

Ciudad de México, 16 de mayo de 2017.

Versión Estenográfica de la Sesión Especializada “El futuro de las ciudades”, dictada por Hugo Martínez McNaught, en el marco de la 27 Convención de Aseguradores AMIS realizada en el salón Montejo 3, del Centro Banamex, en esta ciudad.

Presentador: Varios de ustedes lo conocen. Ha estado en el sector asegurador muchos años. De hecho, él estuvo dirigiendo una de las asociaciones civiles que hoy día tienen también mucha difusión, y desde hace unas cuantas semanas, entró a UBER México a trabajar como Director General de Políticas Públicas.

Hugo conocer perfectamente al sector asegurador, también lleva muchos años trabajando en los temas de movilidad, junto con la Ciudad de México y también en algunas otras entidades.

Entonces, sin más les presento a Hugo. Démosle un caluroso aplauso, por favor.

Muchas gracias.

Hugo Martínez McNaught: Qué tal, buenas tardes. Me da mucho gusto tener la oportunidad de estar aquí.

Como mencionaba Luis, he estado en reuniones o convenciones con ustedes, con anterioridad, cuando trabajaba yo en Axa y estaba yo a cargo del área de Relaciones con Gobierno, y en donde empecé a trabajar, ya hace varios años, en el tema de la movilidad, es un tema que me parece muy importante, no solamente porque se relaciona con la calidad de vida y el futuro de nuestras ciudades y el futuro de nuestros países o nuestro país, sino también porque toca áreas muy importantes y retos muy importantes para nosotros, que ustedes conocen muy bien, uno de ellos tiene que ver con la seguridad vial y es desde el primer enfoque que me empecé a acercarme al tema de la movilidad y la movilidad sustentable.

Pero también el tema de la movilidad y, sobre todo, la movilidad sustentable, tiene que ver con otros temas muy importantes, con el medio ambiente, y también, y ahorita les voy a comentar muy brevemente de

esto, tiene que ver también con el crecimiento económico y nuevas oportunidades.

Entonces, como les digo, me da mucho gusto estar con ustedes para platicarles sobre la perspectiva que tiene UBER respecto de la movilidad futura.

El primer tema que quisiera compartir con ustedes, a manera de introducción, es que es muy importante reducir, evidentemente, el congestionamiento, por un lado. Por otro lado, la contaminación y, tercero, un tema que tal vez ustedes han escuchado recientemente en los medios, que tiene que ver con los estacionamientos; los estacionamientos en las grandes ciudades y los estacionamientos en las grandes metrópolis.

Y la gran pregunta que quiero compartir con ustedes hoy es cómo podemos contribuir a mejorar la transportación, a través del uso del vehículo privado en beneficio público, y ese es, digamos, el tema central de la presentación que voy a compartir hoy con ustedes.

Antes de empezar, quisiera mencionarles dos datos que son beneficios importantes que aporta UBER cuando llega a una ciudad, que no forman parte de esta presentación, precisamente porque no son temas relacionados directamente con la movilidad sustentable y la movilidad futura.

Pero no quiero pasar la oportunidad de compartirlos con ustedes, y uno de ellos tiene que ver con el hecho de que UBER genera autoempleo en las ciudades donde operar. Es un tema muy importante, sobre todo para ciudades como las nuestras, que están en vías de desarrollo, y en donde las familias y las personas requieren de ingresos adicionales para poder complementar el costo asociado con el pago de escuelas o incluso, por ejemplo, pagar ciertas enfermedades.

Entonces es un tema muy importante, en el que no me voy a detener hoy, pero que sí tiene una vertiente muy importante, benéfica, en términos de la aportación que hace UBER a las ciudades donde opera.

Y un segundo tema, que también no quiero dejar de mencionar, se refiere al tema de la competencia económica. UBER, como ustedes saben, es una empresa de tecnología, y lo que aporta una vez que llega a una ciudad, es

que ayuda a que se incremente la competitividad y la competencia económica.

