

Uber en Londres



Por: [Alberto B. Bianchi](#)

La libertad de contratar, las más de las veces, es intangible. Como respirar. Sólo nos damos cuenta de que no la tenemos cuando nos la vedan, como cuando nos privan del aire. Algo similar ocurre con las demás libertades. Ahora, ¿por qué tenemos que, justo en este momento, pensar en la libertad de uberear, de la que nos pueden privar? ¿Realmente es ilegal celebrar un contrato de transporte bajo el Código Civil y Comercial en Argentina?

Mucho se ha escrito, formal e informalmente, sobre el tema. Mas lo cierto es que hay una experiencia mundial sobre el tema de transportarse en Uber. Si no, pensemos en ciudades donde dicho sistema opera, como Washington D.C. y Honolulu; Montreal y New York; Lima y Curitiba; Milán y Londres. A propósito de ello, y obviamente, no se pueden comparar los famosos black cabs con los autos Uber en Londres. Las diferencias son evidentes. Uno es un auto particular; el otro es un gran vehículo de medidas y cualidades muy reglamentadas; uno podrá llevar pasajeros con propia movilidad y tal vez mascotas; el otro tiene que tener espacio suficiente para una silla de ruedas; uno tendrá un chofer sometido a las obligaciones cívicas del buen trato y tal vez contará con la asistencia de un navegador; el otro se hallará incluso bajo la obligación legal de brindar indicaciones sobre direcciones a cualquier transeúnte que se las pida y, dada la severidad de los exámenes para obtener la licencia, no necesitará navegador alguno pues su cerebro habrá sido entrenado para ubicarse entre 25.000 calles londinenses.

Además, es posible que uno sea un desocupado que temporariamente decide auto-emplearse manejando su auto, conectándose a la plataforma de Uber; el otro, dadas las dificultades para la obtención de la licencia, será protagonista de una actividad que realizará como profesional toda su vida, y que podrá con orgullo enseñar a su descendencia. Tal vez uno solo cuente con radio; y el otro tendrá pantalla para que los pasajeros vean noticias cómodamente sentados. Uno se pagará siempre con tarjeta de crédito (al llegar a destino el pasajero abandona el auto), y el otro será sufragado con tarjeta de débito o de crédito si así se acordare antes de emprender el viaje (al llegar a destino el pasajero procede a pagar tal como se acordó).

Todas las obligaciones del célebre taxi británico son extrañas a la noción de servicio público, instituto desconocido en el derecho anglosajón. Se cumple con esas obligaciones como parte de las emergentes de la licencia. No se puede comparar con las obligaciones de quien maneja en Uber, que, por decisión judicial de octubre del 2015, es una aplicación legal en Londres que no necesita cumplir con las normas que protegen a quienes conducen los black cabs. Ahora, ¿ha brindado beneficios la aceptación de los autos de la red Uber, conviviendo con los enormes y clásicos cabs negros (aunque hoy no son totalmente negros pues pueden portar publicidad adherida en su exterior)? La respuesta es afirmativa. Veamos.

Desde la esfera de quien conduce, en Londres se beneficia a quien pueda hallarse desocupado. En esos meses o años a la espera de un puesto de trabajo, el interesado puede registrarse y conducir como socio de Uber como su actividad principal y obtener sus dignos ingresos, o hacer lo mismo, part-time. Ello, sin tener que prepararse, por cuatro años, para el examen de obtención de la licencia de taxi. El dato es relevante ya que, en Argentina se vieron, potencialmente, sólo para Buenos Aires, 35.000 posibilidades de auto-empleo.

Desde la esfera de la seguridad, tanto los taxis londinenses como los autos de Uber se hallan bajo GPS. El pasajero del taxi podría formular reclamos (por ejemplo, por no haberse cumplido la manda de trayecto más corto salvo que el pasajero solicite el trayecto más rápido). El pasajero de Uber realiza evaluación o rating del chofer, y éste, del pasajero, con posibilidades de suspensiones en ambos sectores. Hace unos días, en Estados Unidos, Uber, Microsoft y MasterCard han pasado a integrar un panel que asesora al presidente Obama en materia de ciberseguridad.

Para los pasajeros ubicados en Londres, un claro beneficio es privilegiar la libertad: se elige entre tomar un taxi o un Uber. La decisión será económica, sobre todo entre los más jóvenes. Podrá ser determinante el plus que cobra el taxi cuando se paga con tarjeta de débito o crédito, inexistente en el caso de Uber. El factor cronométrico también será relevante: no es lo mismo pararse junto al cordón de la vereda donde el pavimento está pintado para la detención de los ómnibus y levantar el brazo para que aparezcan a la vista todos los taxis disponibles, que digitar el pedido en la pantalla del celular y esperar, por unos minutos, la llegada de un auto de un particular.

Existen muchos otros beneficios distintivos, y muchas otras diferencias, en Londres, entre el taxi y Uber. Pero, en lo esencial, creo decisiva la diferencia entre poder o no trabajar. Ello se traduce en que se le permita, a alguien, tener un posible ingreso derivado de trabajar en forma digna. Los taxistas londinenses pueden ofrecer sus costosos servicios, sometidos al álea de hallar o no hallar potenciales pasajeros. El socio de Uber será una persona feliz de abandonar la desocupación, o manejará su automóvil conectado a la plataforma para aspirar a ingresos extras en sus horas libres. Escuchemos a la tecnología y pensemos en una buena vida en una sociedad moderna, con espacio para elegir en libertad. Pocas firmas pueden ofrecer 35.000 posibilidades de auto-empleo.