

Análisis jurídico sobre la prestación de servicios de transporte urbano de pasajeros a través de plataformas digitales en la Argentina



Juan Pablo Mugnolo

Doctor en Derecho (Univ. de Granada, España). Profesor regular adjunto de la Facultad de Derecho (UBA) y Subdirector del Departamento de Derecho del Trabajo y la Seguridad Social. Profesor (Univ. de San Andrés).



Lucas J. Caparrós

Abogado. Especialista en Derecho del Trabajo (UBA - Univ. de Salamanca). Docente de la Facultad de Derecho (UBA). Coordinador de la Delegación Argentina de la Sección de Jóvenes Juristas de la Sociedad Internacional de Derecho del Trabajo y de la

Seguridad Social (SIDTSS).



Martín F. Golcman

Abogado. Docente de la Facultad de Derecho (UBA). Becario de la SIDTSS para el Seminario Internacional en la Universidad Ca' Foscari.

SUMARIO: I. El modelo de negocio. — II. Indicadores de laboralidad. — III. El transporte de pasajeros y las normas laborales vigentes. — IV. El servicio de transporte urbano de pasajeros y las plataformas digitales de la actividad: normas y acciones de gobierno en la Argentina. — V. Las relaciones colectivas de trabajo en el servicio de transporte urbano de pasajeros organizado mediante plataformas digitales. — VI. Acción jurisdiccional y regulación legal de sobre la prestación de servicios de transporte urbano de pasajeros a través de plataformas digitales en Sudamérica— VII. Instancias regulatorias de los servicios de transporte urbano de pasajeros en clave propositiva. — VIII. Bibliografía.

I. El modelo de negocio (*)

I.1. Las empresas de transporte urbano de pasajeros

El transporte urbano de pasajeros ha sido una de las actividades donde la llamada 'economía bajo demanda' ("economía a demanda" u "on demand economy") ha intervenido intensamente, trayendo consigo la problemática de la digitalización y automatización de los procesos productivos que se desarrollan a través de las plataformas digitales (Mugnolo et al., 2020, p. 10). Para más, este sector se encuentra regulado de forma más profusa que otros servicios, más allá de la vinculación contractual y privada entre quienes ofrecen el transporte y quienes lo toman, alcanzado por normas nacionales y locales de tipo administrativo, mediando necesarias habilitaciones y requerimientos propios para el tránsito urbano y las *soluciones de movilidad (1)* —tal como suelen referirse las plataformas digitales a su actividad—, especialmente cuando se realiza mediante la oferta pública del servicio.

Las empresas que se desempeñan en este ámbito a través de plataformas digitales tienen una vocación monopólica (2) y un marcado desinterés por las regulaciones de tipo administrativas (Golcman, 2018, p. 23), irrumpiendo en el mercado con un modelo de negocios que sigue sus propios lineamientos con más apego que a los requerimientos normativos locales. Desde la óptica laboral, el modo de ofrecer y prestar servicios en este ámbito se erige como una manifestación novedosa de un fenómeno —el de la "huida del derecho del trabajo"— que no lo es tanto (Caparrós, 2018, ps. 765 y ss.).

El trabajo así realizado importa un cambio en la modalidad del trabajo, o más precisamente, en algunas de sus características, pues la contratación laboral típica —en los casos que esta se realizaba de tal modo— ha dado lugar a un modo de vincularse mediante la asignación de microtareas o prestaciones específicas, dirigido a una cantidad indeterminada de prestadores que, mediante la conexión a la plataforma digital y con acceso a internet, las realizarán de manera integrada a

los algoritmos previamente programados por un sistema informático, en un proceso casi totalmente automatizado.

Se trata de una forma de externalizar el trabajo, mediante una intensa descentralización productiva, que profundiza el proceso de debilitamiento subjetivo del Derecho del Trabajo (Goldin, 2017, ps. 977 y ss.). Desde luego, cuando la modalidad de las labores coloca al prestador fuera del ámbito de aplicación subjetivo del derecho laboral, lo que se observa es una mayor incidencia de contrataciones bajo la forma del trabajo autónomo.

En efecto, cuando se trata de la prestación de servicios a través de plataformas digitales "...queda claro que hoy se están produciendo transformaciones en las modalidades laborales y que trabajar en plataformas digitales podría comprenderse mejor como parte de un giro más pronunciado hacia un trabajo más eventual y precario, y hacia procesos de contratación y gestión más automatizados" (Berg et al., 2019, p. 7), aunque el trabajo efectivamente realizado en estos casos ha cambiado mucho menos que al que

era realizado en forma clásica, en comparación con las conocidas formas de trabajo a destajo y de procesamiento de datos (ibíd.).

Las empresas que ofrecen este servicio se disputan un mercado y una demanda preexistente, compitiendo con los modelos de negocio tradicionales para esta actividad. La innovación de las plataformas digitales proviene de la interfaz para la convocatoria de prestadores y prestatarios del transporte urbano de pasajeros, la que luego organiza la operación que se llevará a cabo. Si bien no se observan indicios que puedan hacer presumir que su utilización incrementa la demanda del servicio, la variable económica que más fácilmente podría verse afectada es la oferta. Máxime, cuando la intermediación de las plataformas digitales admite una mayor facilidad para colocarse como conductor de un vehículo a estos fines, incluso sin habilitaciones o licencias especiales. Sin embargo, no se puede soslayar una modificación conductual, por cuanto las generaciones más jóvenes mantienen una creciente cercanía intuitiva con las tecnologías de la información y de la comunicación, al mismo tiempo en que acrecientan sus preferencias por este tipo de servicios (3).

Especial para La Ley. Derechos reservados (Ley 11.723)

(*) Informe preliminar elaborado para la Oficina País de la OIT. Los puntos de vista expresados en este artículo o las conclusiones que se deriven del mismo representan la opinión de los autores y no se corresponden necesariamente con el punto de vista de la OIT a su política de gestión.

(1) Término utilizado habitualmente por las plataformas digitales para definir su ámbito de incum-

bencia: "...la plataforma de movilidad más importante del mundo" (Uber, en <https://www.uber.com/ar/es/about/>); "...soluciones inteligentes para el futuro de la movilidad" (Didi, en <https://mexico.didiglobal.com/2020/01/14/didi-ofrece-soluciones-inteligentes-para-el-futuro-de-la-movilidad-a-nivel-mundial/>); "Queremos tener un impacto positivo en la sociedad, siendo algo más que una solución de movilidad" (Cabify, en <https://cabify.com/es/cabify-cares>).

(2) Aun desde la expresión de principios y de su visión personal para la compañía, Dara Khosrowshahi, CEO de Uber, enuncia esta idea en una carta abierta publicada en el sitio web oficial, que en su versión original dice: "Today, Uber accounts for less de 1% of all miles driven globally.", para aclarar luego que "Because we're not even 1% done with our work, we will operate with an eye toward the future", en [https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?uclid_id=78aa4c7c-](https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?uclid_id=78aa4c7c-4535-4758-94a7-0fcca873ff47)

4535-4758-94a7-0fcca873ff47.

(3) Así surge según información periodística publicada en la revista *Forbes* el 15/10/2018, que puede ser consultado en: <https://www.forbes.com/sites/brittainladd/2018/10/15/uber-wants-to-deliver-groceries-but-there-is-a-much-bigger-opportunity/#f26ee115c1d5/>

Entre las tipologías del *crowdwork*, los servicios de transporte urbano de pasajeros se instalan como una forma de *crowdwork offline*, local y específico, por cuanto requieren la efectiva ejecución de un servicio determinado y fuera del ámbito virtual (Todolí Signes, 2017, p. 13).

En el espacio geográfico en que ha de quedar delimitada esta parte del estudio, por su presencia e inserción en el mercado, son tres las empresas especialmente tomadas en consideración en los títulos que siguen: Uber, Cabify y DiDi.

La empresa Uber constituyó en el país la forma societaria de Uber Argentina SRL, sociedad que se encontraba en formación hasta que se desistió de su inscripción como sociedad comercial regular ante la Inspección General de Justicia el 03/12/2018, constituida en su oportunidad por Uber International B. V. y Uber Internacional Holding B.V., sociedades extranjeras que aún se encuentran inscritas como tales en el registro público de comercio. Ante esta circunstancia, su actividad económica se lleva a cabo mediante el grupo económico integrado por las mencionadas sociedades extranjeras y otras sociedades comerciales constituidas en el país, como Hinter Argentina SA —cuyo objeto es la provisión de servicios de marketing y soporte a las empresas vinculadas—, UTI Argentina SAS —cuya actividad es el procesamiento de datos y el *hosting* de portales web—, y Technology Support Services Argentina SA —que realiza actividades relacionadas con la operación y administración de aplicaciones y plataformas informáticas— y otras (4). En las cláusulas de los “términos y condiciones” establecidos entre esta empresa y sus usuarios —conductores o pasajeros—, disponible en la plataforma digital, se hace referencia a Uber BV, sociedad de responsabilidad limitada constituida y con domicilio en Ámsterdam, Países Bajos, e inscrita en la Cámara de Comercio de dicha ciudad. Esta plataforma fue la primera en desembarcar en el país, y en la actualidad realiza viajes en las ciudades de Bahía Blanca, Buenos Aires, Ciudad de Santa Fe, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Corrientes, Mar del Plata, Mendoza, Neuquén, Paraná, Posadas, Resistencia, Rosario, Salta, San Salvador de Jujuy y Tucumán.

Cabify opera a través de la sociedad comercial llamada Cabify SA, constituida regularmente en el país, sin afiliación directa o conexión entre la sociedad local y la casa matriz, ya sea a través de los sujetos que la componen o por su invocación en los “términos y condiciones” establecidos con los usuarios de la plataforma digital. Cabify mantiene actividades en las ciudades de Buenos Aires, Córdoba, Mendoza y Rosario.

DiDi desarrolla sus actividades a través de una sociedad de responsabilidad limitada denominada DiDi Mobility Information Technology Pte. Ltd., constituida de acuerdo con las leyes de Singapur y con asiento en dicha ciudad, según los “términos y condiciones” que dictan las bases de la relación entre esta y los conductores. DiDi tiene activa su aplicación para los partidos del Área Metropolitana de Buenos Aires —la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los partidos

más próximos de su área circundante— y la ciudad de La Plata, provincia de Buenos Aires.

Las tres empresas se desempeñan a través de plataformas digitales en la oferta de transporte urbano de pasajeros para los usuarios que así lo soliciten, proveyendo la posibilidad de realizar viajes mediante la utilización de vehículos particulares conducidos por otros usuarios, dispuestos a ello. También admiten modalidades específicas para la utilización de sus plataformas digitales mediante el uso de taxis habilitados para circular como tales. Se permite realizar envíos o encomiendas mediante las mismas plataformas y con los mecanismos.

De tal modo, cada una de las empresas intermedia entre el conductor y el pasajero, siendo este último quien solicita un viaje a través de la plataforma digital de la que se trate, para que esta asigne uno de los conductores que estén disponibles para realizar la prestación. Ambas partes de la operatoria deben encontrarse registrados previamente y conectarse mediante un usuario creado a tal fin en la interfaz digital. El conductor y el pasajero no conocen sus respectivas identidades, sino hasta el momento de la aceptación del viaje, pero sí permite conocer la demora para que llegue el vehículo al lugar de origen, el tiempo estimado de su duración hasta la llegada a destino y el precio que deberán percibir o pagar —respectivamente— por el servicio.

Las plataformas digitales de Uber y Cabify también ofrecen la posibilidad de establecer modalidades especiales con empresas que requieran utilizar los servicios de transporte de pasajeros para sus propios empleados o clientes, es decir, para que sea a través de estas que se realicen los viajes corporativos. Todo indica que esta modalidad brinda posibilidades de mayor control en los gastos, contar con múltiples usuarios vinculados a una única cuenta y realizar límites o restricciones de uso, así como facilidades en la facturación del servicio, pero que en lo que respecta a la prestación del servicio en sí, pero no difiere realmente en la forma en la que se realiza el trabajo en este segmento respecto del público en general.

La irrupción de las plataformas digitales en esta actividad no ha estado exenta de problemáticas, pero ha permitido que personas que carecen de toda habilitación prevista para ejercer la actividad de transporte urbano de pasajeros como si se tratase de un contrato de transporte entre privados (5), por oposición a la regulada actividad de taxis o *remises*, mediante la oferta pública de transporte de pasajeros en la vía pública o a través de agencias constituidas como tales.

Esta posibilidad facilita el acceso al trabajo, simplificando la contratación y reduciendo costos y barreras de ingreso, pues alcanza con acreditar los medios suficientes —a cargo del conductor— para poder realizar el servicio en las condiciones propuestas por cada una de las compañías. Estos son, en general, los requisitos mínimos y esenciales para que sea factible cumplir con la tarea (se detallará seguidamente cuáles son). Desde luego, esto es beneficioso para quien acce-

de rápidamente a una ocupación, pero una proporción desmedida de nuevos conductores puede traer como consecuencia un ajuste por parte de las plataformas digitales en el precio —para generar mayor demanda, reajustar la oferta o aun como política comercial, para lograr una mayor participación en el mercado—, o bien, se observaría una reducción en la cantidad de viajes que le sea posible obtener a cada conductor. En ambos casos se afectaría la expectativa de ganancia, que se suma a los gastos propios de la actividad autónoma, la menor protección frente al dador de trabajo y la falta de cobertura frente a las contingencias que los sistemas de la seguridad social resguardan con mayor intensidad a las personas vinculadas al trabajo dependiente. Sin perjuicio de los menores niveles de protección, estos eventos también pondrían en riesgo la actividad en sí misma si no reconocen incentivos suficientes para lograr un número estable de conductores.

Las eventuales afectaciones generales al mercado y los cambios que las plataformas digitales pueden producir en el segmento tradicional de la actividad de transporte urbano de pasajeros no tendrán la misma intensidad cuando estas son utilizadas por los taxistas o remiseros ya habilitados para desempeñarse en ello. Sería, en estos casos, un medio instrumental para obtener nuevos viajes; ya sea a fin de recuperar su participación en el mercado, respecto de los pasajeros que modificaron su preferencia de consumo a favor de los medios gestionados por las nuevas tecnologías de la información, o bien, como un mecanismo de captación de clientes más eficiente o de distinta fuente, eludiendo la necesidad de contar con el apoyo de una agencia o no tener que circular en la vía pública hasta encontrar al próximo pasajero. Para más, desde la óptica de las plataformas digitales, se sostiene que sería posible la utilización simultánea de los medios tradicionales y aquellos que brindan estas compañías.

Por cierto, las plataformas también obtienen una multiplicidad de datos relevantes sobre los consumidores y sus conductas, pues los usuarios proporcionan información útil para cualquier estrategia comercial (Rodríguez Fernández, 2018), pero también para el análisis y planificación de políticas públicas sensibles al desarrollo de la movilidad urbana y los servicios de transporte de pasajeros (6). La acumulación de información es objeto de análisis e intercambio, cuya venta representa una oportunidad de negocios en sí misma (ibíd.).

1.2. Estatus actual del prestador de servicios

La prestación de servicios del conductor que realiza sus funciones mediante las plataformas digitales existentes en el ámbito de estudio se desempeña bajo la modalidad de trabajador autónomo o independiente. Ello, por supuesto, sin perjuicio de la eventual relación laboral que pudieren tener con otro sujeto y al margen del vínculo sobre el cual se pone foco aquí, como sería el caso del chofer dependiente de una agencia de

taxi o *remise*, cuando utiliza una plataforma digital como medio de captación de nuevos clientes.

En todos los casos, las plataformas dicen intermediar entre la oferta y la demanda de viajes para el transporte de personas en vehículos particulares, cuya relación jurídica luego tendría lugar en forma directa entre conductor y pasajero en los términos de los arts. 1280 y sucesivos del Código Civil y Comercial de la Nación (7), que regulan el contrato nominado “de transporte”, que tiene lugar entre el transportista y el pasajero.

Las compañías que organizan la prestación se presentan a sí mismas y se consideran empresas de tecnología, no del ámbito del servicio que su propia plataforma digital ofrece, aun cuando se trata —como se dijo ya— de un supuesto de *crowdwork offline*, local y específico. Entre las formas societarias constituidas en el país se observa que Cabify SA admite su desempeño respecto de los medios electrónicos que gestionan, su desarrollo como empresa proveedora de tecnología de las comunicaciones, plataformas web y aplicaciones para terminales móviles, pero también incluye como propia a la actividad de transporte terrestre de pasajeros (8); por el contrario, Uber Argentina SRL solo hace referencia a los servicios de marketing y de soporte a compañías vinculadas, y a facilitar a sus compañías vinculadas la provisión bajo demanda de transporte y servicios relacionados pero brindados por terceros y solicitados a través de dispositivos móviles e internet (9).

La utilización de un lenguaje determinado evoca también un determinado régimen jurídico (Rodríguez Fernández, 2018), al que las plataformas digitales aluden en sus espacios de divulgación y de contratación. La narrativa utilizada supone el vínculo autónomo e independiente de los “socios conductores” [tal como los denominan Uber (10) y DiDi (11)], o presentan la oportunidad donde “es fácil ser tu propio jefe” (12) (Cabify), e incluso se promueven para “complementar” los ingresos “en tu tiempo libre” para “generar ingresos adicionales” [DiDi (13)].

1.3. Las características de la contratación y del servicio (14)

1.3.a. El acceso a la plataforma y la modalidad de contratación

Los candidatos a prestar servicios como conductores a través de las plataformas digitales acceden a ello mediante el envío de un formulario *online* en la correspondiente página web. Se requiere completar los datos necesarios y básicos —nombre, documento nacional de identidad, domicilio, datos de contacto—, para luego dar paso al portal digital donde serán incorporados los restantes elementos, más propios de la actividad, como la copia de la licencia de conducir (simple o profesional, según el caso), copia del “frente de póliza” (15) o certificado de cobertura del seguro automotor, la cédula del vehículo automotor (16), el certificado de antecedentes penales y una foto de perfil. Asimismo, se realiza una suerte de eva-

(4) Además de las mencionadas, la actividad de esta plataforma digital también se supone conformada como un conjunto económico integrado también por las sociedades extranjeras Mieten BV, Uber BV, Uber Technologies Inc., Besitz BV, Neben LLC, Rasier Operations BV y Uber Protier BV. Todo ello, según la Administración Federal de Ingresos Públicos (cfr. publicación en BO del 04/09/2019).