Y esto sucede por varios factores, uno de ellos tiene que ver con el hecho de que se genera una mejor movilidad, se reducen los tiempos de transportación o puede ayudar a que se reduzcan los tiempos de transportación, pero también se reducen los costos, y esto puede ayudar a generar no solamente mayor competencia en el mercado o en las ciudades, sino que también ayuda a que las personas inviertan menos tiempo en llegar de un lugar a otro.

Entonces son dos temas muy importantes, no forman parte de la presentación, pero no quería dejar de compartirlos con ustedes.

Y empezamos.

Un dato muy relevante, que tiene que ver con la movilidad del futuro, sin duda, es el número de autos que existen hoy en el mundo, dos mil millones de autos, el número de autos equivale a las poblaciones, si las juntamos, tanto de China como de Europa, es un número grandísimo de autos, pero el problema de la movilidad no tiene que ver únicamente con el número de autos, sino que tiene que ver con la manera cómo usamos estos autos.

Y no hace falta que les platique yo lo que sucede en nuestras ciudades y lo que sucede en las grandes megalópolis y metrópolis del mundo, porque solo basta que ustedes volteen en un auto a ver a los otros pasajeros y conductores alrededor de ustedes, cuando se encuentran en la calle, para notar lo que es más obvio, y es que, en cada auto, en general, solamente hay un pasajero, que es el conductor del vehículo.

Y este es el gran reto de la movilidad, es lo que genera este congestionamiento, es lo que genera la contaminación, y también, lo que les voy a comentar en un momento, también lo que genera que las ciudades tengan que dedicar, con un gran costo, un gran espacio al estacionamiento de los autos.

Como les decía, el uso del auto genera un inmenso costo público. En Los Ángeles, por ejemplo, y también en la ciudad de Sidney, las personas invierten alrededor de dos semanas de su vida cada año en transportarse de su casa al trabajo.

En la Ciudad de México existen diferentes métricas y sabemos muy bien, está bien estudiado, que el transportarse en la Ciudad de México, sobre todo en la periferia de la Ciudad hacia el centro, hace que miles de personas inviertan alrededor de dos horas diariamente en esta transportación. Eso lo que genera, por un lado, es una gran falta de productividad, afecta la productividad, pero también disminuye la calidad de vida de las personas y genera enfermedades.

Entonces, estos son dos efectos que han sido medidos por *think tanks* en la Ciudad de México, reconocidos, y que conocemos bien.

Y, por si no fuera poco, los vehículos aportan además el 22 por ciento de las emisiones globales de carbono. Entonces, es un reto gigantesco.

El tema de los estacionamientos es muy importante, sobre todo porque me imagino que ustedes han seguido este debate en la Ciudad de México, es muy nuevo, sin embargo, ya empieza a tener un interés suficiente tanto de los medios como de los expertos, y me imagino que de manera creciente, de los ciudadanos; algunas ciudades han ya, desde hace muchos años, regulado el tema de los estacionamientos en las ciudades, porque, como ustedes bien conocen, en realidad los autos han sido los reyes en las ciudades, y esto ha significado que el mayor presupuesto se ha invertido en que los autos puedan transitar en las ciudades a costo, digamos, de otros medios de transporte, incluido el transporte público, pero también las bicicletas o el que los ciudadanos se transporten de manera más segura, por ejemplo, caminando.

Y los autos pasan 96 por ciento de su tiempo estacionados. Y el dato que me parece muy importante subrayar con ustedes es que una quinta parte de las ciudades, alrededor de una quinta parte de las ciudades está dedicada al estacionamiento de los autos.

Hay un dato importante que tiene que ver con la planeación urbana y la regulación de las ciudades es la que muchas veces obliga a los constructores de empresas inmobiliarias a tener un número determinado de cajones de estacionamiento cuando van a construir un edificio.

