


LA FERIA

Salvador Camarena

 Opine usted:
 nacional@elfinanciero.com.mx

 @salcamarena


Uber, Didi y el Estado... preguntas y paradojas

Hace mucho, los celulares dejaron de ser aparatos para hablar a distancia sin la esclavitud de cables. La vida toda es casi impensable hoy sin esos teléfonos, lo que incluye la movilidad humana, o recibir y enviar productos.

La centralidad de esos dispositivos supone un reto para la sociedad y, por ende, para los gobiernos de todo el planeta.

¿A qué edad dar un celular a un niño o adolescente? ¿Cómo evitar, chicos y grandes, ser víctimas de la ciberdelincuencia? ¿Qué implicaciones tiene la adicción a apps diseñadas para no soltarnos? ¿Cómo regular el inimaginable poder que han desarrollado los llamados gigantes tecnológicos? y ¿Cómo gravar las transacciones que ahí ocurren? Son, demasiado genéricamente, preguntas que vuelven una y otra vez.

Ante casi todas esas cuestiones, el gobierno de México no tiene gran cosa que decir, salvo para una: esta semana comienza el programa piloto de seis meses, mediante el cual las plataformas de movilidad tendrán que pagar seguridad social a sus conductores.

¿Alguien está en contra de que gigantes como Uber o Didi paguen seguridad social a quienes les generan ingresos? La pregunta es ociosa, sus consecuencias no.

Se dice que en México hay unos 700 mil conductores de motos, autos o bicis, para transporte y envío mediante app. Las empresas suelen cantinflear en los detalles de sus flotillas, pero Uber sí ha dicho que el nuevo modelo costará 12 mil millones de pesos anuales.

El gobierno de Claudia Sheinbaum tiene una posición muy definida: quienes conducen un auto que transportará personas o productos, y quienes en una motocicleta entregan mercancías o llevan cosas, deben ser tratados como trabajadores con derechos irrenunciables.

Tras años de contactos (las plataformas difícilmente dirían que “negociación” es un término que aplica al grado de la Secretaría del Trabajo), se estableció que cuando un conductor acumule un salario mínimo mensual tendrá derecho a IMSS, Infonavit, vacaciones, etc.

Las plataformas argumentan la complejidad de dar de alta mensualmente a trabajadores que acumulan —“en veces sí, en veces no”— esos ingresos, unos ocho mil 300 pesos: hay que inscribirlos a principios de mes sin saber si realmente acumularán los ingresos que les da el derecho. Todomal-puntocom.

Pero, sobre todo, mencionan que el cálculo del gobierno falla al creer que un conductor “gana”

lo que “registra” en la plataforma: los ingresos mensuales, alegan, deberían ser calculados descontando sus gastos (gasolina, servicios, llantas...).

El gobierno, denuncian, decidió calcular la carga social sin descontar eso. Y ahí es donde se

pone bueno: ¿las plataformas se comerán todo el costo de la carga social? No. Como en cualquier otro negocio, lo trasladarán. Es decir, en tu celular verás encarecerse tu viaje.

Según las plataformas, viene este huracán: viajes más caros harán que menos usuarios pidan un auto o una moto; entonces, los conductores transitarán más tiempo a la espera de que alguien los contrate. Y si los hoy llamados socios se desesperan, o ya no le ven caso a tener iguales ingresos en mayor tiempo, se desconectarán... Por ende, menos conductores podría derivar en oferta de autos/motos más escasa: más cara y con mayor espera... Repítase y enjuague.

Hay otra cosa que dicen las plataformas: que los conductores no quieren tener IMSS porque no quieren pagar la cuota “obrero” que les corresponde (poco más de 200 pesos por ocho mil 500),



porque ya son pensionados y no necesitan esa prestación, porque tienen otro seguro (tipo Nutrición y meterlos al IMSS les complicaría ese acceso), porque les gusta ser independientes y no tener un patrón, porque el seguro está saturado... No sé Rick... Pero ya veremos.

Al gobierno no le apura el amago de que, por costos, las plataformas dejen de operar en varias ciudades o de que, al final, choferes pierdan esa chamba (las *apps* creen que uno de cada tres choferes desertaría). Es una administración que ve una sola variable: es un derecho, el patrón ha de cubrirlo y nosotros presumirlo.

Hay paradojas. En un momento de economía estancada, la administración pone otro factor de estrés. Ejemplo: ¿Cuántos envíos de restaurantes chicos y grandes se cancelarán porque va a salir, literalmente, más cara la moto que las albóndigas?

Igualmente: ¿El fatigado transporte público podrá recibir a los pasajeros que cancelarán viajes de *app* por caros? ¿La presidenta más popular está tranquila con que la gente vea cómo ahora gastará más porque hay que meter a trabajadores al IMSS que no tiene medicamentos?

Uber calcula que dejaría de reportar dos mil millones de pesos en impuestos, ¿sabe Hacienda que tiene que olvidarse de esa contribución?

En las próximas semanas veremos en nuestro celular si el milagroso consumo mexicano aguanta la carga social a las *apps*, o si aparecen nuevos servicios, unos más bien piratas, digamos inseguros, que el gobierno no pueda regular.

Los choferes tienen derechos, el gobierno obligaciones en transporte público y los usuarios el sueño de no ser la vaquita que todos exprimen.