(5) Ello, en los términos del art. 1280 del Código Civil y Comercial de la Nación.

(6) La empresa Uber recientemente puso a disposición la plataforma digital llamada Uber Movement, donde se pueden obtener algunos de los datos recaba-

dos por esta compañía en forma libre y gratuita. Para la Argentina, solo se encuentra disponible la consulta relacionada al tiempo de viaje y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, publicado en <https://movement.uber.com/?lang=en-US>.

(7) Según esta norma del derecho común, “[h]ay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”.

(8) Según la publicación de su objeto social en el Boletín Oficial del día 16/06/2016.

(9) Según la publicación de su objeto social en el Bo-

letín Oficial del día 17/03/2016.

(10) Cfr. <https://www.uber.com/ar/es/drive/how-it-works/>.

(11) Cfr. https://youtu.be/Es6Wtg_2Vas, video instructivo oficial de DiDi sobre “Cómo registrarse...” donde se lo describe como “socio conductor”.

(12) Cfr. <https://cabify.com/es/conductores>.

(13) Cfr. <https://argentina.didiglobal.com/>.

(14) La información contenida en este título proviene de las páginas web oficiales de las empresas Uber, Cabify y DiDi, y de los acuerdos de “términos y condiciones” que estas confeccionan para la regir la relación jurídica creada con los conductores, prestadores del servicio de

transporte de pasajeros. En caso de que la fuente sea distinta a las que se menciona aquí, esta será debidamente identificada.

(15) De donde surgen el tipo de póliza contratada, la compañía de la que se trata, su periodo de vigencia y toda información que pueda ser necesitada para invocar o acreditar su contratación. Es lo que se requeriría a cualquier conductor en caso de verificación por la autoridad administrativa o en caso de un accidente vial.

(16) Credencial que acredita la registración y titularidad del vehículo, o bien, la autorización inscrita en el registro automotor por el titular del vehículo, a favor de otra persona y para su uso regular.

luación de personalidad, donde piden a los aspirantes que contesten una encuesta en la que se le presentan situaciones hipotéticas y opciones a elegir, que describen posibles cursos de acción que el conductor tomaría si se enfrentase a estas circunstancias (17). Con esta información también se comprobarán los recaudos exigidos.

La edad mínima es de 18 años para desempeñarse en DiDi y de 21 años para Uber y Cabify. El vehículo debe ser de 4 o 5 puertas y un modelo del año 2007 en adelante para Uber (18), 2008 en adelante para Cabify y 2009 en adelante para DiDi [en algunos casos, también se exige determinado tipo de vehículo para ser susceptible de viajes con tarifas o prestaciones diferenciadas (19)], además de contar con prestaciones de aire acondicionado, espacio para equipaje y medidas de seguridad como el *airbag*. También es requerida la presentación de las eventuales habilitaciones correspondientes a los servicios de taxi, que incluyen a los del vehículo y a los del conductor, como la licencia profesional para conducir o la licencia del taxímetro, en caso de que se utilice la plataforma digital a través de esta modalidad. En algunos casos se establece el recaudo de hablar en español y se celebra la comprensión de otros idiomas. La inscripción en un régimen fiscal determinado, como el llamado “monotributo” (20), no es requerido en forma categórica a través de los términos y condiciones, pero los usos habituales y requerimientos de las plataformas digitales lo tornan necesario (21), además de la obvia obligación de inscribir cualquier actividad económica que se realice en algún tipo de esquema impositivo (cuando no es realizado por cuenta ajena y reconocida como dependiente).

Estos requerimientos deben ser provistos antes de comenzar a utilizar la plataforma digital, y corren bajo la responsabilidad y cargo del candidato. Se aceptan también candidatos que no tienen un vehículo a disposición, a fin de registrarlos y eventualmente contactarlos con dueños de vehículos en busca de conductores, lo que también sucede por otros mecanismos e informalmente (22).

Por supuesto, también es necesario contar con un dispositivo móvil y un plan de telefonía celular que admita la transmisión de datos de internet, requisito necesario para acceder a la descarga de las *Apps* requeridas, el sistema de recomendación de recorridos, las tarifas o precios propuestos, calificaciones y demás elementos propios de cada interfaz digital, sin la cual no es viable la prestación del servicio.

El vínculo se instrumenta a través de una relación entre entidades independientes y de trabajo autónomo (o aun, que permite el trabajo autónomo, pues no se consideran las plataformas digitales a sí mismas como beneficiarias de la prestación del servicio de transporte). Así se lo indica con énfasis en los términos y condiciones que el conductor debe aceptar para comenzar a prestar el servicio.

La exclusión del Derecho del Trabajo, la aceptación y reconocimiento del conductor como un trabajador independiente es destacada desde un comienzo del vínculo, pues se deduce ello incluso de las publicidades obrantes en las páginas web de inicio, descartando toda modalidad típica de subordinación. Se resaltan los elementos relacionados con el trabajo por cuenta propia: conocer el destino de los viajes con anticipación, para aceptarlos o rechazarlos; los ingresos son una comisión sobre la tarifa del viaje realizado; y contar con flexibilidad para distribuir el tiempo de trabajo según la propia voluntad. Si acaso no se considerase aplicable la legislación laboral, ciertamente se trataría de un contrato celebrado por adhesión a cláusulas generales predispuestas, según dispone el art. 984 del Código Civil y Comercial de la Nación, cuyo contenido enunciado por las plataformas digitales no es posible negociar o modificar. A la vez, las compañías establecen la potestad para que las cláusulas aceptadas sean modificadas en forma unilateral y discrecional por estas, durante cualquier oportunidad de la ejecución del contrato, notificadas por cualquier medio, y presumiendo su aceptación ante el silencio del conductor. Eventualmente, la decisión del prestador del servicio se limita a aceptar o no aceptar las condiciones propuestas, en cuyo caso podrá dejar de realizar las labores que se propone cumplir a través de las plataformas digitales bajo análisis.

La cuenta de usuario que servirá, luego, como medio de acceso a la plataforma digital, así como el programa, sistema informático o aplicación digital que se descargue, es personal e intransferible, encontrándose en cabeza del chofer el mantenimiento y el deber de tomar los resguardos necesarios para el buen funcionamiento del *hardware* y del *software* necesarios.

Las plataformas digitales establecen, por este intermedio, la legislación aplicable, los mecanismos de composición de conflictos y la competencia de los tribunales que entenderían en cualquier controversia entre las partes, desnaturalizando lo que podría ser los foros naturales a un vínculo ordinario. Algunos de ellos son verdaderamente improbables que puedan ser aprovechados de manera útil por parte de un conductor (23).

I.3.b. El control de la prestación de servicios y el poder de dirección

Los mecanismos de control y supervisión de la prestación del servicio están directamente emparentados con la capacidad de calificar a la persona que realiza la labor por parte de los pasajeros y, luego, los efectos ello podría tener en la frecuencia o el tipo de viajes que se le puedan solicitar al conductor, afectando la tarifa y la oportunidad de ganancia que permite la utilización de la plataforma al conductor. Las consecuencias pueden variar, incluyendo la desactivación temporal o definitiva de la cuenta, e incluso hay servicios de las plataformas digitales que discriminan a los conductores según el nivel de calificaciones, para poder o no ac-

ceder a tipos de viajes destacados y diferenciados por estar mejor pagados (v. gr.: Uber Black). La posibilidad de una calificación “bilateral”, por la cual también se puede calificar a los usuarios que utilizan el servicio como pasajeros, no quita virtualidad a dicho mecanismo como verdadera y eficaz metodología de evaluación sobre la conducta de los conductores.

Así se establece un control *de resultados*, donde lo que se aprecia es, a fin de cuentas, el grado de satisfacción de quien se sirve del servicio, brindando con un parámetro incluso más omnicompreensivo que el mero cumplimiento de pautas o directivas prefijadas. Estas, sin embargo, no dejan de estar presentes: las plataformas no escatiman en orientaciones o recomendaciones en relación con el proceder de los conductores, expresamente señalando que no pueden desempeñarse de manera incivilizada, contraria a la moral o al orden público. Las condiciones que se solicitan al chofer incluyen, además del buen comportamiento, no contar con antecedentes de accidentes de tránsito, el cumplimiento de la normativa vigente o, en ocasiones, hablar el idioma español (hasta se recomienda hablar o comprender otras lenguas). Además de estas, entre los requisitos que se exigen respecto del vehículo se pueden encontrar algunas condiciones que son, en realidad, obligaciones impuestas al conductor como verdaderas obligaciones de hacer, como el estado de orden e higiene del interior del automóvil (que incluye desgaste, polvo u olores), o respecto de su apariencia exterior.

En tiempos de pandemia, por ejemplo, a través de mecanismos automatizados y la utilización de inteligencia artificial, se solicita a los conductores que se tomen una fotografía que, analizada por la tecnología de la interfaz digital que se utiliza, detecta y controla el uso de la mascarilla o el tapabocas cuyo uso se ha generalizado como medida profiláctica para la propagación del COVID-19.

Las plataformas digitales también suelen tener códigos de conducta (24) que, bajo la apariencia de normas básicas para la convivencia de toda la comunidad de usuarios (lo que, ciertamente, no es algo despreciable), establecen pautas de cumplimiento obligatorio para toda persona que se encuentre desempeñándose como conductor a través de la plataforma digital. Por supuesto, así como sucede en caso de las calificaciones “mutuas” o “bilaterales” (cuando el conductor es calificado por el pasajero, pero este también es calificado por aquel), el hecho por el cual las normas de este tipo podrían estar dirigidas —y lo están, en el caso de muchas de ellas— a todo tipo de usuario, ora conductor, ora pasajero, no cambia la situación analizada: mientras pasajero es el usufructuario del servicio, el conductor es la persona que trabaja. El hecho de tomar estas medidas de control o calificación sobre otros sujetos no afecta la capacidad de organización, control y dirección que estas compañías se reservan para sí. Para más, en el trabajo a través del *crowdwork* puede ser tan o más sustancial la verificación de la potes-

tad que las plataformas digitales tienen para ejercer estas facultades, y el mecanismo por el cual lo pueden hacer, que el hecho de ponerlas en práctica efectivamente o el grado de intensidad con el que lo hacen.

También hay determinadas conductas que son conocidas en forma directa por la plataforma digital, por la sola interacción del conductor con la aplicación. Estos eventos pueden estar relacionados con eventuales desvíos, paradas o interrupciones en el trayecto (se realiza un seguimiento vía GPS de todos los recorridos), el grado de aceptación o rechazo de los viajes propuestos por la compañía, la cancelación de los viajes ya aceptados, o incluso con conductas que pueden ser denunciadas por los usuarios del sistema (los pasajeros). Todo ello conlleva sus consecuencias y son objeto de mecanismos sofisticados de control mediante la previa programación de algoritmos para alertar sobre su ocurrencia.

En todos los casos, las plataformas digitales se reservan el derecho de cambiar las condiciones del servicio, los “términos y condiciones” y no se comprometen en relación con garantía alguna respecto del uso, beneficios o resultados de la interfaz digital puesta a disposición de los conductores, quienes pueden aprovecharla “como está”, o bien, pueden decidir no hacerlo.

I.3.c. La extinción del vínculo

Los términos y condiciones admiten la posibilidad para que las plataformas digitales desactiven la cuenta de usuario del conductor, en forma unilateral y discrecional. Así, es posible —siempre según las pautas contractuales enunciadas por las plataformas digitales— negar al conductor el ingreso a la aplicación o el uso de la interfaz digital.

Esto puede tener lugar ante cualquier evento que se pueda considerar como un incumplimiento o como consecuencia de determinadas pautas de comportamiento, pero lo cierto es que no es necesaria la expresión de causa. Tampoco hay necesidad de comunicación o aviso previo. Los lineamientos de conductas apropiadas por parte del conductor, o en caso de que este incurra en determinadas acciones (v. gr.: rechazar pedidos luego de la aceptación inicial o desconectarse de la interfaz digital durante el curso de un viaje) puede llevarlo a sufrir la desactivación temporal o definitiva del usuario, o la suspensión del envío de viajes para prestar el servicio. En algunos casos, la consecuencia de desactivación que sufren las cuentas que reciben constantemente bajas calificaciones es explícita, enunciándolo así en los portales informativos.

Siempre según los términos y condiciones, ello no puede ser invocado como causa de perjuicio alguno, ni daría lugar a reclamo o reparación, dejando indemne a la empresa que así lo determine. Las plataformas digitales no brindan garantía de continuidad o de acceso sin restricciones al sistema informático que ponen a disposición; y, en

(17) Llamado “examen psicométrico”.

(18) Este recaudo puede variar según la ciudad donde se desarrollen las tareas, siendo el modelo del año 2007 requerido para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pero en las ciudades de Rosario, la costa atlántica y Comodoro Rivadavia se exige un vehículo del año 2012 o posterior, y para Córdoba, Salta, Santa Fe, Tucumán, Bahía Blanca o Posadas un auto del año 2010 en adelante.

(19) Por ejemplo, tal es el caso del servicio —básico— de UberX, que se diferencia del servicio de Uber Select, que diferencia el servicio ofrecido y la tarifa según el tipo de vehículo del que se trate.

(20) Esto es el Régimen Simplificado para Pequeños Contribuyentes, establecido por la ley 24.977.

(21) En algunos casos se lo dispone específicamente (ver en DiDi: <https://didiargentina.com/requisitos-didi/>) y en otros se hace solo mención de ello; sin embargo, en otros regímenes tributarios —por ejemplo, la inscripción en el impuesto al valor agregado— tornarían de difícil realización el esquema de intercambio económico propuesto por las plataformas digitales.

(22) Se trata de las versiones conocidas como Uber Fleet, por ejemplo (ver: <https://www.uber.com/ar/es/drive/vehicle-solutions/fleet-partners/>), y también en Cabify (<https://help.cabify.com/hc/es/articles/360021444160-Requisitos-para-conducir-con-Cabify-en-Argentina>), donde se registran usuarios que se proponen como conductores sin vehículos y los llamados “inversionistas” que son aquellos dueños de vehícu-

los que necesitan conductores o ya cuentan con uno. En el caso de DiDi no se observó esta posibilidad a través de los avisos oficiales. Esto tiene lugar sin la intermediación de las plataformas digitales y de manera informal, lo que incluso se verifica a través de anuncios publicados en conocidos portales de avisos clasificados con amplia difusión en el ámbito, donde dueños de vehículos buscan choferes para conducirlos y viceversa. Ver, por ejemplo, los avisos rescatados de la plataforma Mercadolibre.com (12/09/2021): https://servicio.mercadolibre.com.ar/MLA-929005990-busco-chofer-alquiler-auto-0km-para-uber-mercadoflex-etc-_JM#position=1&search_layout=stack&type=item&tracking_id=eece20d1-1122-4d97-839b-83024f9906cc o <https://servicio.mercadolibre.com.ar/MLA-931380664-busco-auto-a-cargo->

[uber-cabify-didi-_JM#position=5&search_layout=stack&type=item&tracking_id=eece20d1-1122-4d97-839b-83024f9906cc](https://servicio.mercadolibre.com.ar/MLA-931380664-busco-auto-a-cargo-uber-cabify-didi-_JM#position=5&search_layout=stack&type=item&tracking_id=eece20d1-1122-4d97-839b-83024f9906cc).

(23) Se observa, por ejemplo, que en el caso de DiDi se establece la competencia de los tribunales ordinarios de Singapur, y el medio de solución de conflictos previo a través del Centro de Arbitraje Internacional de Singapur.

(24) Llámense *Guías Comunitarias* (como en el caso de Uber), “recomendaciones” o de cualquier otro modo, o incluso mediante invocaciones genéricas o alusiones generales al “buen comportamiento” o a conducta “civilizada” (DiDi así lo describiría, según sus términos y condiciones), o de acuerdo a “la moral y buenas costumbres generalmente aceptadas y el orden público” (según las condiciones generales de Cabify).

caso de que se admita algún resarcimiento contractual, en algunos casos hasta se encuentra limitado en cuanto al monto máximo (25).

Por supuesto, el conductor también puede rescindir el vínculo en forma unilateral, sin mediar preaviso y sin expresión de causa; este suceso —por sí mismo— no daría lugar a derechos indemnizatorios a la plataforma digital. Va de suyo que, en tanto no hay deber de cumplimiento con un régimen determinado de días, horas o cantidad de viajes para realizar el trabajo, ni una obligación de conectarse con una periodicidad prefijada por las partes, el solo hecho de no activar la cuenta sería suficiente para que un conductor deje de prestar servicios a través de la plataforma digital por su decisión unilateral.

I.3.d. El intercambio económico

El intercambio contractual está teñido de una discusión que antecede al debate sobre la calificación del vínculo entre los conductores y las plataformas digitales, y consiste en determinar cuál es el servicio o la actividad en la que se desempeñan estas últimas. La discusión al respecto pareciera distinguir entre la identificación de estas empresas como intermediarias entre quien ofrece un servicio de transporte de pasajeros y quien está dispuesto a prestarlo, a través de los medios digitales que pone a disposición de estas partes, para el perfeccionamiento del contrato de transporte que luego tendría lugar solamente entre estos; o bien como empresas que brindan en el mercado (digital) el servicio de transporte urbano de pasajeros por sí mismas, y que lo hacen a través de la red de conductores y pasajeros que se encuentran vinculados a través de su interfaz digital. Resulta oportuno señalar, en efecto, que la realización de una explotación o actividad puede ser coadyuvante de la otra, y no son mutuamente excluyentes, tal como sucede en estos casos, donde la promoción de una interfaz digital está destinada a vincular el trabajo de los conductores y el servicio que se les brinda a los pasajeros.

Sin embargo, las operaciones económicas de las que se sirven estas empresas, que difícilmente podrían explicarse como una mera comisión por el uso y el acceso a la plataforma digital, están mucho más relacionadas —en forma directa y hasta proporcional— con la efectiva prestación de todos y cada uno de los viajes que efectivamente se realizan a través de la su aplicación, asumiendo las mayores o menores utilidades del servicio de transporte de pasajeros en sí mismo. Las plataformas digitales tienen una participación en el precio establecido para cada trayecto. Por el contrario, ofrecen el acceso a la interfaz digital sin costo alguno para el conductor y para el pasajero, y la oportunidad de ganancia no está en la tecnología que colocan en el mercado (por ejemplo, un precio por cada descarga de la aplicación a un dispositivo electrónico).

