

Uber: congestión sin impuestos

Durante su visita a Santiago, el director ejecutivo de Uber, Dara Khosrowshahi, declaró que “si nuestro negocio en el mundo le fuese como en Chile, yo me podría retirar, sería increíble”, al mismo tiempo que la Comisión Nacional de Productividad estimaba que en 2017 Uber debió pagar 34 millones de dólares en impuestos en Chile, los que no pagó, tema que ha vuelto a poner a la regulación de Uber en el debate.

Las plataformas *ridesourcing* como Uber y Cabify son más eficientes que los taxis tradicionales, por dos razones principales: un vehículo equipado con GPS para ser asignado óptimamente a sus usuarios tiene menos kilómetros en vacío, además en Santiago el número promedio de pasajeros por viaje es aproximadamente un 25% superior en las plataformas *ridesourcing* que en los taxis tradicionales. Luego, si todos los viajeros de Uber fuesen exusuarios de taxis, estaríamos en una situación más eficiente. Sin embargo, una reciente encuesta en Santiago muestra que solo el 32% de los usuarios de Uber y Cabify hubiesen hecho su viaje en taxi de no existir la aplicación, mientras un 34% lo hubiese hecho en transporte público y un 13% en automóvil particular. Con datos similares, en un estudio que realizamos en la Universidad de Chile con Andrés Gómez-Lobo, estimamos que Uber ha aumentado el tráfico en Santiago, producto principalmente de su alta sustitución de viajes que antes se hacían en transporte público y por la generación de viajes nuevos que no se hubiesen hecho sin Uber. Es decir, la plataforma provee un beneficio neto para los usuarios por más comodidad, seguridad, mejores

Alejandro Tirachini

Departamento de Ingeniería Civil, Universidad de Chile



tiempos de viaje y posibilita una mayor participación en actividades, efectos que se contraponen al costo social por aumento en contaminación y congestión debido al mayor tráfico vehicular. Y en Estados Unidos, cuna de Uber, si bien los primeros análisis tenían resultados mixtos, solo en 2017 se publicaron tres estudios que llegan a las mismas conclusiones que la evidencia chilena: *ridesourcing* aumenta el tráfico y es principalmente un sustituto del transporte público (con la excepción de los viajes suburbanos, donde complementa al tren).

¿Puede Uber ser un complemento del transporte público en Santiago? Claro que sí, pero la encuesta previamente mencionada señala que solo un 3,4% de los viajes en *ridesourcing* combina con buses o Metro, es decir, por cada diez viajes en que Uber reemplaza al transporte público, en solo un viaje lo complementa. La regulación en discusión para Chile debe considerar el aumento en el tráfico producido en el corto plazo, en este sentido, la propuesta de regular cobrando una tarifa por kilómetro, ajustable por congestión y que sea cero de noche, es del todo razonable.

El futuro se avizora con flotas de vehículos *ridesourcing* autónomos, que induzcan a que menos personas sean dueñas de un automóvil. Un incremento en el número de viajeros por vehículo (carpooling) puede llevar a una situación favorable en que las personas viajan bien sin un aumento evidente en externalidades. Que las nuevas tecnologías de movilidad provean un futuro más sustentable no se va a dar naturalmente, requerirá una regulación proactiva e incentivos que debemos discutir desde hoy.