Y tenemos, entonces, ejemplos muy claros que son, digamos, aberrantes si uno piensa en políticas de movilidad en términos de lo que es sustentable.

Y en la Ciudad de México ustedes conocen bien la Torre de Bancomer que está ubicada en Avenida Reforma, que tiene alrededor de tres mil 500 cajones de estacionamiento, que fueron construidos, como les digo, porque hay una regulación que obliga a los constructores a construir estos cajones en función del espacio del inmueble.

Y el arquitecto que construyó este edificio se llama Richard Rogers. Es un arquitecto conocido a nivel global, es muy famoso, fue uno de los dos arquitectos que construyó el Museo de Pompidou en París, cuando era muy joven, y él ha construido grandes rascacielos no solamente en México sino en otras partes del mundo. Él es inglés y vive en Londres, donde ha construido algunos de los edificios, bien conocidos en la ciudad.

Y él cuando ha construido estos edificios, los edificios cuentan con un número reducido de cajones de estacionamiento, y no sé si alguien pueda o sepa cuántos cajones de estacionamiento tendría un edificio construido por Richard Rogers en Londres, y si alguien quiere darme una cifra. Alrededor de 10, incluso 10 cajones de estacionamiento.

Yo cuando conocí este dato, ya hace varios años, pensé, y esto muestra la manera como cuando estos temas son ajenos a nosotros, pensamos de una manera equivocada, hablo de mí; pensé que estos 10 cajones de estacionamiento estarían reservados para el CIO, el director ejecutivo, el director general de la empresa que había construido alguno de estos rascacielos. Y en realidad cuando indagué para conocer cuál era la política detrás de estos 10 o 30 estacionamientos en los grandes rascacielos, no hay un estacionamiento reservado para los grandes ejecutivos, ni un solo cajón de estacionamiento, son todos para personas con discapacidad.

Entonces, este es otro de los grandes retos. Y ya les hablaba yo del mal diseño de las ciudades.

En la ciudad de Nueva York, alrededor de 2.7 millones de personas tienen que transportarse diariamente de las afueras de Manhattan hacia Manhattan y esto, obviamente genera un problema y un gran reto de movilidad. Y el problema, como ustedes podrán imaginarse, es mucho más agudo para las personas que viven en la periferia, en ciudades que tienen menos recursos.

¿Por qué? Porque las zonas, en la periferia de las ciudades hay no solamente personas que tienen menos recursos económicos, sino que el transporte público es aún más deficiente y también es más escaso, de manera que ciudades como la Ciudad de México tienen un reto adicional, no solamente en términos de la respuesta adecuada para que estas personas se transporten del punto A al punto B, sino además de que las zonas periféricas en ciudades como la nuestra, estas personas tienen un reducido acceso a un transporte eficiente.

En la Ciudad de México sabemos que, por ejemplo, y este es un dato de una organización que hace estudios, que se llama CTC Mark, ustedes posiblemente la conocen, y estudió, ellos son los que concluyeron que las personas en la Ciudad de México, que les decía yo, vienen del oeste o el este de la periferia hacia el centro, invierten dos horas de su vida en transportarse de un punto a otro.

Y, bueno, el tema que tal vez alguno de ustedes se pregunta y que me lleva a UBER, es ¿qué tenían en mente los fundadores de UBER cuando crearon esta nueva empresa y esta nueva forma de movilidad? Y con toda franqueza les puedo decir, y lo decimos frecuentemente en foros de este tipo, los fundadores de la empresa no tenían en mente el responder a los retos de movilidad que yo les he comentado hasta ahora, cuando crearon esta tecnología.

En realidad, los dos fundadores de la empresa, cuando pensaron por primera vez en un viaje fuera de Estados Unidos -los dos son estadounidenses- pensaron, por primera vez, en crear una tecnología similar a la de UBER, en realidad estaban pensando únicamente en lo maravilloso que podría ser que, al apretar un botón en un teléfono inteligente, en unos minutos, uno pudiera tener un vehículo para que lo transportara a otro lugar.