En este marco, son las plataformas digitales las que establecen el precio por cada viaje. En algunos casos, el valor pautado puede señalarse como una aparente recomendación (26), pero queda fijado luego

de la aceptación. Sin embargo, esto no es más que un eufemismo, pues el contrato de transporte no se perfecciona hasta tanto no haya una aceptación del conductor para realizar el viaje, y al precio sugerido; y las partes no pueden válidamente, y antes de la contratación, siquiera comunicarse entre sí para establecer pautas distintas.

El precio es variable, pues en todos los casos se resguardan las plataformas digitales la posibilidad de aumentar o disminuir su costo, según la programación de los algoritmos que analizan y se adecúan a una tarifa base, el tránsito, el tiempo que destinará el conductor en la tarea y la distancia. Se observa también en ello que hay una prerrogativa para precisar una de las variables más relevantes de cualquier operación comercial: el precio. Esto definirá, según la teoría clásica económica, las cantidades de la oferta y de la demanda. No es posible conocer el grado de afectación, pero con toda claridad hay una vinculación entre las necesidades de las plataformas digitales para aumentar la cantidad de usuarios conductores y/o usuarios pasajeros (27), según el lugar o la hora, o el grado de penetración de una determinada compañía en un mercado definido, afectando el precio y la incidencia de la comisión que —como se verá— se exige pagar a los conductores.

A todo esto, en forma alguna se ofrece o se garantiza a los conductores determinada cantidad de viajes, ingresos o resultados, salvo acciones promocionales específicas (28) para casos determinados y durante un lapso preestablecido.

La modificación en sentido favorable o peyorativo no admite posibilidad alguna para mantener expectativas concretas para el nivel de ingresos; las opciones disponibles, y excluyentes, son aceptar o rechazar cada solicitud, pero no modificarla. Por no conocer siquiera a la persona que solicita el traslado, tampoco es posible tomar contacto directo con quien sería la contrapartida del conductor en el contrato de transporte, a fin de establecer condiciones distintas sin la intermediación de la plataforma digital. Ello, además, se considera una falta a las condiciones conductuales que pretenden las compañías respecto de los conductores que realizan la prestación, y está considerado como un acto indebido.

Las oportunidades de ganancia para las empresas involucradas y para los conductores está en el porcentaje que cada parte obtiene del precio pagado por el pasajero. Uber y Cabify cobran una comisión del 25% sobre el valor que establecen para el viaje, mientras que DiDi —la que además utiliza esta diferenciación como forma de promocionarse— percibe de comisión el 15% del monto pagado. Esto, por supuesto, excluye cualquier oportunidad promocional o publicitaria para mejorar las condiciones de los conductores (29) en los momentos en que el mercado pareciera requerir una mayor convocatoria de personas dispuestas a conducir su vehículo con estos fines (30).

La estructura del pago a destajo no requiere de parte de los conductores un previo compromiso horario, pudiendo estos

definir los días y las horas de trabajo que prefieran, en el momento que lo dispongan. Esta referencia, sostenida enfáticamente al momento de promocionar las modalidades de trabajo a través del *crowdwork*, y muy especialmente entre las plataformas digitales que se estudian aquí, importa el valor más importante a la hora de diferenciarse de las formas tradicionales de trabajar. Se presume que, amén de otras evidentes ventajas [siendo la más clara la generación de ganancias necesarias para toda actividad empresarial, aunque no está claro que ello suceda (31)], la potestad de fijar y modificar el precio de cada viaje que las plataformas digitales se reservan, también resulta necesaria para poder interceder en el mercado para lograr mayor o menor convocatoria de conductores y pasajeros.

Aun así, se han encontrado elementos que permiten sostener que algunas empresas instan a los conductores para que realicen sus labores durante un tiempo determinado, con un mínimo de horas prefijado y percibiendo como contraprestación por ello un pago fijo en dinero, ante la sola activación de la cuenta de usuario durante una cantidad estipulada de horas (32).

Se admiten dos modalidades de pago: a través de medios electrónicos, asociando al usuario del pasajero una tarjeta de crédito desde la cual se debita el valor de cada viaje, percibido por la plataforma digital, o bien, en efectivo y directamente pagado al conductor. Esto último, de práctica habitual en Argentina y en la región, genera la necesidad de realizar mecanismos de retenciones y compensaciones de la comisión que corresponde a la empresa digital y la que corresponde a cada conductor, según los mayores o menores montos percibidos. Si quedara un saldo a favor del conductor, sería la plataforma digital la que dirige el monto restante a la cuenta bancaria asociada de aquel; si el monto percibido en efectivo por el conductor excede el dinero que este debe guardar para sí, entonces deberá integrar el pago mediante un depósito en los canales habilitados a tal fin, o mediante compensaciones de los próximos viajes pagados por tarjeta de crédito. Las plataformas quedan así resguardadas de su participación en el precio, y la falta de ingreso de los aportes que se pudieren adeudar a su favor genera la desactivación temporal de la cuenta del conductor hasta su efectivo ingreso. Para ello, las empresas referidas son autorizadas a percibir por sí o en nombre del conductor el precio que le sea pagado por el pasajero a la plataforma digital.

Toda vez que la prestación se realiza mediante la forma del trabajo autónomo, las inscripciones en el régimen del monotributo y del impuesto de ingresos brutos corren por cuenta del conductor. Luego, la plataforma indica a favor de quién se debe emitir la factura, siendo posible que esta sea dirigida directamente a esta (33) y no a los pasajeros que usufructuaron el servicio. A la vez, las plataformas digitales no se consideran a sí mismas como responsables por la emisión y envío de los comprobantes fiscales, lo que colocan bajo la

órbita del conductor, aunque sí se dan por autorizadas por este para hacerlo, cuando así sea necesario, lo que presumiblemente sucede con los pagos que se dirigen directamente a estas.

I.3.e. Los elementos de trabajo

La modalidad de trabajo mediante el sistema basado en la *web* que ofrecen las plataformas digitales torna evidente que los elementos materiales más relevantes para hacer la prestación posible son provistos por los propios conductores. El vehículo utilizado para ello debe ser de titularidad del chofer, o bien este debe acreditar su tenencia legítima [en su caso, el contrato que lo habilita para hacer uso de aquel o la autorización de uso (34)]. Las herramientas necesarias para la conexión también corren por cuenta del prestador del servicio, quien provee el celular y la conexión de datos a través del proveedor de telefonía móvil.

Este compromiso patrimonial del conductor también se ve incrementado por los gastos que son accesorios a su propiedad o a su uso: el combustible, el pago de la prima del seguro, los impuestos o las tasas correspondientes, así como el mantenimiento por la limpieza, las reparaciones, los controles periódicos o el deterioro habitual del vehículo por su uso en condiciones normales, así como la desvalorización del bien de capital por su antigüedad o en función del mayor kilometraje por su afectación a la actividad económica. Incluso, algunas recomendaciones proponen a los conductores que ofrezcan prestaciones extras como caramelos, botellas de agua o cargadores de celular a los pasajeros (35) como una forma para obtener mejores puntajes.

La plataforma digital aporta los bienes de propiedad intelectual y su estructura organizacional, mediante la provisión del sistema informático que permite la efectiva realización de la operación propuesta, la administración del sistema utilizado, y la marca a través de la cual se lleva adelante la explotación. Esto último es, en rigor, de primordial importancia para hacer posible la actividad en la que están involucrados todos los actores, pues resulta el único motivo por el cual la plataforma digital y el conductor tienen acceso a otros usuarios que demandan lo que ambos, en conjunto, pueden ofrecer al mercado. Los clientes, desde luego, responden más a estos elementos intangibles, en cabeza de un solo sujeto reconocido y concreto, que a todo aquello que puede ser provisto por los conductores, cuya prestación se reputa fungible [la prestación de un conductor es —y debe ser— idéntica a la que ofrece cualquier otro, como también dará igual si se realiza a través de un vehículo u otro equivalente (36)].

Es oportuno señalar que se han observado campañas donde las plataformas digitales ofrecen la entrega o el reembolso de determinados gastos con motivo de la implementación de algunas medidas de prevención ante la pandemia por COVID-19 (37), que incluye para los conductores el uso obligatorio de mascarillas, la provisión de solución hidroalcohólica y la instalación de mamparas/

(25) Así lo hace DiDi, por ejemplo, que ante todo evento expresa una limitación de su responsabilidad por daños contingentes hasta el tope de 500 u\$d.

(26) Así se lo explica en los términos y condiciones de DiDi, específicamente.

(27) Han existido campañas en el sector que incluyen quita de comisiones o bonos de determinada cantidad de dinero para cumplimentar las pautas de viajes recorridos u horas trabajadas (Vid. <https://www.lanacion.com.ar/economia/negocios/los-planes-de-uber-para-crecer-en-la-argentina-2200-millones-y-la-estrategia-de-sumar-25-ciudades-en-nid02092021/>).

(28) *Ibidem*.

(29) Vid. <https://eleconomista.com.ar/2019-08-uber-empieza-a-mandar-deudas-historicas-de-comisiones-conductores-indignados/>

(30) Esto puede incluir algunas nociones territoriales, para fomentar la utilización de las plataformas digitales en los lugares donde —evidentemente— se lo requiere así; Cabify promociona el hecho de no cobrar comisión alguna en los viajes que comienzan en determinadas localidades del Gran Buenos Aires.

(31) Vid. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-50305163>, donde se sostiene que Uber no ha logrado aun la obtención de ganancias tan esperada por sus inversionistas.

(32) Vid. sentencia de primera instancia de fecha 02/09/2021 (S.D. N° 7248, apelada), en autos “Scornavache, Víctor Nicolás c. Minieri Saint Beat Guillermo Mariano y otro s/ Despido”, JNTrab. N° 77, Expte. N° 34.176/2019.

(33) *Ibidem*.

(34) Comúnmente se la denomina “cédula azul”, que acredita la autorización del titular dominial del vehículo a favor de otra persona, para conducirlo, solicitada ante la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios, por oposición a la “cédula verde” que es entregada al propietario del bien automotor.

(35) Vid. <https://www.uber.com/es-es/drive/ba->

sics/how-ratings-work/.

(36) Recuérdese aquí que es posible que exista una cierta segmentación del mercado en función del vehículo, diferenciando aquellos vehículos comunes de los que pueden ser considerados de “alta gama”.

(37) Vid. <https://www.lanacion.com.ar/tecnologia/mamparas-estrategia-uber-cabify-otras-aplicaciones-movilidad-nid2364936/>. No es posible establecer en qué medida ello se hizo extensivo a todos los elementos necesarios, a todos los conductores afectados a la prestación del servicio durante la crisis sanitaria, o la cobertura que ha tenido esta posibilidad entre los distintos conductores y las diferentes plataformas digitales.

ras para separar el habitáculo del vehículo entre el conductor y el pasajero, así como la reducción de la capacidad a dos pasajeros ubicados en los asientos traseros (38).

I.3.f. La exclusividad, la titularidad de la cuenta y la subcontratación

No se exige exclusividad a los conductores, pudiendo estos determinar cuándo conectarse o desconectarse de la plataforma digital, así como el tiempo que le destinan a la prestación de sus servicios. Para más, nada impide que se encuentren conectados al mismo tiempo o en forma alternada a más de una, a fin de aceptar o rechazar las propuestas que cada una realice. Se colige, sin embargo, un inconveniente para su uso simultáneo, ante la obvia imposibilidad física de aceptar y realizar a la misma vez dos viajes distintos, dificultándose luego la posibilidad de aceptar todos los que sean propuestos (no será sino hasta la terminación de un trayecto que se podría comenzar el otro). Se torna entonces inconveniente mantener varias cuentas activas a un mismo tiempo, pues haría al conductor más propenso a mantener una alta la tasa de rechazo, y ello podría traer como consecuencia la desactivación temporal o definitiva en alguna de las plataformas digitales utilizadas.

En relación con las cuentas de usuarios, estas están en todos los casos asociadas a la persona del conductor, verificada mediante la identificación personal que se debe realizar al momento de realizar la carga de datos personales. La cuenta es personal e intransferible, y el acceso al servicio de la plataforma digital está condicionado a la *App* que el conductor debe descargar solo en el teléfono móvil que utilizará para ello, mediante una licencia limitada a tal fin. No sería posible su cesión, transferencia, por cualquier título, de la cuenta de usuario y, con ello, se obstaculiza toda posibilidad de hacerse reemplazar por otro conductor.

Si bien las plataformas digitales no admiten que un conductor subcontrate a otro para el uso de su cuenta y usuario, sí admiten usuarios que, sin conducir, ponen a disposición su vehículo para que lo utilice otra persona como conductor. Se crea así una relación jurídica entre el dueño (o legítimo tenedor) de un auto y un conductor, por medio del cual el primero le brinda al segundo la posibilidad de aprovechar la propuesta de estas compañías. Las plataformas no participan del acuerdo privado entre las partes, pudiendo estas acordar libremente las condiciones que prefieran en relación con las ganancias y los costos, como así también los días y horas en las que el conductor dispondrá del vehículo. Sin perjuicio de ello, la prestación de servicios se haría del mismo modo que se ha descrito hasta aquí, a través de la interfaz digital que organiza y dirige la prestación de los servicios del conductor del modo ya descrito y cualquiera sea la titularidad del vehículo utilizado, y aun cuando haya un acuerdo entre el chofer y el propietario del automóvil, en lo que respecta a la forma de trabajar en sí misma, el único sujeto que así lo hace —y a través de las plataformas digitales— sigue siendo el conductor (39). En estos casos, el propietario del vehículo es el principal responsable de ingresar los saldos que se deban abonar a la plataforma digital, en función de las comisiones que corresponda pagar a las empresas que proveen la estructura digital para hacer posible esta actividad.

I.3.g. Las cláusulas de responsabilidad asumidas por las partes

Las condiciones establecidas por las plataformas digitales no permiten la asignación de responsabilidad alguna para estas. Entre las partes y aun frente a los restantes usuarios de la interfaz digital o terceros, son los choferes quienes deben garantizar que han provisto información fidedigna en relación con su capacidad para conducir un vehículo para el transporte urbano de pasajeros, el debido resguardo por toda reglamentación o legislación que corresponda a la realización de esta actividad, así como respecto del vehículo utilizado para ello, y son responsables ante los pasajeros por el contrato de transporte.

En algunos casos, se establece expresamente que el conductor se desempeña a su propio riesgo y por su propia cuenta, brindando elocuencia a la forma de relacionarse de las plataformas digitales con los usuarios. Asimismo, estas quedan siempre a resguardo respecto de cualquier perjuicio que pudiere invocar el conductor, o cualquier reparación que un tercero pudiere pretender, ante cláusulas que establecen del conductor una garantía de indemnidad a favor de las empresas digitales. También hay un resguardo de la propiedad intelectual de las plataformas digitales, sus marcas y sus logos.

A la par, no hay garantía alguna ofrecida a favor de los conductores, sea respecto del uso del sistema informático que se pone a disposición de estos, de la cantidad o la calidad de los viajes propuestos, o aun del efectivo funcionamiento de la aplicación.

Por último, se admite la obtención, conservación y utilización de los datos obtenidos a través de la plataforma digital, reconociendo que estos son objeto de análisis y que el sistema de estas empresas está basado en la recolección y estudio de *big data*, y sin perjuicio de resguardar la privacidad de los usuarios (conductores o pasajeros), la información que surge de ello es de su propiedad y para su propio provecho.

II. Indicadores de laboralidad

La forma de calificar el vínculo que une a las plataformas digitales y los conductores corresponde, según la tradición jurídica argentina, el órgano jurisdiccional competente. Este deberá establecerlo a través de un análisis por aproximación, según las notas de la dependencia económica, técnica y jurídica que se verifican en cada caso concreto. Según la consideración que así se haga, y a partir de los indicadores mencionados, se habrá de considerar si los conductores encuadran dentro de la concepción teórica del trabajador dependiente o, por el contrario, si se trata de un trabajo autónomo (Goldin, 2014, ps. 29 y ss.). Ello “ha configurado siempre una opción política que los jueces se han reservado para ejercer en cada caso” (Goldin, 2001, p. 2036).

Esta determinación, por supuesto, es ajena a las partes, pues su calificación es un reconocimiento judicial sobre una cuestión fáctica —la relación— antes que su apreciación jurídica —el contrato—, prescindiendo de las formas que se hubieren adoptado o las denominaciones que las partes hubieren utilizado.

Aunque ha de reconocerse una verdadera centralidad a los aspectos jurídico-personales de la dependencia para obtener de ellos los indicadores más claros de una relación subordinada, pues estos una forma más nítida para verificar la existencia del vínculo laboral, la verdadera *ratio* detrás de la legislación laboral es la hiposuficiencia económica del trabajador y la consecuente desigualdad contractual que sigue a esta (Goldin, 2014, ps. 29-46).

Atendiendo a ello, serán identificados los indicadores de la dependencia que se observan según la descripción de las modalidades de contratación, recordando que en este ámbito de estudio las partes no reconocen una relación laboral subordinada para regir el vínculo entre las plataformas digitales y las personas que prestan el servicio de transporte de pasajeros por su intermedio.

II.1. Análisis de los indicadores de la dependencia

II.1.a. Indicadores de dependencia económica

Puede anticiparse aquí que los tribunales se han valido del denominado “test de las realidades económicas”, que consiste en determinar si el prestador de servicios es dependiente económicamente del empresario o de su propio negocio (Mercader Uguina, 2017, p. 101 y ss.). No obstante, “aun cuando pudiéramos estar asistiendo a una alteración de la clásica técnica del “haz de indicios” —o, mejor dicho, de un cambio en los indicios tenidos en consideración para juzgar la dependencia de la relación—” (Caparrós, 2018, p. 765), no se advierte una prescindencia en dichas sentencias del estudio de la subordinación jurídica, como fundamento de lo allí resuelto (ibídem).

Sin embargo, al estar innegablemente frente a una “subordinación más flexible y menos intensa” (García, 2017, p. 47), a su vez escondida tras el léxico que imponen las propias plataformas digitales (Rodríguez Fernández, 2018), la dependencia económica permitirá establecer la vinculación contractual típicamente desigual del trabajador y su contraparte negociadora, cuya insuficiencia económica para procurar ingresos con otros medios se refleja en la imposibilidad de establecer los términos y condiciones sobre los cuales se regirá la relación jurídica.

