[apps](#)

[Ciudad de México](#)

[Universidad Iberoamericana](#)

[Uber](#)

[Marcos Avalos](#)

Marcos Ávalos

.

Profesor-investigador del Departamento de Economía de la Universidad Iberoamericana.

En temas de competencia y regulación económica, sin duda el caso Über ha polarizado de manera pasional la discusión respecto a cómo incluir a la empresa innovadora californiana a la

legalidad

. A pesar de que se ha escrito un sin número de líneas sobre los beneficios tangibles al consumidor por parte de Über, nada se ha dicho sobre la desigualdad social que podría generarse como consecuencia de una mala regulación.

Nadie en estado sobrio, podría negar los beneficios para el consumidor y el revuelo que ha propiciado Über en el sistema tradicional de transporte de taxis en más de 45 países y 205 ciudades del mundo. Recordemos que el servicio consiste en una aplicación que permite a sus usuarios, a través de un sistema de localización, pedir un automóvil privado-la empresa no cuenta con ningún vehículo propio-, para transportarse de un punto a otro y la forma de pago es a través de pago electrónico a la tarjeta de crédito.

No obstante, para la mayoría de la población resulta inaccesible el servicio, y por ende, no puede beneficiarse de la innovación y de la competencia generada por

Über

, ya que las barreras de entrada a las que se enfrenta son muy altas: i) contar un Smartphone, ii) Plan de Datos y iii) contar con una tarjeta de crédito para realizar los pagos vía electrónica. Este segmento mayoritario de consumidores tendrá que conformarse con el servicio de taxis deficiente, anómalo, e inseguro.

Sin embargo, el servicio que todos parecen amar no está exento de fallas. La condición ilegal actual de Über genera condiciones de desigualdad respecto a otros prestadores de servicios similares, lo que se traduce en forma indirecta en una política pública ineficiente e inequitativa entre “mexicanos de primera”-que cuentan con el ingreso para poder acceder al servicio- y “mexicanos de segunda” que no tienen la capacidad y tendrán que conformarse con el servicio tradicional.

Desde la perspectiva de competencia, el argumento más socorrido de Über es que no es un “taxi”, y por tanto, no “compiten” con los taxis regulados. A través de cualquier test básico de competencia, es sencillo demostrar que Über pertenece al mismo mercado que los taxis de la ciudad de México. La operación es exactamente la misma: un usuario solicita la llegada de un automóvil con chofer para ser transportado de un lugar a otro a cambio de un pago monetario.

La aparición de Über ha puesto en evidencia las deficiencias de la regulación actual. En este contexto, con el fin de lograr una regulación eficiente y equilibrada, con una normatividad equitativa, el Gobierno del D.F. debería diseñar una política integral, comprehensiva, multidisciplinaria y plural.

Casos como

[California y Reino Unido](#)

, son buenos ejemplos a seguir, y así evitar soluciones de “suma cero” como en Francia y España. De lo contrario, una mala regulación, puede conducir a un mercado inequitativo, sin control o en el otro extremo, a eliminar los atractivos del servicio, condenándola a una eventual desaparición. Más que un problema, esta situación puede ser un área de oportunidad no sólo para regular a Über sino para replantearse la política de transporte público en el D.F.