Pero con el tiempo y UBER ha crecido muchísimo desde su creación, con el tiempo UBER se ha dado cuenta de estos grandes retos y cómo puede contribuir a solucionarlos, de manera que todos, por ahora, todos en UBER estamos muy conscientes del rol que puede jugar UBER para, en la movilidad del futuro y para responder a algunos de estos retos de manera eficiente, porque, como les decía, el transporte público en las grandes ciudades suele ser ineficiente y también insuficiente.

Antes de enseñarles esta gráfica nada más les quiero decir dos puntitos adicionales. Uno es que hay una especie de noticia negativa, en el sentido de que no existen, y lo sabemos muy bien, recursos suficientes para que podamos responder a estos retos en las ciudades como la Ciudad de México, ¿por qué? Porque el construir la infraestructura de transporte público que responda a los retos de movilidad y de la transportación de millones de personas, es altísimo.

De manera que no vemos cómo pudiera encontrarse a una solución a estos retos de manera inmediata con la inversión pública para crear el transporte público que se requiere.

La buena noticia, sobre todo desde el punto de vista que tenemos en UBER, sin duda alguna, consiste en la propuesta y el modelo de movilidad que aporta UBER, y que ustedes conocen, que consiste en compartir el vehículo privado.

Y esta es una forma, para nosotros muy importante, y en la que creemos fervientemente y también fielmente, porque creemos que puede responder tenemos evidencia que sí lo muestra y que voy a compartir con ustedes al responder a estos retos de movilidad.

Ahora, esta es una alternativa, sin duda alguna, pero ha significado un cambio de paradigma en la forma de pensar de muchos de nosotros, porque el hecho de dejar de ser dueños de un vehículo para transportarnos en un vehículo compartido, significa un cambio, sin duda alguna, de paradigma muy grande. Y yo imagino que particularmente ha significado un gran reto para los chilangos.

¿Cómo llegamos aquí? Pues esta gráfica lo que muestra es cómo en la Ciudad de México fue creciendo el uso de la aplicación, a partir de 2015 y hasta recientemente 2017, en enero, y cómo fue abarcando zonas centrales hasta llegar ahora a dar un servicio eficiente en distintos lugares de la ciudad pero, sobre todo, y este es un tema que para nosotros es muy importante por el reto que yo les comentaba hace un momento, de que el servicio también llega a lugares donde el transporte público no es suficiente o es muy deficiente.

Y esto se ha logrado con un gran beneficio en términos del tiempo que toma obtener este servicio en la Ciudad de México; inicialmente el tiempo

de espera era de 10 minutos, hoy es de cinco minutos. Y lo mismo ha sucedido en París, como pueden ver en estos gráficos, inicialmente el servicio empezaba en las zonas céntricas de las ciudades y poco a poco, con los años, se ha ido extendiendo a las zonas periféricas, lo cual es muy importante por el reto que ya les comentaba, y también en París ha disminuido el número de minutos de espera para obtener este servicio.

Un tema muy importante es que el tiempo de espera tiene que ver mucho con algo que ustedes ya conocen, que son las tarifas dinámicas, entonces las tarifas dinámicas lo que han permitido es que llegue el servicio en el momento adecuado y en el tiempo adecuado a los usuarios, y esto ha tenido un beneficio adicional porque, por un lado, el servicio de UBER ayuda a complementar el transporte y esto es evidente por lo que ya les comentaba de la falta de transporte en la periferia, pero también es importante, y esto lo muestra esta gráfica porque hay una multimodalidad de servicios de transporte que son complementados por UBER.

Y aquí lo que ustedes pueden ver un poco es que en amarillo está concentrado o en naranja el uso de los trenes en la ciudad de Londres, y una vez que los pasajeros, sobre todo de noche, dejan de utilizar el Metro, donde termina el Metro utilizan UBER para llegar al último tramo de su destino, nosotros le llamamos “el último kilómetro”.