La mayor expresión de la capacidad económica de las plataformas digitales se encuentra en la potestad exclusiva de establecer los precios y las cantidades, con la mirada puesta en la necesidad de abastecer el mercado y, a la vez, de competir con las empresas ya establecidas —las tradicionales y también las digitales—. El conductor no participa del proceso, sino al momento de aceptar o rechazar un viaje. Y lo hace sin anticipación alguna: lo decide en el momento en que se le presenta esta posibilidad, y solo cuando ya decidió y comprometió sus recursos a tal fin (es decir, cuando se dispuso a disposición para conducir a tales fines, conectándose a la aplicación digital). Es elevado el costo de oportunidad para el chofer, por el grado de inmediatez que requiere el trabajo a destajo que se ofrece digitalmente, pues sucede cuando ya está la persona presta para trabajar.

A ello se le suma la facultad de la plataforma digital para modificar en forma unilateral y sin previo aviso el precio de los via-

jes, y aun variar el precio según parámetros imprecisos y no previamente determinados.

Los medios de producción como el vehículo, el combustible, el celular o el seguro, en cabeza de la persona que trabaja, no son —en rigor— los únicos bienes que forman parte del proceso productivo. En la economía de plataformas, el capital más relevante es aquel que puede introducir a los factores productivos en el mercado de bienes y servicios, y ello queda siempre en poder y control de la plataforma digital. Aun con los elementos necesarios para realizar la prestación, sin la intermediación de la interfaz digital resultaría imposible realizarla de manera económicamente útil y sustentable, y esta posibilidad es ajena al conductor (Ermida Uriarte - Hernández Álvarez, 2014, p. 285).

Ello representa uno de los rasgos característicos de la relación dependiente, en torno a las ideas de la titularidad de los derechos sobre los medios de producción y la apropiación del empleador de los frutos obtenidos del trabajo, cuya contracara relativa a la indemnidad del dependiente en los riesgos empresarios (Montoya Melgar, 2006, p. 37) pueden ser observados en las acciones promocionales que las plataformas llevan a cabo, pero sin afectar los ingresos del conductor.

Empero, la indemnidad del trabajador puede verse soslayada ante la falta de compromiso para la efectiva dación de trabajo, corriendo ello por cuenta de quien decida activar su cuenta de usuario en la interfaz digital, so riesgo de que esta no le brinde viajes suficientes, no le otorgue ocupación efectiva y no le garantice un ingreso mínimo. A la vez, resulta ser el conductor responsable por el mantenimiento y adecuación de los elementos de trabajo que él mismo provee, según los principios clásicos del derecho común de la expresión *res perit domino*, que se trata de una cualidad típicamente empresarial.

La falta de oportunidades empresariales también es clara (Todolí Signes, 2015, p. 12), por cuanto el único elemento que permite incrementar el giro comercial del conductor es realizar más viajes, sin otro modo de ganar en escalas de negocios u oportunidades de ganancia que comprometer más tiempo a la prestación de servicios.

II.1.b. Indicadores de dependencia jurídica y técnica

El grado de subordinación, desde la faz jurídica y técnica, también es significativo para el análisis de la relación jurídica que se encuentra aquí bajo la lupa. Sin embargo, no puede soslayarse que la interfaz digital ha generado una forma de trabajar que “...podría comprenderse mejor como parte de un giro más pronunciado hacia un trabajo más eventual y precario, y hacia procesos de contratación y gestión más automatizados” (Berg et al., 2019, p. 7), aun cuando —como en el caso— el trabajo efectivamente realizado es lo que ha cambiado menos.

El conductor ingresa a la organización empresarial de la plataforma digital, y a través de la aplicación que intermedia entre todas las partes involucradas se ejerce un poder de dirección que luce sutil pero efectivo, susceptible incluso de lograr mecanismos de homogeneización de la prestación de toda persona que se involucre en esta acti-

(38) En el marco normativo, sin perjuicio de señalar la resistencia a considerarse como prestadoras de un servicio público de transporte de pasajeros, el Ministerio de Transporte nacional sancionó las resoluciones 95/2020 (BO 18/04/2020) y 107/2020 (BO 04/05/2020), estableciendo las necesidades de contar con medidas espe-

cíficas para el transporte urbano de pasajeros, en línea con las señaladas aquí.

(39) Esta apreciación no obsta, según el tipo de acuerdo y las pautas establecidas, la eventual consideración del dueño del vehículo como un eventual contratante que tuvo en miras la provisión de los servicios del con-

ductor a favor de la plataforma digital, supuesto de intermediación. En otros casos, siempre de acuerdo con las hipotéticas condiciones que se determinen a los efectos, también cabe la posibilidad de entender que media un vínculo dependiente entre el conductor y el titular del automotor (aunque más remota, e incluso podría hasta

interpretarse como un vínculo de intermediación, pues en esta relación el propietario no participa del trabajo en sí mismo, ni necesariamente determina el modo de trabajar).

vidad. Las condiciones de acceso para manejar mediante estas plataformas digitales resaltan el carácter personal e intransferible de la labor, pues ello resulta de vital importancia en la organización y dirección de la prestación realizada; es requerido para ejercer cierto grado de control (o, por lo menos, para reservarse la posibilidad de ejercerlo) y llevar a cabo la función de coordinación requerida, sin la cual se tornaría inviable el modelo de negocios. Ello, por supuesto, no es exclusivo de la relación dependiente y se encuentra en otras relaciones de producción, como en la actividad cooperativa o en una unidad productiva de la economía socializada, por ejemplo (Montoya Melgar, 2006, p. 359), pero podría ofrecer una explicación teórica a la subordinación jurídica que se observa a partir de ello.

A la vez, para que resulte satisfactoria la experiencia del pasajero, en tanto consumidor de este servicio, lo que se precisa es que la prestación del servicio de un conductor sea idéntica a la prestación que recibiría de cualquier otro conductor de la misma plataforma digital, otorgándole un matiz impersonal e infungible respecto del servicio ofrecido por la persona que trabaja (Golcman, 2018, p. 45). Lo que aquí importa es el cumplimiento de los fines para los cuales se contrató (Todolí Signes, 2015, p. 10), y si bien existe un modo de establecer mecanismos para dirigir la prestación de servicios, esta se ejerce con menor intensidad, mediante sugerencias o recomendaciones. Estas, luego, se ponen a prueba mediante los mecanismos automatizados de la plataforma digital, pero son más eficientemente controlados por el propio pasajero, cuya máxima satisfacción se pretende. La forma de ejercer la subordinación jurídica puede verse desdibujada o, más precisamente, despersonalizada (Ermiida Uriarte - Hernández Álvarez, 2016, p. 287). Incluso se podría pensar que estos mecanismos automatizados y universales —una encuesta de opinión después de cada viaje— resultan menos intensos, pero más extensos; se parece más a un censo que a la conclusión que se obtiene de un cálculo estadístico.

La posibilidad de calificar también a los pasajeros que ofrecen algunas aplicaciones no puede ser válidamente considerada como un indicio para descartar que existe verdadero control y supervisión a través del mecanismo enunciado respecto del conductor. Si bien las indicaciones precisas o las órdenes típicas del clásico contrato de trabajo se han tornado en sugerencias o recomendaciones, la verificación algorítmica de las calificaciones y la satisfacción de los pasajeros influyen luego en el sistema de puntaje o calificación del usuario. Las consecuencias de ello —o en caso de violación de las conductas consideradas indeseables por las plataformas digitales— pueden llevar a la desactivación de un usuario, suspendiéndolo temporalmente, como también a una desvinculación definitiva.

La interfaz digital tampoco permite la posibilidad de brindar descargos o participar de los sistemas de reclamaciones —cuando estos existen—, sino que se canalizan directamente a través de la plataforma digital. La automatización de estos procesos permite, además, despersonalizar el proceso de calificación mediante la previa configuración de las pautas que cada plataforma digital considerará para el logro de sus fines económicos y empresariales (mayor participación del mercado, mejor experiencia al consumidor, generar competitividad en precio o en calidad del servicio, etc.). No hay un genuino desinterés

por el ejercicio de los derechos clásicos del empleador; por el contrario, estos se ponen en práctica de manera más sutil, mediante mecanismos automatizados y en función de la ingeniería de datos obtenidos de los propios usuarios. Aunque una situación ineludible o necesaria ante determinados eventos, las consecuencias sobrevinientes son en realidad una derivación de una decidida política empresarial programada en la interfaz digital, en ejercicio de un poder punitivo o disciplinario.

Estas apreciaciones se ven ciertamente desdibujadas en relación con la obligación clásica de la disponibilidad del trabajador a favor de su empleador, lapso durante el cual este puede subrogarse en la voluntad de aquel para la realización de los servicios que pretende del dependiente. Allí, el modelo de negocios analizado encuentra facetas donde el prestador del trabajo define —por sí y sin condicionamientos— cuándo se coloca en situación de disponibilidad y cuántos viajes realizar; incluso, mantiene un grado razonable de autonomía para rechazar los viajes que le sean propuestos, sin dejar de señalar que la reiteración de esta conducta puede ocasionar consecuencias como la desvinculación de las cuentas con alta tasa de rechazos. Esto se advierte como un dato más significativo que la determinación de los días y las horas en que la labor se lleva a cabo, apreciándolo como un elemento de mayor autonomía del prestador, aunque goza de ambas posibilidades.

En este orden de ideas, también es cierto que el conductor es quien ofrece los medios y las herramientas de trabajo necesarias para la efectiva realización de los viajes, asumiendo el riesgo respecto de estos elementos, su mantenimiento y sus gastos. A la vez, la determinación del tipo de automóvil que se puede utilizar, su estado de conservación o antigüedad también está previamente determinado por la plataforma digital, incorporando determinado tipo de vehículos al sistema de intermediación que ofrece e incluso segmentando los servicios en algunos casos para establecer distintas categorías en función del vehículo incorporado y también de la reputación del conductor.

Este último mecanismo —la reputación del conductor— es necesario para el adecuado funcionamiento del servicio, que necesita lograr en los usuarios la suficiente confianza en la plataforma digital. Ello se logra a través de dos mecanismos distintos, pero estrechamente vinculados. Por un lado, las plataformas digitales gestionan y administran el servicio como empresas multinacionales reconocidas ampliamente en el mercado local y mundial, cuya sola notoriedad luce como suficiente respaldo para el consumidor; por el otro, la cualidad personal de cada conductor tiene la apariencia de haber sido puesta a prueba con éxito previamente por una vasta cantidad de usuarios, que lo han calificado y evaluado, garantizando así el grado de satisfacción que se espera del próximo servicio (Golcman, 2018, ps. 41-42).

II.2. Análisis de los indicadores relevantes de la dependencia y de la autonomía para la jurisprudencia

Entendiendo que la competencia para calificar como dependiente o autónoma a una determinada relación jurídica es de los tribunales, a fin de analizar el modo en que se desarrolla la actividad del transporte urbano de pasajeros a través de las plataformas digitales y los indicios que se asemejan o se apartan de las modalidades contractuales

dependientes o autónomas, se realizarán a continuación algunas apreciaciones en torno a los elementos contenidos en la sistematización del informe argentino sobre “Protección de los trabajadores” elaborado para la Organización Internacional de Trabajo (Goldin - Feldman, 1994). Este describe cuáles son los indicadores a los que la jurisprudencia ha recurrido con mayor frecuencia para ello, los que se toman como referencia a continuación para identificar cuáles están presentes en la relación jurídica que existe entre el conductor y la plataforma digital.

II.2.a. Indicadores de la dependencia económica

Los medios más novedosos que permiten la prestación (la interfaz *web* como mecanismo de inserción en el mercado) son de titularidad de la plataforma digital; anticipación del precio, su establecimiento y cobro, del cual se deduce la comisión que corresponde a la plataforma digital; realización del servicio para obtener una remuneración a cambio de ella; puesta a disposición de la plataforma digital a fin de que sea esta la que asigne los trabajos al conductor; remuneración fija o relativamente fija y regular, cuantificada por decisión unilateral de la plataforma digital; asunción por parte de la plataforma digital de las promociones o bonificaciones que esta realiza a los pasajeros; nivel remuneratorio análogo al de trabajadores dependientes en el sector tradicional de la misma actividad; necesidad de la remuneración para la subsistencia del conductor; carencia de oportunidades para organizarse como una empresa propia por parte del conductor; carencia de medios económicos suficientes para organizar la propia actividad productiva.

II.2.b. Indicadores que se apartan de la dependencia económica

Los medios de producción clásicos (el vehículo) son de titularidad del conductor; los elementos de trabajo que hacen posible el servicio en sí mismo son provistos por el conductor (vehículo, seguro, combustible, etc.); el conductor asume el riesgo de eventualidades con el vehículo, siniestralidad vial, o la falta y disminución de la demanda de viajes; el conductor asume los riesgos y las responsabilidades de su actividad, incluyendo pérdidas económicas y en las consecuencias sobre la retribución que obtiene por sus funciones; no hay un compromiso de exclusividad por parte del conductor.

II.2.c. Indicadores de la dependencia jurídica

Incorporación del conductor en la organización que funciona a través de la plataforma digital; sujeción del conductor a la dirección y organización de la plataforma digital (salvo la determinación de la frecuencia y el tiempo que se encuentra en esta situación); ajuste de la prestación a los criterios de la plataforma digital; facultad de la plataforma digital de establecer pautas de conducta y sujeción a ellas; atribución de la plataforma digital de dirigir el trabajo (aunque de menor intensidad a las clásicas ‘órdenes’ e ‘indicaciones’ de trabajo, probablemente por la tarea de baja complejidad y el énfasis en los fines más que en los medios); atribución del dador de trabajo de controlar la prestación, aun mediante elementos sancionatorios; carácter personal e insustituible del conductor como usuario de la plataforma digital; prestación de toda o parte de la actividad personal del trabajador (según la frecuencia y cantidad de horas destinadas a cada plataforma digital); desempeño a través de la interfaz de la plataforma digital y prohibición de ofrecer el servicio sin la intermediación de la plataforma digital a los usuarios de la misma.

II.2.d. Indicadores que se apartan de la dependencia jurídica

El carácter no permanente y no continuo de la prestación, lo que es decidido por el conductor; la indeterminación de un horario o el deber de cumplir con pautas respecto del tiempo destinado a realizar la prestación o a una determinada cantidad de viajes; no hay utilización de vestimenta, uniforme o elementos identificatorios de la plataforma digital (más que la plataforma misma, que permite identificar a las partes contratantes, so pretexto de una mayor seguridad personal de quien utiliza el servicio); no hay obligación de concurrencia diaria u horaria para prestar servicios; no hay obligación del conductor de estar a disposición de la plataforma digital.

II.2.e. Indicadores de la autonomía

Organización propia del tiempo y frecuencia para realizar el trabajo; mayor énfasis en el resultado del traslado y la satisfacción del pasajero que en los medios utilizados (por el mecanismo propio de control y calificación por parte de los usuarios); los elementos de trabajo tradicionales son de titularidad del conductor (vehículo, etc.); el conductor asume los riesgos de la explotación (disminución de pedidos, siniestros viales, desvalorización y desgaste del vehículo, etc.); el conductor asume los gastos de la prestación (la prima del seguro, combustible, señal de datos móviles, teléfono celular, etc.); carácter no exclusivo del vínculo.

II.2.f. Indicadores que se apartan de la autonomía

La organización del trabajo se realiza por intermedio de la plataforma digital (salvo la frecuencia y la oportunidad para conectarse); presencia de control sobre la prestación de servicios; imposibilidad de sustituir al conductor por otra persona; posición jurídica desigual entre la plataforma digital y el conductor; el conductor no podría ser considerado como un verdadero empresario; el elemento que proporciona y capta oportunidades de trabajo es de titularidad de la plataforma digital; los ingresos del conductor son similares o inferiores a los que son propios de la misma actividad en un contrato dependiente.

II.3. Análisis de los indicadores relevantes de la dependencia para la jurisprudencia argentina en la actividad específica del transporte urbano de pasajeros

Las observaciones que precedieron a este punto han puesto el análisis de la jurisprudencia en general, a la hora de definir la laboralidad de un vínculo que puede calificarse de dudoso. Se revisará ahora la jurisprudencia (40) avocada a esta definición en el ámbito específico de la actividad de transporte urbano de pasajeros. A partir de ello se establecerán los factores —de todos los expuestos hasta aquí— que han tenido mayor peso suasorio para la determinación jurisdiccional de la existencia o inexistencia una relación dependiente entre un chofer y una agencia de *remise* tradicional, atendiendo a las similitudes entre las tareas de los remiseros y los conductores que prestan servicios a través de plataformas digitales. Luego, serán analizadas dos sentencias de primera instancia dictadas sobre este particular asunto.

II.3.a. Tratamiento de la jurisprudencia en relación con las agencias de *remise*

Se ha establecido la existencia de un contrato de trabajo cuando el conductor se encuentra sujeto a una organización ajena (en la determinación de las modalidades de trabajo) y aporta sus servicios personales a cambio de una remuneración o una oportunidad de ganancia, aun cuando realice sus labores con un vehículo de su titularidad y soporta los gastos de su actividad (41). Para

(40) En este caso, respecto de los tribunales del trabajo con competencia territorial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

(41) Cfr. CNTrab., Sala VII, 31/05/2013, “Viera, Carlos Alberto c. Autoempresa SRL y otros/s/ despedido”.

ello, los tribunales también se han servido de la presunción de laboralidad (42) del art. 23 de la LCT (43). La relación de subordinación es más clara, a la vez, cuando el conductor no aporta un vehículo propio, ofreciendo solamente la prestación de sus servicios a cambio de una remuneración (44).

Entre los indicadores de autonomía o independencia se ha considerado que el reparto de utilidades no se considera una enajenación hacia la agencia si el conductor aporta el vehículo y soporta los gastos, pues requiere —luego— de una organización que permita la actividad y la inserción en el mercado de transporte de pasajeros (45); también, la falta de sujeción a la dirección y organización de la agencia, es decir, determinación del conductor sobre la modalidad de trabajo, horarios establecidos, frecuencia o cumplimiento mínimo de días y horas de trabajo, compromiso de permanencia, uso de uniforme, ajeno al poder disciplinario (46). Se ha descartado la laboralidad cuando el conductor se podía hacer reemplazar por otra persona en sus funciones (47).

II.3.b. Tratamiento de la jurisprudencia en relación al servicio de transporte de pasajeros a través de plataformas digitales

Los tribunales argentinos no se habían expedido específicamente sobre la calificación del vínculo entre las plataformas digitales que se desempeñan en esta actividad y los conductores sino hasta reciente data, en dos sentencias que han tenido la oportunidad de dictarse en dos juzgados de Primera Instancia de la Justicia Nacional del Trabajo, con competencia territorial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aunque —por lo menos, mientras se escriben estas líneas— no han tenido todavía una decisión jurisdiccional definitiva ante la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo. Sin soslayar los efectos limitados y para el caso específico de una sentencia judicial, ambos antecedentes deben ser tenidos en cuenta para analizar sus argumentos, pues será importante revisar cuáles han sido los elementos tenidos en cuenta para calificar la relación jurídica como dependiente (así lo han hecho ambos magistrados).

II.3.b.1. El caso “Bolzán”, del JNTrab. Nº 21 (48)

La sentencia de primera instancia del caso analizado se apoya fundamentalmente en la presunción de laboralidad del art. 23 de la LCT, por cuanto no se halla controvertida la efectiva prestación de servicios del accionante a favor y mediante la plataforma virtual de Cabify, en la que participó como conductor de su propio vehículo. La jueza de primera instancia entendió que Cabify no logró demostrar la naturaleza no laboral del vínculo que invocó al contestar la acción trabada en su contra, o la cualidad autónoma e independiente de la prestación de servicios del actor. Se destaca también la necesidad de entender al contrato de trabajo como una relación jurídica donde interesan

más los hechos y las circunstancias que describen al vínculo existente entre las partes, en su expresión material, que la formalidad documental, las apariencias o las denominaciones que las partes le hayan podido imprimir (v. gr.: mediante la emisión de facturas con la modalidad del “monotributo” o la expresión de la voluntad para calificar o denominar al contrato de una u otra manera).

En la sentencia no se soslaya la controversia en torno a la actividad de Cabify, entendiendo que el objeto comercial de la empresa y el objeto de su explotación están definidos por el transporte de pasajeros solicitados a través de su plataforma digital.

Vinculado a este último aspecto, es oportuno destacar que la virtualidad de la presunción del art. 23 de la LCT (49) —principal argumento de la sentencia— tiene un anclaje fáctico en la previa y necesaria determinación de quién es el sujeto a favor del cual el conductor realiza la prestación de servicios. Si este fuese el pasajero y no la plataforma digital, se debería descartar toda posibilidad de aprovechar este útil mecanismo de interpretación, pues dicha presunción se sostendría contra el usuario-pasajero y no contra la empresa que organiza la operación, mientras los indicadores concretos de la dependencia —en cualquiera de sus tres facetas— permitirían descartar la existencia de subordinación laboral entre el pasajero y el conductor.

II.3.b.2. El caso “Scornavache”, del JNTrab. Nº 77 (50)

Esta sentencia realiza un análisis pormenorizado del vínculo entre la plataforma digital y el accionante, conductor de su propio vehículo a través de la empresa Cabify, para concluir que medió entre ellos un verdadero contrato de trabajo. De sus consideraciones se puede observar el examen de las facetas jurídicas, técnicas y económicas que se pudieron obtener para dilucidar la naturaleza de esta relación jurídica.

La dependencia técnica y jurídica se habría configurado mediante la asignación de tareas y órdenes de trabajo, a través de medios electrónicos y en la forma de sugerencias sobre los lugares donde se debía realizar el trabajo y la determinación de una cantidad determinada de horas exigidas por parte de la plataforma digital. Para más, se explica también la puesta en funcionamiento de un sistema sancionatorio, facultad que permitía a Cabify cuestionar o examinar los motivos del conductor por determinado comportamiento indeseado, o incluso suspender la conexión a la interfaz digital durante un lapso determinado. A la vez, la aludida libertad del conductor para aceptar o no aceptar los viajes propuestos se consideró limitada, pues este mecanismo disciplinario también se ponía en práctica cuando ello tenía lugar con determinada frecuencia. Incluso se insinúa la posibilidad para que la plataforma digital establezca la cantidad de horas trabajadas por el conductor.

Hay otras referencias concretas de la actividad realizada por la plataforma digital para considerar una “relación de subordinación laboral en su máxima pureza” (51). A juicio del magistrado, Cabify se condujo como un verdadero empleador cuando contrató al conductor, lo capacitó, le exigió la utilización de un vehículo con características específicas, promovía una vestimenta determinada y exigió la prestación del servicio durante un tiempo determinado, controlando y sancionándolo cuando así lo creía necesario.

El control del trabajo mediante la geocalización y la calificación del servicio por parte de los usuarios —lo que además desencadenaría los mecanismos disciplinarios señalados— también se observa como una forma de supervisión respecto de las pautas prefijadas sobre el modo en que el conductor debería desempeñar su tarea.

Se brinda también una suerte de advertencia, al sospechar de la naturaleza asociativa sostenida por la plataforma digital, cuando son pocos (o uno solo) los sujetos titulares de los medios de producción, y estos alegan un vínculo de colaboración con muchas otras personas que, al fin, solo pueden incorporarse a la relación jurídica mediante la prestación de sus servicios personales.

Con ello, el aspecto económico no se pasa por alto. En el decisorio jurisdiccional hacen referencia al vehículo como herramienta de trabajo, indispensable para la obtención del empleo, más que como un medio de producción empresarial en sí mismo; por el contrario, sí refiere a la plataforma digital como el activo más relevante de Cabify, quien aporta para el funcionamiento de su actividad a sus propios clientes, usuarios del sistema al que se accede mediante su aplicación digital, para los cuales el conductor debe realizar sus tareas. La ajenidad de la marca y la ajenidad de los “clientes” de la plataforma digital también son datos señalados para evaluar el grado de dependencia del conductor. Ello se descarta como un indicio de autonomía económica. El intercambio contractual permitiría establecer también la existencia de una contraprestación económica a cargo de la plataforma digital fija y previamente establecida por esta, en función de las horas comprometidas, descartando la hipótesis de un pago variable y de acuerdo con el rendimiento de las propias tareas del conductor. La emisión de facturas como prestador independiente de un servicio o el supuesto consentimiento de la parte trabajadora respecto de la forma de contratación autónoma también son descartados ante la verificación concreta de las cualidades materiales que permiten encontrar en la relación jurídica creada un verdadero vínculo dependiente.

La sentencia también destaca la actividad de Cabify, asociándola directamente al transporte urbano de pasajeros y como “inherente a su objeto social” (52), “para gene-

rar utilidades en el marco del despliegue de su actividad productiva habitual” (53).

III. El transporte de pasajeros y las normas laborales vigentes

III.1. La protección laboral de los conductores que no prestan sus servicios a través de plataformas digitales

Los conductores que llevan a cabo sus funciones a través de un vínculo dependiente y formalmente reconocido se encuentran comprendidos por el ámbito de aplicación subjetivo de la Ley de Contrato de Trabajo, la normativa laboral complementaria y la normativa específica para esta actividad. Cuentan, por ello, con la protección laboral y social típica de un trabajador subordinado, así como la representación sindical que les corresponda según la rama de actividad en la que se desempeñan (taxistas, remises, choferes). En función de esta calificación, también gozarán de las normas convencionales que resulten de la negociación colectiva realizada en cada ámbito.

Las personas que se desempeñan en el transporte urbano de pasajeros a través de medios tradicionales, sin embargo, también pueden hacerlo en forma independiente, mediante la oferta del servicio a través de sus propios medios —taxi, remise, transportistas que se desempeñan en forma privada— y sin vínculo dependiente con una determinada agencia u organización. En estos casos, por supuesto, no obtendrán la protección típica del ordenamiento laboral sino las magras previsiones existentes para el trabajo autónomo (54).

Estos aspectos serán desarrollados en el título 4 del presente estudio.

III.2. La compatibilidad del transporte de pasajeros a través de las plataformas digitales y las normas laborales vigentes

La compatibilidad del modelo de negocios propuesto por las plataformas digitales bajo análisis con las normas laborales vigentes no es, en realidad, un elemento significativo para la calificación jurídica del vínculo, cuya determinación es anterior e independiente de la posibilidad concreta que se pueda verificar —o no— para casar las particularidades que reviste la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros a través de plataformas digitales por la legislación laboral argentina. Esto último, en definitiva, será una preocupación de las partes que se desempeñan en el ámbito y bajo esta modalidad, si acaso se determina la aplicación del ordenamiento laboral para regir la relación jurídica entre los conductores y la plataforma digital, ya sea por decisión heterónoma o autónoma.

Se deja aclarado que las consideraciones vertidas en esta sección no contemplan la viabilidad económica o su conveniencia. No se soslaya el mayor costo que la normativa laboral podría implicar para las plataformas digitales. Sin embargo, también es cierto

hace presumir la existencia de un contrato de trabajo, salvo que por las circunstancias, las relaciones o causas que lo motiven se demostrase lo contrario. Esa presunción operará igualmente aun cuando se utilicen figuras no laborales, para caracterizar al contrato, y en tanto que por las circunstancias no sea dado calificar de empresario a quien presta el servicio”.

(50) Vid. el expediente actualmente en curso, según los autos “Scornavache, Víctor Nicolás c. Minieri Saint Beat, Guillermo Mariano y ot. s/ Despido”, 02/09/2021, JNTrab. Nº 21.

(51) En los términos de la propia sentencia analizada.

(52) *Ibidem*.

(53) *Ibidem*.

(54) Estas generalmente se ven instrumentadas a través del régimen simplificado para pequeños contribuyentes, según la ley 24.977.

(42) Esta presunción, que admite prueba en contrario y consideraciones dadas por las circunstancias, relaciones o causas que motiven la relación jurídica, indica que “[e]l hecho de la prestación de servicios hace presumir la existencia de un contrato de trabajo”, y debe descartarse cuando sea posible calificar de empresario a quien presta el servicio.

(43) Cfr. CNTrab., Sala X, 17/05/2012, “Cristallo, Lázaro Cayetano c. Autoempresa SRL y otro s/ Despido”, (del voto en mayoría del Dr. Brandolino); CNTrab., Sala VI, 26/09/2013, “Blanco, Ramón Ernesto c. New First Class SRL y otros s/ despido” (Vid. GOLCMAN, 2016).

(44) Cfr. CNTrab., Sala III, 30/11/2012, “Bruten, Héctor Jorge c. Leis, Fernando Manuel s/ despido”, CNTrab., Sala III, 18/07/2003, “Godoy, Juan c. Ayala, Juan y otros s/ despido” (Vid. GOLCMAN, 2016).

(45) Cfr. CNTrab., Sala V, 18/10/1989, “Nogueira,

Francisco c. Remise, Smith s/ Despido”, CNTrab., Sala II, 25/07/2008, “Giordano, Esteban Gabriel c. Ger, Viviana Alba s/ Despido”, CNTrab., Sala IV, 30/03/1999, “BLASIYH, Juan c. SAVINO, Enrique Prop. agencia del Italiano s/ Despido”, CNTrab., Sala V, 23/4/2010, “Kravchenko, Anatoly c. Navarro, Hernán Oscar s/ despido”, CNTrab., Sala I, 27/03/2013, “Díaz, Héctor Daniel c. Dall’ Oro, Ángel Salvador y otro s/ despido” (Vid. GOLCMAN, 2016).

(46) Cfr. CNTrab., Sala IV, 21/07/2006, “Peralta, César Ramón c. Organización de Remises Universal SRL y otro s/ Despido”; CNTrab., Sala V, 18/10/1989; CNTrab., Sala VI, 12/04/2007, “Nogueira, Francisco c. Remise Smith s/ Despido”, “Villafañe, Luis Rómulo c. Remises Plaza Mayo S.R.L. y otros s/ despido”, CNTrab., Sala X, 30/10/2008, “Andreoli, Osvaldo Héctor c. Turismo del Carmen SRL s/ despido”; CNTrab., Sala X, 8/08/2000,

“Romero, Héctor Mario c/ Martín, Margarita Delia s/ Despido” (Vid. GOLCMAN, 2016).

(47) Cfr. CNTrab., Sala VII, 24/05/1995, “Jaime, Rafael c. Horchman, Miriam S/ Despido”; CNTrab., Sala II, 30/04/2014, “Casella, Cristian Pablo c. Cía. de Servicios Aeroportuarios SA s/ Accidente”; CNTrab., Sala X, 17/05/12, “Cristallo, Lázaro Cayetano c. Autoempresa SRL y otro s/ despido” (del voto en minoría del Dr. Stortini); CNTrab., Sala VIII, 21/03/2006, “Domínguez de Valdez, Rosalía y otros c/ Traylon S.A. y otro s/ Indemnización por fallecimiento”, (Vid. GOLCMAN, 2016).

(48) Vid. las actuaciones en trámite actualmente bajo los autos “Bolzán, José Luis c. Minieri Saint Beat, Guillermo Mariano y ot. s/ Despido”, 31/08/2021, JNTrab. Nº 21.

(49) Este reza: “El hecho de la prestación de servicios

que en la actividad existen empresas que se desempeñan mediante la modalidad de taxi o *remise* a través de la contratación típica del trabajo dependiente.

La normativa vigente admite la modalidad del contrato de trabajo por tiempo indeterminado y de carácter permanente, pero con prestación discontinua, a fin de admitir la posibilidad de encausar las sucesivas conexiones y desconexiones del trabajador a la plataforma digital, cuya activación depende de la exclusiva decisión de la parte trabajadora. Esto último no estaría comprometido por un entendimiento legal distinto, siendo una cláusula establecida en mayor beneficio del empleado. La mencionada circunstancia es similar a la potestad actual de los conductores para determinar el día, la hora y el lapso por el cual se pondrían a disposición de la plataforma digital para la realización de sus labores, o bien, para admitir la posibilidad concreta de rechazar un viaje cuando así lo decide el prestador del servicio.

La modalidad del contrato de trabajo eventual del art. 99 de la LCT —en un posible entendimiento por el cual podría haber una interpretación que pretenda entender a cada viaje como un contrato distinto que se perfecciona al momento de aceptar su realización— quedaría descartada, pues no hay naturaleza o cualidad eventual que permita el entendimiento de una necesidad extraordinaria o transitoria por parte de la plataforma digital.

En los supuestos donde existen acuerdos entre las plataformas digitales y empresas que utilizan sus servicios para la realización de viajes o traslados corporativos también se descartaría la posibilidad de considerarlo como una intermediación lícita, en los términos del último párrafo del art. 29 de la LCT, es decir, como si se tratase de una prestación realizada a favor de una empresa usuaria y mediante una empresa de servicios eventuales (si acaso así se constituyeran regularmente), pues la falta de excepcionalidad de los servicios requeridos no lo admitiría.

La normativa específica en materia de jornada laboral no presenta obstáculos serios para compatibilizar la legislación vigente con las modalidades descritas, donde sí entrarían en consideración las pautas máximas de 8 horas diarias o 48 semanales, pudiéndose distribuirse de manera desigual hasta un máximo de 9 horas diarias (según la ley 11.544 y el decreto reglamentario 16.115, del año 1933). En la realización de horas extra, en exceso del margen aquí mencionado como horario ordinario, se deberá prever el debido resguardo por el descanso de 12 horas entre jornadas y el descanso hebdomadario. Teniendo en consideración los momentos de mayor demanda, por cierto, sería posible el trabajo durante el descanso establecido para los sábados después de las 13 horas y los domingos, estableciendo para ello un régimen de francos compensatorios. Definir de manera compulsiva la desconexión a la plataforma digital para resguardar el cumplimiento de la jornada máxima o del régimen de descansos puede apreciarse como contradictoria con la modalidad de trabajo que la plataforma digital propone, pero luce razonable en tanto se trata de enmarcar el margen de decisión —que permanecería en cabeza de cada conductor— dentro del marco legal vigente, para el establecimiento de un número de horas de trabajo máximo y no mínimo. El recargo salarial que correspondería pagar en caso de realizarse viajes en exceso de la jornada máxima podría alterar las tarifas, pero en última instancia sería ello un dato más a considerar para la previa programa-

ción de los algoritmos que evalúan estas variables, con la sola condición de resguardar a favor de la plataforma digital la posibilidad de no ofrecer más viajes al conductor que ya hubiese cumplimentado la cantidad máxima de horas trabajadas por semana o por día, pues en caso de hacerlo la tarifa debería considerar el mayor costo agregado por su realización en horas suplementarias.

Las modalidades de pago sí verían la necesidad de adaptarse a los mínimos legales (*id est*, el salario mínimo, vital y móvil) o al salario establecido mediante la negociación colectiva, en caso de encontrarse bajo la cobertura de una convención colectiva de trabajo. No existe impedimento para que el salario resulte de un importe tarifado según la cantidad de viajes realizados, pudiendo pagarse a destajo (art. 116 de la LCT), pero el empleador debe debería garantizar, en tal caso, que el número de solicitudes que se le permitan realizar a cada conductor asegure un monto igual o mayor al salario mínimo mencionado precedentemente.

Por otra parte, el art. 103 de la LCT establece que el salario se debe al trabajador por la mera circunstancia de haber puesto su fuerza de trabajo a disposición del empleador, lo que debería considerarse al momento de establecer la remuneración de cada dependiente para que ello sea —por lo menos— proporcional al tiempo de conexión de cada dependiente en la plataforma digital. Para llegar a ello, las opciones pueden variar, contemplando que la contraprestación económica de los momentos de actividad sea suficiente para compensar estos valores por todo el tiempo comprometido por el conductor para colocarse a disposición de la plataforma digital; o bien asegurando un pago adicional suficiente para superar los valores mínimos requeridos cuando estos no se alcancen con el precio pagado por los viajes efectivamente realizados. Es posible que este aspecto resulte antieconómico, mas no antijurídico, porque la posibilidad que las plataformas digitales dicen brindar a los conductores para que sean estos quienes determinen el momento en que se ponen a disposición de la empresa traería dificultades si muchos de ellos lo hacen en días u horas de baja demanda de viajes. Una posible consecuencia de ello sería la necesidad que verían las plataformas digitales de modificar la modalidad de trabajo y preestablecer los horarios de trabajo de los conductores, ante el deber de ocupación y de pagar la sola puesta a disposición del trabajador a favor del empleador (arts. 78 y 103 de la LCT).

La inexistencia de exclusividad no encierra mayores dificultades para el Régimen de Contrato de Trabajo, pues la legislación no requiere que un trabajador se desempeñe solamente para un único sujeto, incluso en forma simultánea, si acaso la modalidad de contratación lo admite y las partes así lo acuerdan.