Hemos trabajado en varias ciudades con alianzas, Boston y Nueva Jersey son dos ejemplos, trabajando con las autoridades para asegurar que complementemos de manera adecuada el transporte público, y estos son únicamente dos ejemplos que muy rápido les paso aquí.

Un tema muy importante para nosotros está relacionado con el UBER Pool, algunos de ustedes tal vez lo han utilizado. El UBER Pool fue pensado por ingenieros de UBER cuando se dieron cuenta que muchas personas tomaban la misma ruta o casi la misma ruta para llegar a un destino similar, y ofrecieron el servicio para que pudieran tomar un solo vehículo para llegar al mismo destino.

Esto es benéfico para las ciudades, es benéfico también para los usuarios, porque pagan menos; benéfico, obviamente, para las ciudades, porque disminuye la contaminación y la congestión, y también es benéfico para los conductores, porque reciben un pago de varios usuarios.

Estas son gráficas que demuestran cómo ha disminuido la congestión. El amarillo es mayor congestión, es a la izquierda, en viajes únicamente individuales, como les decía, un vehículo, una persona. A la derecha son los viajes con UBER en la ciudad de Guadalajara, como pueden ver, hay mucho menos amarillo, y eso significa que hay menos autos, más personas en los autos.

En San Francisco, cuando se lanzó el servicio de UBER Pool, en los primeros siete meses se ahorraron 502 millones de kilómetros recorridos, ese es un dato monumental. También se ahorraron 6.2 millones de galones de combustible, eso es una cifra similar a los 23 mil millones de litros de combustible, y se ahorraron 55 mil toneladas de CO₂, esto equivale a las emisiones de más de 10 mil autos por año y, como les digo, esto es solamente la ciudad de San Francisco en los primeros siete meses del lanzamiento de UBER.

Los jóvenes están dejando de usar el auto. Los jóvenes con menos de 30 años, esto eso está documentado, en Estados Unidos, con la llegada de UBER han dejado de utilizar el auto y ya no piensan comprar un auto, esto tiene evidentemente un beneficio para las ciudades.

Y un dato adicional es que los datos compartidos representan hoy 4 por ciento de todos los kilómetros recorridos, pero se estima por estudios que para 2030, representarán casi el 25 por ciento de los viajes. Es, sin duda alguna, el futuro o uno de los grandes futuros de la movilidad futura.

Ustedes conocen bien que UBER ha invertido, y una de sus grandes apuestas como una empresa de tecnología y que está centrada en la innovación, está relacionada con los autos autónomos. El dato muy importante es que esta tecnología, desde nuestro punto de vista y desde varios estudios que existen, podría ayudar a disminuir también la congestión, el tráfico y la contaminación.

Y nosotros tenemos datos que muestran que, una vez que los autos autónomos sean una realidad en nuestros países, vamos a poder reducir hasta en 90 por ciento las emisiones, bueno, alrededor del 90 por ciento de las personas van a compartir un auto, una vez que esto sea posible.

Como les decía, los vehículos autónomos van a representar el futuro, sin duda alguna, de las ciudades del futuro, y esto significará que tendremos ciudades más verdes.

Muchas gracias.

Presentador: Tenemos espacio para preguntas.

Pregunta: Buenas tardes.

Sin duda, yo creo que no está en cuestionamiento el hecho de que el futuro de la movilidad, para disminuir cuestiones ecológicas es el tema de compartir un vehículo en el futuro, y sobre todo en las grandes ciudades.