Sí entran contradicción con las normas laborales las cláusulas de exención de responsabilidad de las plataformas digitales, así como las que obligan al conductor a mantenerlas indemnes de cualquier eventualidad que pudiese surgir como consecuencia de la prestación del servicio, ya sea entre las partes o en relación con terceros (*id est*, los pasajeros). Por el contrario, el principio de indemnidad asiste al trabajador, quien cuenta con los deberes de todo empleador para velar por su seguridad, y para resarcirlo de cualquier gasto realizado para el cumplimiento adecuado del trabajo, o bien, por los daños sufridos en sus bienes por el hecho y en ocasión del trabajo (según arts. 75 y 76 de la LCT). En directa vinculación con ello se

encuentra la responsabilidad que las plataformas digitales cargan sobre el conductor, en relación con los gastos de combustible y mantenimiento del vehículo. Sin embargo, el Régimen de Contrato de Trabajo admite que sea el trabajador quien provea sus propias herramientas. No así en relación con los elementos de protección personal que sean necesarios, los que deben ser provistos por el principal.

El régimen de extinción del contrato de trabajo también establecería un marco protectorio al dependiente que las plataformas virtuales no admiten en la actualidad ante la rescisión unilateral e injustificada de la parte empleadora, o respecto de suspensiones arbitrarias. En relación con ello, el trabajador tendría la posibilidad de impugnar las causas y hacerse acreedor de las indemnizaciones que le correspondiesen si estas no se verifican o no representan incumplimientos tan graves como para denunciar el contrato. Además, se deberían cumplir las pautas relativas a la forma escrita y con expresión suficientemente clara de los motivos en los que se funda, sin admitir la variabilidad de la causa invocada.

Sí se puede encontrar un mayor grado de compatibilidad con la actual modalidad de desvinculación en los casos en donde se pueda considerar que medió una “voluntad concurrente de las partes, si ello resultase del comportamiento concluyente y recíproco de las mismas” (segundo párrafo del art. 241 de la LCT), lo que tendría lugar en caso de transcurrir un lapso considerable en el que el conductor no se conectase a la aplicación y la plataforma digital no se lo requiriese.

La cobertura por enfermedades inculpables y de los riesgos del trabajo, incluyendo aquí cualquier supuesto de accidente que se pudiese sufrir con motivo o en ocasión del trabajo, la inclusión del prestador del servicio en el régimen de contrato de trabajo importaría un cambio sustancial, pues el trabajador autónomo carece de toda protección en relación a los riesgos del trabajo, y si bien el pago del “monotributo” conlleva un aporte al sistema de obras sociales, pudiendo acceder a las prestaciones médico-asistenciales que estas brindan, no hay —por ejemplo— una licencia remunerada para sustituir el ingreso del trabajador.

El sistema de la seguridad social al que se accede mediante el régimen simplificado para pequeños contribuyentes (monotributo) para trabajadores autónomos incluye, además del pago del tributo y el mencionado aporte al sistema de cobertura de salud a través de las obras sociales, el ingreso de aportes al régimen previsional, accediendo con ello al sistema de jubilaciones y pensiones. Sin embargo, estos son solo erogados por el prestador del servicio, y no por el dador de trabajo, y por prestaciones básicas. Asimismo, la inclusión en este régimen admite también la percepción de prestaciones por asignaciones familiares, previendo la situación de hijos a cargo, embarazo, hijos con discapacidad y una ayuda escolar anual.

No acceden los trabajadores autónomos a los demás sistemas de la seguridad social, como la prestación por desempleo, o a las prestaciones establecidas a cargo de todo empleador para supuestos de contingencias determinadas, asimilables a las que prevé la seguridad social, como la licencia remunerada en caso de enfermedades inculpables y la indemnización en caso de extinción del contrato de trabajo por invalidez total del empleado.

En relación con las contingencias de los riesgos del trabajo (los accidentes de trabajo, las enfermedades profesionales o los accidentes ocurridos en el trayecto anterior o posterior al trabajo), los trabajadores dependientes gozan de la cobertura por parte de una Aseguradora de Riesgos del Trabajo en la medida en que el empleador haya cumplido con la afiliación obligatoria que le corresponde. Esto se ha tornado en una situación relevante también para la eventual enfermedad por COVID-19, considerando que el conductor realiza funciones correspondientes a las llamadas “actividades esenciales” (55), que en caso de que se considere como enfermedad profesional, el trabajador accedería por su intermedio a las prestaciones en especie o dinerarias que correspondan.

Ha de señalarse que, tanto en la modalidad autónoma como dependiente, la actividad de transporte urbano de pasajeros fue considerada “esencial” y, como tal, las labores realizadas en el sector no se vieron comprometidas por las medidas de confinamiento y restricción a la circulación durante la pandemia por COVID-19.

Por cierto, la relación laboral enmarcada en un contrato de trabajo dependiente también incluiría la necesaria cobertura de la convención colectiva de trabajo que resulte aplicable para el ámbito en cuestión.

IV. El servicio de transporte urbano de pasajeros y las plataformas digitales de la actividad: normas y acciones de gobierno en la Argentina

IV.1. La regulación del servicio de transporte de pasajeros y de las plataformas digitales

IV.1.a. El Código Civil y Comercial de la Nación

El Capítulo 7 del Código Civil y Comercial de la Nación se ocupa del contrato de transporte. El art. 1280 del citado cuerpo normativo, dispone que “[h]ay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete”.

Asimismo, el art. 1281 Cód. Civ. y Com. establece que “[e]xcepto lo dispuesto en leyes especiales, las reglas de este Capítulo se aplican cualquiera que sea el medio empleado para el transporte. El transporte multimodal se rige por la ley especial”.

Así pues, las normas del mencionado capítulo resultan de aplicación, en principio, a toda clase de transporte, cualquiera sea el medio empleado para realizarlo. Sin embargo, no debe soslayarse que lo que allí se regula es el contrato de transporte, y que las particularidades de cada especie de transporte estarán contenidas en la legislación especial (Piedecasas, 2015, ps. 13 y 14). Es decir, que “el régimen jurídico aplicable al transporte de personas se integra con las reglamentaciones y los marcos regulatorios y las normas de defensa de la competencia, lealtad comercial y defensa del consumidor, y particularmente con el artículo 42 de la Constitución Nacional reformada en 1994” (Ibíd., p. 24).

La jurisprudencia ha reconocido, incluso antes de la entrada en vigor del Código Civil y Comercial, que, verbigracia, la actividad que desarrollada por los autos de alquiler con taxímetro encuadra en el contrato de transporte (CNCiv., sala F,

(55) Según las disposiciones del DNU 297/2020 y los decretos sucesivos, que denominaron de esta forma a las actividades que se encontraron eximidas del cum-

plir con las medidas de “aislamiento social, preventivo y obligatorio”, y continuaron prestando servicios durante las medidas de confinamiento más estrictas durante la

pandemia por COVID-19. El DNU 367/2020 dispuso que la enfermedad COVID-19 fuera considerada como una enfermedad profesional no listada, mediante un pro-

cedimiento especial para establecerlo como tal ante la Comisión Médica Central, quedando en tal caso bajo la cobertura del sistema de riesgos del trabajo.

6/05/1960, “López de Sadrinas c. Biscoglio”, LA LEY, 138-903; sala A, 4/05/1972, “Nicolai de Savoia c. Caminos”, ED, 44-577; sala D, 27/10/1970, “Di Luca c. Acuña”, ED, 40-432; citados por Di Silvestre, 2020).

En este sentido, no puede desconocerse que las normas del citado Código resultan de aplicación a todo contrato de transporte, como tampoco puede obviarse el hecho de que el transporte de pasajeros está sujeto a las normas nacionales o locales que, en sus correspondientes ámbitos de competencia, regulen la actividad.

En efecto, la ley nacional de tránsito N° 24.449, dispone en su art. 72 que “[l]a autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento: [...] e) [l]a documentación de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga [...] 4. [c]uando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente sin perjuicio de la sanción pertinente”. El art. 77 de la ley establece que “[c]onstituyen faltas graves las siguientes: k) [c]ircular con vehículos de transporte de pasajeros o carga, sin contar con la habilitación extendida por autoridad competente o que teniendo la no cumpliere con lo allí exigido”.

No caben dudas, pues, que el transporte de personas —público o privado—, cuyo contrato se encuentra normado en el Código Civil y Comercial, está sujeto a las normas que lo regulen, en los distintos ámbitos, nacional o local.

IV.1.b. El caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

El 12 de abril de 2016 la firma Uber comenzó a operar en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Alí Pini, 2021). Allí, en el ámbito de la ciudad porteña, no existe hoy una regulación específica del servicio de transporte urbano de pasajeros, ofrecido mediante plataformas digitales, salvo en lo que refiere a los autos de alquiler con taxímetro.

El arribo de Uber a CABA produjo, al igual que en otras ciudades del mundo, diferentes conflictos entre la nombrada firma y los gobiernos nacional y local (56), y distintos actores sociales (v. gr. sindicatos de trabajadores y cámaras empresarias del sector del transporte urbano de pasajeros), que han provocado diversos pronunciamientos judiciales por parte de los tribunales porteños.

Uno de los principales ejes del conflicto ha girado en torno de la calificación jurídica de la actividad que realizan las titulares de las plataformas de transporte urbano de pasajeros; en particular, se ha discutido sobre si existe una regulación local de dicha actividad, y, en caso afirmativo, si las titulares de las plataformas y los prestadores de servicios incurren, al realizar su actividad, en delitos penales, en contravenciones o en faltas administrativas.

(56) Tanto así que, en noviembre de 2018, la legislatura porteña sancionó la ley 6043 (BOCBA 06/12/2018), “con la finalidad concreta de sancionar a la actividad de la empresa Uber (de hecho, popularmente se conoció como la “Ley Anti-Uber”)” (REBEQUI, 2021). La ley dispone en su art. 13: “Incorpórase como artículo 6.1.94 a la Sección 6º Capítulo I “Tránsito” del Libro II del Anexo A de la Ley 451- Régimen de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (texto consolidado por ley 6017) el siguiente texto: “6.1.94 Taxis, transporte de escolares, remises, vehículos de fantasía y otros sin autorización. El/la titular o responsable de un vehículo que transporte pasajeros que lo explote sin la autorización y/o habilitación

IV.1.b.1. Las sentencias de los tribunales porteños

En materia penal, la Sala V de la Cámara en lo Criminal y Correccional de la Capital Federal se expidió en el caso “Kalanik”, iniciado a partir de la denuncia penal realizada por organizaciones empresariales y sindicales contra treinta y tres choferes de la empresa Uber (Rebequi, 2021). El tribunal entendió que no se encontraba configurado ninguno de los delitos penales invocados por los denunciados. Afirmó, en lo que aquí importa, que el delito tipificado en el art. 194 del Código Penal—referido a impedir, estorbar o entorpecer el normal funcionamiento de los transportes— “supone que se produzca un efectivo trastorno del servicio de transportes en general, de modo que no se verifica por la mera circunstancia de ‘enrolar como conductores de Uber a los ciudadanos para llevar adelante los viajes contratados’; en igual sentido, tampoco bastan [...] las conjeturas formuladas por la querrela en torno de los efectos que provocaría la gran cantidad de automóviles que prestarían el servicio ofrecido” (Cámara en lo Criminal y Correccional de la Capital Federal, Sala V, c. 29.155/2016, 03/11/2016). En la sentencia se destacó, también, que “la prestación del servicio de transporte de pasajeros sin contar con habilitación oficial no configura una conducta tipificada por la legislación punitiva” (57).

En el ámbito contravencional, las resoluciones de los tribunales de CABA no han sido unívocas. Entre todas las sentencias porteñas, destaca la dictada por el Juzgado de Primera Instancia en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 16, en N° 4790/2016 (2764-C), “NN s/ infr. art. 83 del CC” ordenó el bloqueo preventivo del sitio web y aplicaciones de dicha *startup*, y de los restantes recursos tecnológicos de los que esta se valiera para llevar adelante su actividad en la ciudad. Para así resolver, la titular del juzgado consideró que Uber “organiza una actividad lucrativa sin contar con habilitación, inicio de trámite, ni autorización para ello”; de allí que incurra en la contravención prevista en el art. 83 del Código Contravencional. Sostuvo, también, que las normas de Código Civil y Comercial que se ocupan del contrato de transporte resultan aplicables a cualquier transporte de pasajeros, pero que ello no obsta su regulación a través de otras leyes especiales, tal como lo prevé el art. 1281 del citado cuerpo normativo. Así pues, afirma que el servicio de transporte de pasajeros se encuentra reglamentado en CABA por el Código de Habilitaciones y Verificaciones, que dispone que “para el ejercicio de una actividad comercial o industrial en el territorio de la Ciudad, se debe solicitar habilitación o permiso, según impone el art. 1.1.1. del Código de Habilitaciones y Verificaciones, habilitación”, y que Uber “intenta disimular, bajo el ropaje de un contrato privado reglado por la normativa civil [esto es, el art. 1280 y cc. del Cód. Civ. y Com.], un servicio de transporte que se encuentra reglamentado por el Código de Habilitaciones y Verificaciones en el Capítulo 8.4 —ley especial—, denominado “Alquileres de automóviles particulares [donde se definen, entre otras cosas, el objeto de regulación, los requisitos para ser titular del ser-

ción para prestar el servicio establecida por la normativa vigente, es sancionado/a con multa de diez mil (10.000) unidades fijas e inhabilitación para conducir de siete [7] a treinta (30) días. No admite pago voluntario. El Controlador y/o Juez interviniente deberá librar oficio a la Autoridad de aplicación a fin de comunicar la resolución recaída”.

(57) La decisión mereció la interposición de un recurso de queja interpuesto por la querrela ante la Corte Suprema de Justicia de la Nación, que fue rechazado por el Máximo Tribunal, por el incumplimiento de un requisito formal (art. 7, inc. c, acordada 4/2007), sin expedirse sobre el fondo del asunto (CSJN, “Uber y otros s/ incidente

vicio y para ser conductor del rodado, como así también las potestades de la autoridad de aplicación”). La sentencia destaca que los prestadores del servicio no cuentan con registro profesional ni con un seguro acorde a la actividad, dejando a los usuarios, de este modo, en una situación de desprotección (Juzgado en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 16, c. 4790/2016, “NN s/ 83 del CC”, 22/04/2016).

La sentencia fue confirmada por la Sala II de la Cámara de Apelaciones en lo Penal, Contravencional y de Faltas. En su decisorio, el tribunal de alzada sostuvo que las actividades comerciales que se desarrollan en CABA están sujetas al poder de policía y tributario de la autoridad pública, lo que justifica que se establezca un régimen de contravenciones y faltas para proteger a la población (Cámara en lo Penal, Contravencional y de Faltas, Sala II, c. 4790-02/2016, “Uber SRL s/ art. 83 CC”, 05/05/2016) (58).

En otro caso, la Sala III de la Cámara de Apelaciones se expidió sobre si Uber y sus conductores hacían “uso indebido del espacio público”, descartando la configuración de dicha contravención. Afirmó el tribunal que “[l]a circunstancia de que no haya sido habilitada la actividad lucrativa de transporte automotor de pasajeros que implica la actividad de UBER no justifica que se efectúe una analogía entre esta actividad no autorizada y la de un feriante clandestino que instala su puesto de venta en un lugar no autorizado”; para el tribunal es esta última conducta la que configura la mencionada contravención (Cámara en lo Penal, Contravencional y de Faltas, Sala III, c. 4790/2016-864, “Uber SRL s/ art. 83 CC”, 07/05/2019).

En cuanto al régimen de faltas administrativas de CABA, los tribunales tampoco se han expedido en sentido unívoco. El mismo fallo de la Sala III de la Cámara en lo Penal, Contravencional y de Faltas, expresa que la “actividad de transporte de pasajeros en vehículos solo podría llevarse a cabo de manera legalmente habilitada si esta se adecua a alguna de las habilitaciones mencionadas, existentes en la normativa local de CABA actual. De lo contrario, resulta en infracción a las leyes locales y, por ello, susceptible de ser sancionada de conformidad con lo dispuesto en el art. 6.1.49 de la Ley 451” (Cámara en lo Penal, Contravencional y de Faltas, Sala III, c. 4790/2016-864, “Uber SRL s/ art. 83 CC”, 07/05/2019).

Sin embargo, en otro caso, el magistrado a cargo del Juzgado en lo Penal, Contravencional y de Faltas N° 7, entendió que el comportamiento denunciado no se encuentra aprehendido por el régimen de faltas, pues “[n]i el Código Civil y Comercial de la Nación, ni la regulación específica en materia de faltas; especifican que todo servicio de transporte deba efectuarse en el ejido de la Ciudad con habilitación previa; sino por el contrario, a ciertos tipos de transporte (taxi, remises, transporte escolar) se les requiere particularmente una habilitación previa para funcionar como tal” (c. 4790/2016-864, “Uber SRL s/ art. 83 CC”, 07/05/2019). En esta inteligencia, el servicio ofrecido por Uber no se encontraría abarcado por las

de recurso extraordinario”, 14/08/2018).

(58) La medida cautelar no surtió los efectos pretendidos, puesto que, entre otras cosas, resultaba técnicamente complejo efectivizar la clausura en el limitado ámbito de CABA. En consecuencia, el juzgado de primera instancia amplió la medida dispuesta a todo el territorio nacional. Esta resolución fue confirmada por la Sala II de la Cámara de Apelaciones, pero, finalmente, fue revocada por el Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de Buenos Aires (c. 14483/2017, “NN (UBER)”, 18/06/2018), que sostuvo que “[l]os jueces de mérito han excedido el ámbito de las competencias que le son propias al decretar una cautelar que excede

normas que regulan el transporte de taxis o remises; ese servicio debería, en todo caso, ser específicamente reglamentado para posibilitar la aplicación de castigos por incumplimientos reglamentarios (Rebequi, 2021).

En otro caso, el Juzgado de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo y Tributario N° 15, dictó una medida cautelar (59), ordenando al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) que “de modo inmediato arbitre las medidas necesarias para suspender cualquier actividad que desarrolle la empresa Uber B.V. o Uber Technologies Inc. o cualquier sociedad bajo ese nombre, razón social y tipo de actividad descripta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hasta tanto se dicte sentencia definitiva” (“Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal y otros c. GCBA y otros S/ Otras demandas contra Autoridad Administrativa”, c. A3065/2016, 13/04/2016). El judicante consideró que “[d]e acuerdo con la descripción que hacen los actores en su presentación y lo que habría expresado a distintos medios el Sr. Secretario de Transporte de la Ciudad, la empresa UBER infringiría una serie de normas reglamentarias vinculadas con el Código de Tránsito y Transporte [...] y de la ley n° 3622 [...] que incorporó al mencionado código la regulación del servicio público de pasajeros en automóviles de alquiler con taxímetro”.

En definitiva, como fuera anticipado, del derrotero de las diferentes sentencias de los tribunales porteños, no puede extraerse una interpretación uniforme sobre si la actividad que desarrolla Uber (u otras titulares de plataformas digitales que poseen un modelo de negocio similar) se encuentra o no regulada por las normas locales que se ocupan del transporte de pasajeros.

IV.1.b.2. La regulación del transporte de pasajeros en CABA

Tal como ya se ha expresado, en el ámbito de CABA, no existe, hasta ahora, una regulación específica del servicio de transporte urbano de pasajeros, ofrecido mediante plataformas digitales, salvo en lo que refiere a los autos de alquiler con taxímetro.

El título 12 del Código de Tránsito y Transporte de CABA (CTyT), regula el “Servicio de Transporte Público de Pasajeros en Automóviles de Alquiler con Taxímetro - Taxis”, caracterizando dicho servicio como de “transporte público de personas, no colectivo, en automóviles de alquiler con taxímetro de hasta cuatro [4] pasajeros por vehículo, prestado en un vehículo y por un conductor debidamente habilitados por la Autoridad de Aplicación” (cap. 12.2, CTyT). Así, pues, y dado que las normas de CABA prevén la existencia de otros servicios de transporte de pasajeros, a través de automóviles de alquiler sin taxímetro, no parecería que las disposiciones del título 12 del CTyT puedan resultar de aplicación al modelo de negocio objeto de plataformas digitales como Uber. Ello, con excepción del supuesto en el que el servicio se presta con un automóvil de alquiler con taxímetro.

el ámbito de la Ciudad (cf. el art. 8 de la CCBA) hasta abarcar otras jurisdicciones. Puesto, en otros términos, la decisión recurrida avanza ilegítimamente sobre competencias que ni la CCBA ni la ley les acuerda” (REBEQUI, 2021).

(59) Solicitada por el Sindicato de Peones de Taxis de la Capital Federal (SPT), la Cámara Empresaria del Autotaxi (CAMETAX), la Asociación Civil de Taxis de Capital (ATC), la Sociedad de Propietarios de Automóviles con Taxímetro (SPAT) y la Unión de Propietarios de Autos Taxis (UPAT).

Al respecto, es menester destacar que, según se dispone en el CTyT, el servicio de taxi puede ser requerido a través de los modos tradicionales los taxis (v. gr., en la vía pública) o mediante la aplicación de CABA “BA Taxi” u otra *aplicación de despacho de viajes* [cap. 12.2.5, CTyT (60)], entendida, esta, como “[a]plicación móvil y/o sistema y/o software” para el “despacho de viajes”, que, indefectiblemente, debe estar “autorizada por la Autoridad de Aplicación” (de las “definiciones generales” del CTyT).

Sin embargo, como ya fuera anticipado, además del servicio de taxis, las normas locales porteñas prevén la existencia de otros servicios de transporte de pasajeros, a través de autos de alquiler sin taxímetro. En efecto, el CTyT define al “remise” como el “automóvil de alquiler no sujeto a itinerario predeterminado, con tarifa prefijada para el recorrido total, usado por ocupación total del vehículo, que no toma o deja pasajeros con boletos, billetes o pagos individuales” (de las “definiciones generales” del CTyT).

El decreto 167, sancionado el 20/02/1998 (BOCBA 16/03/1998), crea el “Registro Único del Servicio de Alquiler de Automóviles Particulares con Conductor - Remises, en adelante RUREM, en el ámbito y bajo la competencia y fiscalización de la Secretaría de Producción y Servicios, a través de la Subsecretaría de Transporte y Tránsito” (art. 1º). Por su parte, el Código de Habilitaciones y Verificaciones de CABA (CHyV), en su capítulo 8.4. (intitulado “Alquileres de automóviles particulares”), define a la “agencia de remises” como “aquella que presta el servicio de transporte de personas en automóviles de categoría particular, con conductor, detentando el pasajero el uso exclusivo del vehículo, mediante una retribución en dinero convenida entre prestador y prestatario” (cap. 8.4.1), estableciendo, en sus disposiciones siguientes, diferentes requisitos para la habilitación y el funcionamiento de dichas agencias, como así también de los vehículos y choferes afectados al “servicio de remises”.

El CHyV dispone, entre otras cosas, que “[l]os vehículos no habilitados no podrán ser utilizados en el servicio. En caso de incumplimiento debidamente comprobado, el vehículo infractor será retirado inmediatamente de la actividad y la agencia responsable será sancionada con la suspensión de la habilitación, y en caso de reincidencia con el retiro de esta” (cap. 8.4.11).

Ahora bien, la pregunta que subyace es si el servicio que ofrecen las titulares de las plataformas de transporte urbano de pasajeros está alcanzado o no por las disposiciones locales que se ocupan del “alquiler de automóviles particulares”, denominado “servicio de remises”. En otras palabras, el problema estriba en

determinar si dichas titulares prestan el “servicio de transporte de personas en automóviles de categoría particular, con conductor, detentando el pasajero el uso exclusivo del vehículo, mediante una retribución en dinero convenida entre prestador y prestatario” y, por lo tanto, pueden ser calificadas como “agencias de remises”.

La respuesta habrá de ser brindada por los tribunales porteños con competencia en la materia que, como ya se ha dejado expresado, no han brindado, hasta ahora, respuestas unívocas. Empero, de lo que no debería dudarse, es de que la respuesta debe darse prescindiendo del nombre con el que las titulares de las plataformas autocalifican la actividad que llevan a cabo.

La calificación jurídica de la actividad debe realizarse sin sucumbir al encandilamiento provocado el uso de nuevas tecnologías en el marco de una actividad que puede no estar signada por aquella nota de “novedad”. Tanto es así que, como ya se ha expresado, la firma Cabify se ha inscripto como “agencia de remises” en el ámbito de CABA.

En cuanto a la nombrada firma, el problema no radicaría, pues, en si su actividad está o no sujeta a las normas locales que se ocupan del transporte de pasajeros, sino en si efectivamente desarrolla dicha actividad en respeto de dichas normas y otras disposiciones relativas a la defensa de la competencia. En este sentido, la Cámara Argentina de Agencias de Remise (CAAR) ha realizado una denuncia ante la Secretaría de Comercio de la Nación, expresando que Cabify incurre en maniobras de competencia desleal, “subsidiando” a choferes y pasajeros, permitiendo la contratación de viajes con “tarifas irrisorias” y ofreciendo descuentos corporativos, que “en modo alguno pueden tener rentabilidad para una agencia que obra acorde a derecho” (Expte. N° 13.246.315/2017, CNDC - Denuncia de Conductas Anticompetitivas).

Así pues, ante las dudas existentes sobre la calificación jurídica de la actividad que llevan a cabo las titulares de las plataformas de transporte urbano de pasajeros, parece necesaria una modificación legislativa que otorgue certeza sobre ello y, eventualmente, regule de manera específica la mentada actividad. Es que, a más de un lustro del arribo de Uber a CABA, no parece razonable que se mantenga en el tiempo el actual estado de incertidumbre.

IV.1.c. La ley 9086 de Mendoza

Mendoza ha sido la primera provincia argentina en regular el servicio de transporte urbano de pasajeros ofrecido a través de plataformas digitales. En efecto, con

fecha 2 de agosto de 2018 fue promulgada la ley 9086 de “movilidad” que habilita expresamente el funcionamiento de plataformas digitales para la actividad de transporte.

El art. 6º de la citada ley define el “transporte a través de plataformas electrónicas”, y lo hace del siguiente modo: “es el servicio que con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes, permite conectar a usuarios que lo demanden, punto a punto, con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación, para celebrar un contrato en los términos del artículo 1280 y siguientes del Código Civil y Comercial de la Nación, según se trate de un servicio de transporte público o privado, respectivamente”.

La norma enmarca dicha actividad en los términos del art. 1280 y siguientes del Cód. Civ. y Com., que regulan el transporte de personas o de cosas. Sin embargo, una lectura completa de la ley mendocina 9086 evidencia una intención de —en lo que hace a las plataformas digitales— legislar exclusivamente sobre el transporte de personas. Es que, inmediatamente después de aquella definición amplia, el art. 7º, que “clasifica” el transporte que la ley regula, ubica al “transporte privado por plataformas electrónicas” en la categoría “transporte de pasajeros” (art. 7.1), a la vez que omite toda mención sobre ello en la restante categoría: “transporte de cargas” (art. 7.2).

En lo que a la regulación de la actividad refiere, la ley mendocina establece diversos derechos y deberes, que coloca en cabeza de tres sujetos: el propietario del vehículo (61), la empresa de redes de transporte (ERT) a través de plataformas electrónicas (62) y los conductores (63) (Golcman, 2018, ps. 22 y 23).

La ley mendocina no se ocupa de la calificación de los vínculos de trabajo que podrían tener lugar entre los mencionados tres sujetos; sin embargo, se destaca entre sus disposiciones la que obliga a la ERT de plataforma electrónica a “[n]o despachar viajes por más de ocho [8] horas corridas a un conductor ni más de doce [12] horas fraccionadas en un mismo día” (art. 60, inc. e).

IV.1.d. Proyectos legislativos de regulación del servicio

En Argentina, en los distintos niveles locales, existen algunos proyectos legislativos sobre el servicio de transporte de pasajeros ofrecido mediante plataformas digitales, presentados, verbigracia, en las ciudades de Córdoba (64) y Rosario (65), y en la provincia de Buenos Aires (66). Sin embargo, hasta el momento, la única regulación local específica ha sido la de la provincia de Mendoza.

IV.2. Las acciones de gobierno: fiscalización impositiva

En el año 2019, la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) —organismo que tiene a su cargo la ejecución de la política tributaria, aduanera y de recaudación de los recursos de la seguridad social de la Nación—, dispuso efectuar una fiscalización al conjunto empresario “Uber” (67), en relación con el “Detalle de la Nómina de Empleados” por los periodos 04/2016 a 03/2018, cuya pretensión fiscal asciende a Aportes \$24.927.589,45.- y Contribuciones \$31.070.025,29.-. Así pues, la AFIP considera, presuntamente, el vínculo entre los conductores y Uber como de carácter dependiente.

De la notificación cursada por la AFIP (BO 29/04/2019 N° 28.647/19 v. 06/05/2019), surge que la Administración ha calificado a las distintas sociedades del grupo como un “empleador plural” en los términos del art. 26 de la LCT y como un “conjunto económico de carácter permanente” según lo dispuesto por el art. 31 de la misma ley, que refiere a la responsabilidad solidaria de las personas que lo integren, con relación a “las obligaciones contraídas por cada una de ellas con sus trabajadores y con los organismos de seguridad social [...] cuando hayan mediado maniobras fraudulentas o conducción temeraria”.

V. Las relaciones colectivas de trabajo en el servicio de transporte urbano de pasajeros organizado mediante plataformas digitales

V.1. Los múltiples sindicatos y CCT preexistentes

Desde larga data (mucho antes del arribo a la Argentina de las plataformas digitales de servicios de transporte urbano de pasajeros) los trabajadores del sector de transporte urbano de pasajeros se encuentran representados legalmente por distintos sindicatos, según el tipo de servicio prestado: servicio de taxi, servicio de *remise* o servicio de conducción para particulares.

En los casos del servicio de taxi y del servicio de *remise* existen, en el país, varios sindicatos de primer grado dotados de personería gremial, aunque en diferentes ámbitos territoriales de representación.

Asimismo, los llamados “choferes o conductores particulares” se encuentran legalmente representados por el Sindicato de Choferes Particulares. Esta asociación, ha manifestado pretensiones de representar a los conductores del servicio de transporte urbano de pasajeros organizado a través de plataformas digitales (68). Empero, debe decirse que el ámbito de representación de dicha organización se encuentra vinculado al estatuto especial de choferes particulares, creado por la ley 12.867 de 1946, que limi-

(60) Estos medios novedosos para requerir el servicio de taxi han sido introducidos al CTyT por la ley 6.098, sancionada el día 6/12/2018 (BOCBA 8/01/2019), denominada “Ley de Modernización de Taxis”.

(61) Coloca en cabeza del propietario del vehículo los siguientes deberes: solicitar el permiso de explotación, el pago de una tasa que será retenida por la empresa de la plataforma electrónica, el mantenimiento del vehículo, realizar la pertinente inspección técnica periódica, presentar certificación de cumplimiento de las obligaciones tributarias y previsionales, contratar una póliza de seguros contra todo riesgo con cobertura por daños a terceros, conductor y pasajeros en la modalidad de transporte oneroso, garantizar las condiciones de seguridad del vehículo, entre otros.

(62) Sobre la que establece las siguientes obligaciones: pago de las tasas que correspondan, garantizar la operación del transporte de pasajeros en forma regular y en cumplimiento con la legislación, la asignación de viajes solo a vehículos y conductores que cumplan con la ley y su reglamentación, exigir y fiscalizar el cumpli-

miento de las obligaciones tributarias, previsionales y reglamentarias de los licenciatarios y los conductores, entre otras.

(63) Quienes tienen los deberes de: obtener la licencia nacional de conducir en la categoría que disponga la reglamentación (no establece si este debe ser profesional o no), aceptar viajes solo de plataformas electrónicas habilitadas, conducir solamente vehículos que cumplen con las condiciones legales de seguridad, no conducir en exceso de las horas máximas precedentemente mencionadas, entre otros.

(64) Un proyecto presentado hacia finales de 2019 por el legislador local Juan Negri, “propone declarar el carácter lícito de la actividad del transporte entre privados y se busca dotarlo de un marco regulatorio específico y se garanticen los principios de: universalidad, transparencia y libre competencia que permitan crecer el sector económico” (FRANZOSI - ZEBALLOS, 2021). El proyecto se refiere al sujeto conductor como “independiente”; refiere al servicio como la “modalidad de prestación del servicio de transporte privado de

pasajeros basado en el desarrollo de tecnologías para dispositivos móviles o similares, que utilizan sistemas de posicionamiento global, aplicaciones, que admiten todo medio de pago, tanto efectivo como electrónico, que permite conectar a una persona llamada Conductor Independiente con una persona llamada usuario o pasajero, en la que acuerdan por un precio, el traslado del usuario o pasajero de punto a punto mediante el empleo de una Aplicación. Este servicio se encuentra regulado de manera general por los artículos 1280 y subsiguientes del Código Civil y Comercial de la Nación, en la que se establecen las reglas generales del Contrato de Transporte, y de manera supletoria las reglas de esta Ordenanza” (Ibidem).

(65) Presentado en julio de 2018 por la legisladora local María Eugenia Schmuck, en el que se destaca la creación de un registro en la Secretaría de Servicios Públicos en donde las empresas que utilicen una plataforma electrónica de transporte debían registrarse y detallar el contenido de sus estatutos o contratos sociales, el documento nacional de identidad del titular y los socios

(FRANZOSI - ZEBALLOS, 2021).

(66) Proyecto presentando por el diputado provincial Guillermo Castello, a mediados de 2018, y que contenía disposiciones similares a las de la ley mendocina 9086 (FRANZOSI - ZEBALLOS, 2021).

(67) “Uber Argentina SRL —sociedad en formación—, Uber Technologies Inc., Neben LLC, Rasier Operation BV y Uber BV —empresas extranjeras— como partes del conjunto económico (arts. 26 y 31, LCT) integrado además por: Uber International Holding BV, Uber International BV, Mieten BV, Besitz BV, Uber Portier BV —empresas extranjeras— Hinter Argentina SRL, UTI Argentina SAS, y Technology Support Service Argentina SA” (BO 29/04/2019 N° 28.647/2019 v. 06/05/2019).

(68) En la Argentina, el Sindicato de Choferes Particulares (Personería Gremial N° 4, según Resolución Ministerial N° 1/1946 del día 2 de enero de 1946) afirma que, actualmente, afilia a unos ciento ochenta choferes de Uber (<http://www.perfil.com/noticias/sociedad/uber-un-gremio-de-choferes-ya-afilio-a-180-conductores-de-la-app.phtml>).

ta su ámbito de aplicación a “las personas que trabajan por cuenta ajena como conductores profesionales de motores móviles y al servicio de particulares, cualquiera fuese el carácter jurídico del empleador” (art. 1º) (69). De allí que, *a priori*, el originario ámbito de representación del mencionado sindicato —en función del cual le fue conferida la personería gremial— no parece incluir a los conductores del sector objeto de este estudio; no, al menos, si se considerara que se trata de trabajadores dependientes de las titulares de las plataformas digitales.

Sin embargo, debe decirse que, en el año 2015, el Sindicato de Choferes Particulares y la Unión de Propietarios de Autos de Remise de la República Argentina (“UPAR”), suscribieron el CCT 709/2015, cuyos elementos personal y funcional del ámbito de aplicación no aparecen expresamente determinados en el texto de la norma colectiva (70). El convenio ha merecido diversos reproches por parte de sindicatos y empresarios, que han considerado que el acuerdo avanza sobre sus respectivos ámbitos de representación (71).

En cualquier caso, la CCT 709/2015, suscripta, por la parte empresarial, por la Unión de Propietarios de Autos de Remise de la República Argentina (“UPAR”), no se exhibe, *a priori*, aplicable a un eventual contrato de trabajo entre conductores y titulares de plataformas digitales del sector, salvo que estas últimas resultaran ser “propietarias de autos de remise”. De otro modo, no parecería posible considerar que dichas titulares han estado debidamente representadas en la correspondiente unidad de negociación.

Algo similar cabe predicar en relación con las varias convenciones colectivas de trabajo suscriptas por los diferentes sindicatos que representan a los trabajadores taxistas, puesto que han sido celebradas con representantes de propietarios de automóviles con taxímetro, titulares de taxis independientes y permisionarios de taxímetro (72).

V.2. El particular caso del servicio de remise y la CCT 773/2019

Distinto es el caso del servicio de *remise*, por varias razones. En este sentido, debe memorarse que —como ha sido explicado en el apartado IV. de este trabajo— aún no existe certidumbre sobre la calificación jurídica de la actividad que llevan a cabo las titulares de las plataformas digitales del servicio de transporte urbano de pasajeros.