Sin embargo, desde el punto de vista, riesgo, que es lo que nos ocupa ahorita, en la parte de sector asegurador, lo que quisiera que nos comentaras, bueno, más bien compartirte primeramente, que cuando UBER llega a México, pues evidentemente como sector asegurador no tenemos experiencia de qué tipo de riesgo es UBER, y lo que te puedo comentar es que la mayoría de las aseguradoras tomamos como base el comportamiento del riesgo UBER en otros países, Europa, Estados Unidos, en donde se ven excelentes hábitos de conducir choferes perfectamente capacitados, y lo que llegábamos a concluir aquí, para determinar la prima de ese uso era que inclusive un conductor de UBER podría tener un comportamiento mejor a lo que es un auto particular, por tener la responsabilidad de traer un pasajero, y por todas las exigencias que tenía en sus inicios UBER, al seleccionar a sus conductores.

Pasado poco más de un año, al tener en México una excelente demanda, lo que tú muy bien comentas de lo que ha crecido, lo que nos hemos dado cuenta a través de este tiempo, es que UBER ha relajado totalmente las políticas de selección de choferes, inclusive muchos de los usuarios hoy en día, podemos ver que el chofer que tiene un UBER, inclusive me atrevería a decir que tiene hábitos de conducir peores a los que es un chofer de un taxi tradicional, que eso ya es mucho qué decir en la Ciudad de México.

Entonces, mi pregunta sería en dos sentidos: uno, ¿qué está haciendo UBER para seleccionar los choferes que se asignan a un vehículo UBER?, si es que las hay, cuáles son las políticas.

Y, dos, cómo miden la demanda por ciudad, porque ese también vemos que podría ser un factor importante, porque pudiera ser obvio que por los kilómetros que recorre UBER tenga una alta frecuencia en coberturas como daños materiales y responsabilidad civil, están más expuestos, pero también tienen una alta siniestralidad en robo, y eso estamos previendo que, sin que se pueda probar, pueda haber mucho fraude, probablemente porque un dueño no necesariamente está esperando la compensación del ingreso para pagar un vehículo, probablemente que sacó financiado.

Y entonces, estamos viendo que en algunas ciudades ya hay una sobredemanda. Entonces, concluyendo las preguntas es la selección de políticas de choferes y la evaluación de la demanda en UBER óptima por ciudades.

Pilar Moreno, de Quálitas, compañía de seguros.

Hugo Martínez McNaught: Mira, varios puntos.

El primero es, no mencioné en la presentación un dato importante, datos que muestran cómo UBER también ha ayudado a disminuir los accidentes en las noches, y esto no solamente en la Ciudad de México sino también en ciudades como Nueva York, en otras ciudades.

Es muy claro. Cuando yo les mostraba la gráfica donde la hora pico y mayor demanda de UBER es, sin duda, el viernes por la noche, existen datos concluyentes, sin duda alguna, que muestran que esto ha ayudado a reducir el número de siniestros viales y de muertes.

En la ciudad de Nueva York se estima que se redujo en un 5 por ciento el número de siniestros que están relacionados con fatalidades y, según The Economist, la llegada de UBER a París ayudó a reducir hasta en un 20 por ciento este tipo de siniestros.

Sabemos, y eso, digamos, no lo tenemos documentado, pero yo sí lo he constatado en la Ciudad de México con el cambio de hábitos de personas que conozco y no solamente UBER ha ayudado a esto, sin duda alguna, el alcoholímetro ha jugado un rol muy importante y ha habido un cambio por otra serie de políticas públicas, pero sí hay un cambio en la conducta de las personas, mucho más responsable respecto del uso del automóvil en la noche, y de conducir y tomar.

Entonces, eso está documentado y es un dato relevante.

Por el otro lado, yo entiendo, y creo que si ustedes trabajaran en UBER recibirían un comentario similar, porque ustedes lo escuchan de que, con el crecimiento del volumen, el número de autos, algunas personas perciben que ha disminuido la calidad o, como tú mencionas, que se han relajado, digamos, el proceso o los requisitos de selección.

En realidad, lo que te puedo decir es que no se ha relajado, sí entiendo que hay una percepción en este sentido de algunas personas, yo creo que esto tiene que ver con el volumen, porque evidentemente ha habido un crecimiento exponencial, pero las políticas no han cambiado y hay un compromiso muy grande de UBER para encontrar fórmulas que ayuden a solucionar los retos que están relacionados con el volumen y la operación de la empresa.

Pregunta: Digo, apoyando un poco lo que decía Pilar, de Quálitas -habla Carolina, de Seguros Banorte-, yo creo que siendo constructivos podríamos compartirles ciertas estadísticas que tenemos en el sector. Las estadísticas que tenemos en el sector son diferentes o difieren un poco de lo que estás tú comentando, pero digo, valdría la pena que, a lo mejor como sector, en AMIS tenemos esas cifras, te las compartamos para que veas ese tema de cómo se ha incrementado el tema de la siniestralidad.

Hugo Martínez McNaught: Con todo gusto.

Pregunta: Gracias, Hugo.

Víctor Castillero, Seguros Afirme.

Confirmando lo que te dicen Pilar y Caro, no sé si tú tengas noticias o te llegue aviso de cuando un conductor de UBER choca. Nosotros sabemos que de cada cien conductores de UBER, 60 por ciento están chocando, esa es una estadística que nosotros tenemos.

Intervención: (Sin micrófono).

Pregunta: Esa es la siniestralidad de la cuenta, la frecuencia es el 60 por ciento.

Entonces, sí, como dice Caro, te invitamos, formamos parte del Comité de Autos, para que te sientes con nosotros, veas las cifras, porque creemos que sí hay un riesgo, y el riesgo final es no aceptar después el UBER como compañía de seguros, o ponerte tarifas de 20, 30, 40 mil pesos, que no creo que las pueda pagar un comprador o un inversionista de UBER.

Entonces, creo que sí hay que sentarnos, hay que ver qué es lo que está generando la desviación en la frecuencia, porque creo que, en el entorno en que todos estamos, en este ecosistema donde todos pertenecemos, tenemos que ayudarnos a que la movilidad, como bien dices, tenga ese objetivo interesante que tú mencionas, que es reducir los índices de contaminación, que es reducir el uso del vehículo, y en eso estamos todos involucrados.

Presentador: Tenemos más preguntas, pero estamos 15 minutos atrasados, esta es la sala que sale más tarde de todas las simultáneas. Si quieres lo pueden comentar o, bueno, ¿es algo rápido?

Pregunta: Antonio Díaz, de Latino Seguros.

De igual forma, así como nosotros te ofrecemos compartirte información del sector, sí también aprovecharía para hacerte la petición de que ustedes nos puedan compartir el padrón de vehículos de UBER, porque otro de los problemas que identificamos es que los seguros como tal no se están emitiendo con las coberturas necesarias para el tipo de servicio.

Y luego nos enfrentamos a otro problema: cuando ocurre un siniestro, resulta que la compañía no puede hacer frente al mismo, porque es un riesgo distinto, y obviamente en este caso, el nivel social o el problema social se agrava, porque hay lesionados, porque hay un tema, y después la culpa es de la compañía.

Entonces, sí te pediría que en esa mesa que pudiéramos tener y ver la posibilidad de que nos puedan compartir ese padrón, para que nosotros podamos revidar y ver realmente que esos vehículos cuenten con las coberturas indicadas para el servicio que están prestando.

Presentador: Pues muchas gracias, gracias por todos sus comentarios.

Y le voy a pedir a Rigoberto Mora, es miembro de nuestro Comité de Siniestros también, de nuestro grupo de trabajo, que le haga entrega a Hugo de un reconocimiento por su participación.

Hugo, muchísimas gracias, y nos ponemos en contacto para coordinar esta serie de reuniones.

Muchas, muchas gracias.

Te busco para coordinar la sesión.

Hugo Martínez McNaught: Por supuesto.

--oo0oo--