Asimismo, no debe obviarse que Cabify ha asumido formalmente que su actividad es la de una agencia de *remise*, sin perjuicio de que no considera que los conductores mantengan con la nombrada firma un vínculo de trabajo de carácter dependiente.

(69) La ley pretendía, de este modo, regular las relaciones de choferes que laboraban al servicio de una persona (calificada de “particular”) que pudiera no ser calificada, a los fines de esa relación, como un empresario en sentido económico. En este sentido, se ha afirmado que “[c]on arreglo a los términos del recordado art. 1º, ha de entenderse que es empleador, a los fines del estatuto, toda persona —física o moral y cualquiera que sea su carácter jurídico— que utilice los servicios de conductores de motores móviles (automóviles, lanchas, yates, etc.), para la realización de labores destinadas a la satisfacción de necesidades de naturaleza personal y no lucrativas, bajo su dependencia” (DEMO, 1966, p. 66).

(70) El art. 3º establece que “Quedan comprendidas en este convenio colectivo de trabajo todas las personas que presten servicios por cuenta ajena como conductores profesionales de automotores y al servicio de particulares, cualquiera fuese el carácter jurídico del empleador, conforme el artículo 1 de la ley 12.867 (BO 15.609). El presente convenio es de aplicación a todos los traba-

Ahora bien, en el sector del servicio de *remises* se advierte, también, una alta dispersión de representaciones. En efecto, existen más de veinte sindicatos de primer grado, con diferentes ámbitos de representación territorial, que pretenden representar a los trabajadores del servicio de *remises* (73). En el segundo grado asociacional, solo se registra a la Federación Argentina de Remises (FAR), con personería gremial otorgada mediante Resolución 221/2018 de la ex Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo (74), a la que han adherido cuatro de las cinco organizaciones de primer grado que cuentan con personería gremial (75).

En cuanto a las convenciones colectivas de trabajo del servicio de *remises*, se destaca la 773/2019, suscripta entre la Federación Argentina de Remises (FAR), por la parte trabajadora, y la Cámara Argentina de Agencias de Remise y la Asociación de Titulares de Autos de Remise de la República Argentina, por la parte empleadora.

El mentado CCT, celebrado con fecha 23 de agosto de 2019, contiene disposiciones realmente atípicas y, al mismo tiempo, paradojales. Es que, de la lectura de la norma colectiva, se advierte que han sido consideradas las nuevas formas de ofrecer y organizar el servicio de transporte urbano de pasajeros a través de plataformas digitales. Pero, al mismo tiempo, la norma autónoma (de neto corte laboral) tiende a *deslaboralizar* la figura del conductor.

En efecto, el convenio dispone que “será aplicable a la totalidad de los trabajadores de la actividad de *remise*, que preste servicios en los territorios comprendidos en la personería gremial de la F.A.R.E.M. y en el ámbito territorial de la personería gremial de sus sindicatos adheridos, cualquiera sea la modalidad de su contratación y con prescindencia de la forma jurídica que hubiese adoptado su empleador, sea persona física o jurídica, sociedades comerciales, sociedades de hecho, sociedades conyugales, sociedades de capital y trabajo, mutuales cooperativas, por lo que se encuentran comprendidos en este ámbito de representación, la totalidad de los trabajadores que se desempeñen en alguna de las categorías laborales previstas por este convenio colectivo de trabajo, para empleadores que tengan por actividad, mediante cualquier modo o forma de contratación, la prestación del servicio de transporte de personas mediante la modalidad de autos-*remise*, entendiéndose como tal el servicio del autos con chofer para pasajeros que soliciten el servicio de traslado, sin formar parte del servicio público de pasajeros, sin recorridos preestablecidos desde un lugar a otro definidos ambos por el pasajero. Debido a las partes signatarias enunciadas, integran el presente con carácter de parte empleadora tanto la agencia como el titular del vehículo *remise*, respectivamente, en relación con su empleo

adores y empleadores comprendidos en el ámbito personal establecido en el presente en el ámbito territorial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La cantidad de beneficiarios de este convenio colectivo de trabajo es de, aproximadamente, 3.000 personas”.

(71) Sin embargo, mediante res. 1668/2015, el Ministerio de Trabajo rechazó “los recursos de reconsideración deducidos por la Cámara Argentina de Agencias de Remise, la Asociación de Titulares de Autos de Remise de la República Argentina y la Federación Argentina de Empleados de Comercio y Servicios (FAECYS) contra la Resolución de la Secretaría de Trabajo 290 de fecha 4 de marzo de 2015” que homologó la mencionada CCT, fundado su decisión en que “el acto de homologación de un convenio colectivo de trabajo no integra el convenio colectivo y tampoco es un acto de aprobación del mismo, ya que se trata del ejercicio de una facultad destinada a efectuar el control de legalidad y oportunidad a fin de tornarlo obligatorio para todos los trabajadores y empleadores del sector o actividad de que se trate”.

dependiente. Asimismo, se encuentran alcanzados por el presente Convenio los trabajadores que presten tareas en cualquier Protocolo de Publicidad Atom o AtomPub (APP) que tenga por destino dar soporte a la actividad aquí regulada” (art. 3º).

Sin embargo, el art. 6º del CCT establece que “[d]e conformidad con las características de la actividad, las partes afirman “[r]econocer en el conductor titular del rodado la ajenidad al marco de la normativa laboral y como tal al de sus derechos y obligaciones, lo que se encuentran enmarcados en la legislación comercial, respetando en un todo el parte signatario y en consecuencia sus representados las pautas de prestación que hagan a la seguridad el servicio y de los usuarios”.

A su turno, en una cláusula (art. 10) de características no menos atípicas, intitulada “modalidad de contratación no laboral, se establece: “10.1.- *Conductores titulares*. - Serán aquellos que, siendo propietarios del vehículo a su cargo, realicen los traslados de personas desde el punto de partida del viaje hasta el destino indicado por el pasajero o quien contrate el servicio [...] La prestación de servicios en estos términos resulta ajena a las prescripciones de la LCT...”

El mismo artículo, define a los “Conductores Socios no titulares” (art.10.2) como “aquellos que, no siendo propietarios del vehículo a su cargo, realicen los traslados de personas desde el punto de partida del viaje hasta el destino indicado por el pasajero o quien contrate el servicio, al comando de la unidad, revistiendo la categoría de socio en participaciones con el titular del vehículo, de acuerdo a alguno de los tipos societarios establecidos por la Ley de Sociedades Comerciales. Debiendo registrarse tal documento comercial en el registro y bajo la modalidad prevista en los incisos b) y c) del art. 10.1. del presente Convenio.

El conductor-socio, con motivo de colaborar a maximizar la eficiencia de la explotación comercial con la que se encuentra vinculado, consensuará con el titular del vehículo cada una de las pautas generales y/o particulares de prestación de servicio, así como también los turnos y condiciones en los que se deberán comprometer.

Queda expresamente establecido que todas las relaciones existentes entre el titular y el conductor socio se regirán en un todo de acuerdo con las condiciones y modalidades que entre las partes se pacten en forma expresa y por escrito, y por la Ley de Sociedades en lo pertinente”.

En el artículo siguiente —de manera confusa y, quizá, contradictoria— se disponen diversas “categorías” para “el personal dependiente” comprendido en la CCT. Allí se consagra la categoría de “Chofer Permanen-

te” (art. 11.a) que abarca a “los conductores que, con vehículo de propiedad de la agencia o que siendo de propiedad de terceros adscriptos a la agencia, o que presten tareas en relación de dependencia con vehículos que utilicen como forma de provisión de viajes plataformas informáticas o cualquier tecnología que fuere para la provisión de viajes de manera exclusiva y directa en relación a la actividad identificada como prestación del servicio de *remise*; sea con relación a solicitudes de viajes, ya sea provisión informática de reservas, distribución, programación, clasificación de reservas y viajes como cualquier otra interacción que el mismo demande en relación al servicio prestado; mediante el cumplimiento de los procedimientos y parámetros desarrollados para el traslado de pasajeros de *remise*, a través de la utilización de cualquier medio de comunicación, sea conexiones telefónicas o informáticas, correo electrónico, comunicación directa y/o vía Internet, aplicaciones informáticas, programas informáticos o cualquier otro método informático actual o futuro diseñado para estos fines y realicen los traslados de personas desde un punto de partida hasta un destino que le es indicada de cualquiera de las formas descriptas. Será considerado dentro de esta categoría el chofer que concerté viajes por vía informática, sea por plataformas a cuenta de su empleador”. Empero, luego de ello, la norma aclara que “[e]stos conductores tendrán relación de dependencia exclusivamente con el titular dominial el rodado”.

Asimismo, prevé la categoría de “Chofer Relevante” (quizá debió haberse utilizado el término *de relevo* o *de remplazo* o *sustituto*) que abarca a los choferes “que relevan y/o reemplazan al chofer permanente en los casos de licencias ordinarias, licencias extraordinarias, francos, enfermedad y vacaciones”; no sin antes expresar, también, que “[e]stos conductores tendrán relación de dependencia exclusivamente con el titular del rodado”.

En suma, la norma autónoma le niega expresamente la calidad de dependiente al conductor que labore con vehículo propio.

Cuando ello no es así, parece fomentar una relación de tipo societaria (y ajena al derecho del trabajo) entre un conductor y el titular del vehículo. Finalmente, de manera residual, dispone que cuando el conductor sea, en efecto, un trabajador subordinado, la relación de dependencia estará anudada “exclusivamente con el titular del rodado”.

Ahora bien, el día 20 de septiembre de 2019, la —en aquel entonces— Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo, dispuso la homologación del CCT, precisando el ámbito de aplicación del Convenio, ceñido a “los trabajadores que se desempeñen en relación de dependencia en empresas que

(72) En efecto, la CCT 67/1989 ha sido suscripta por la Federación Nacional de Conductores de Taxis y por la Federación Nacional de Propietarios de Taxis; el CCT 437/1975 ha sido suscripto por el Sindicato Conductores de Taxis y la Asociación Permisionarios del Taxímetro de Córdoba; el CCT 370/2003 fue firmado por la Asociación de Empleados Conductores de Taxis La Plata y la Unión de Propietarios de Autotaxis y la Federación Bonaerense de Propietarios de Taxis; la CCT 498/2007 fue suscripta por la Asociación de Propietarios de Taxis de Mendoza y la Unión de Propietarios de Autotaxis y la Federación Bonaerense de Propietarios de Taxis; el CCT 517/2007 fue firmado por el Sindicato de Peones de Taxis de Rosario y la Asociación de Titulares de Taxis Independientes; y el CCT 528/2008 ha sido firmado por el Sindicato Único de Peones de Taxis de Mar del Plata y la Asociación Marplatense de Propietarios de Automóviles Taxímetros.

(73) Entre estos, solo cinco cuentan con personería gremial. A saber: Unión de Conductores de Autos al Instante y Remises de la República Argentina (UCAIRRA),

Sindicato Independiente de Remiseros, Sindicato de Empleados Conductores de Remises de Mar del Plata, Sindicato Único de Trabajadores de Remises y Autos al Instante, Sindicato de Remiseros Córdoba (SI.RE.CO.) [http://dnasconsulta.trabajo.gob.ar/].

(74) La resolución, reza: “Otórgase a la Federación Argentina de Remises (FAR), con domicilio en Cerrieto 228 Piso 1º Departamento C de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la personería gremial con carácter de asociación gremial de segundo grado, sobre el ámbito de representación que con personería gremial agrupan el Sindicato Único de Trabajadores de Remises y Autos al Instante y el Sindicato de Empleados Conductores de Remises de Mar del Plata, con zona de actuación en la localidad de Quilmes del Partido homónimo y el Partido de General Pueyrredón, de la Provincia de Buenos Aires”.

(75) El Sindicato Único de Trabajadores de Remises y Autos al Instante, el Sindicato Independiente de Remiseros, el Sindicato de Empleados Conductores de Remises de Mar del Plata y el Sindicato de Remiseros Córdoba (SI.RE.CO.).

prestan servicios de remisería, en la Localidad de Quilmes y en el partido de General Pueyrredón, ambos de la Provincia de Buenos Aires". Asimismo, frente a los singulares términos de las cláusulas antes transcritas, la resolución de la mencionada Secretaría aclara que "su contenido no resulta comprendido dentro de los alcances de la homologación que se dicta, en tanto no resulta materia de disponibilidad colectiva para las partes la determinación de los supuestos que tipifican la configuración de dependencia laboral; resultando tales extremos materia de valoración judicial en cada caso concreto" (Resolución ST 1619/2019, BO 07/05/2020).

VI. Acción jurisdiccional y regulación legal de sobre la prestación de servicios de transporte urbano de pasajeros a través de plataformas digitales en Sudamérica

VI.1. Los tribunales del trabajo tras la búsqueda de algunos indicios de dependencia y autonomía laboral en la experiencia latinoamericana. La ausencia de una línea jurisprudencial preponderante

Tras un análisis de aquella jurisprudencia que, desde los tribunales laborales de los países de la región, se detectan dos líneas de tendencias que construidas desde la técnica clásica del haz de indicios tributan a la dicotómica indagación sobre dependencia o autonomía.

Así, pues, en la región, en lo que respecta a la búsqueda de señales de dependencia, a fin de determinar el carácter laboral de los servicios prestados vía plataformas digitales de transporte de pasajeros se destacan, como principales, los siguientes argumentos judiciales: a) que la plataforma debe ser considerada como una empresa de transportes (76); b) se ha recurrido a la Recomendación 198 de la OIT como marco teórico normativo aplicable al caso ante la existencia de controversias en la calificación de la relación jurídica que compromete trabajo (77); c) que existe un poder de dirección, organizativo y sancionatorio por parte de la empresa con respecto a sus choferes y se comprobó la continuidad y retribución periódica (78); d) el algoritmo es solo conocido y dominado por la empresa de transporte lo cual descalifica la existencia de un vínculo societario (79); e) extensión de protección laboral a trabajadores informales (80).

En cambio, cuando la acción jurisdiccional regional ha concluido que los servicios prestados vía plataformas digitales de transporte de pasajeros constituían una actividad laboral autónoma sin visos destacables de laboralidad, los argumentos han girado en torno a una cierta debilidad de prueba del vínculo dependiente que se manifiesta cen-

tralmente en los siguientes aspectos: a) ausencia de un ejercicio claro del poder de dirección; b) por la división de los montos recaudados de los cuales el conductor remite un porcentaje menor a la plataforma como pago por su uso lo cual se asemeja más a un régimen de asociación (81); c) por tratarse de una especie de comunidad de choferes, que cuentan con permiso para realizar transporte privado de pasajeros, y se unen a la empresa, ya sea como personas naturales o jurídicas con sus propios vehículos, donde la empresa solo les facilita el soporte tecnológico para captar clientes mediante una aplicación en celular (82); d) la libertad constitucional de trabajo libre por parte de los conductores (83).

En virtud de lo expuesto, del análisis de la experiencia Latinoamericana no emerge una línea jurisdiccional preponderante respecto a la naturaleza jurídica del vínculo de los prestadores de servicios de transporte de pasajeros vía plataformas digitales. Por el contrario, la línea de acción de los tribunales ha sido fluctuante. A ello puede agregarse que en términos cuantitativos la jurisprudencia sobre la materia ha sido escasa (nula en los casos de República Dominicana, Ecuador, Paraguay), motivo por el cual, más allá de sus contenidos y fundamentos, dicha escasez de antecedentes también dificulta la implantación de una línea de tendencia jurisdiccional preponderante.

Por último, cabe señalar cierto activismo incipiente de las autoridades administrativas en pos de brindar soluciones que no se encuentran aún ni en las normas ni en las instancias judiciales. Ejemplo de ello ha sido la caso chileno, donde la Dirección del Trabajo si bien ingresó en el análisis sobre la laboralidad o autonomía de la prestación de servicios de transporte de pasajeros vía plataformas, no obstante, concluyó que determinar si se trata o no de una relación laboral exige la calificación y ponderación de hechos en un procedimiento de confrontación probatoria, cuyo conocimiento necesariamente está entregado a los tribunales (84). En caso del Perú, la intervención de la administración pública es ejercida desde un órgano ajeno al área laboral como lo es el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (en adelante INDECOPI), el cual ha emitido señales cercanas al carácter autónomo de la prestación al no responsabilizar plataformas de transporte por el servicio brindado por el conductor (85), sin embargo, en reciente resolución, la oficina que se ocupa de la aplicación de normas del consumidor han declarado la responsabilidad de la plataforma en la idoneidad del servicio contratado vía su intermediación en clave más propia de una relación laboral dependiente (86).

de Publicação: DEJT 25/10/2019.

(82) Chile, RIT O-1388-2015, sustanciada ante el Segundo Juzgado de Letras del Trabajo de Santiago, e interpuesta por un ex conductor de UBER en contra de UBER Chile SA por declaración de relación laboral, despido injustificado, nulidad de despido y cobro de prestaciones.

(83) Paraguay, julio de 2019 el Defensor del Pueblo con sustento en la Ley 631/1995 Orgánica de la Defensoría del Pueblo: cuando las plataformas vieron impedida en alguna manera y por alguna acción colectiva vulnerada su posibilidad de trabajar, fueron beneficiadas por un recurso de amparo presentado por la defensoría del pueblo con sustento en pueblo.

(84) Ordinario N° 6165 de la Dirección del Trabajo, de 29 de diciembre de 2016.

(85) Resolución 0084-2020/SDC-INDECOPI; Resolución 99-2015/CDI-INDECOPI; Resolución 074-2015/CDI-INDECOPI; Resolución 1203/2016/SPC-INDECOPI.

(86) Resolución Final 085-2017/CC3.

(87) En Brasil, donde tampoco existe ley específica, excepcionalmente se encuentra una referencia en su norma legal laboral (art. 6 de la CLT) que establece que los medios telemáticos e informatizados de comando,

VI.2. La regulación heterónoma laboral en la Región. Ausencia normativa y proyección hacia la laboralización

En América Latina y el Caribe no existe legislación heterónoma laboral que regule específicamente el servicio de transporte de pasajeros brindado desde plataformas digitales (87). Ausencia de regulación que ha sido objeto de cuestionamiento no solo político o sindical, sino que también han existido críticas sobre la situación anómica del servicio de pasajeros a través de plataformas las cuales fueron canalizadas a recurriendo a la vía jurisdiccional (88).

Dicha ausencia de regulación normativa ha tenido como una de sus consecuencias el intento regulador heterónomo por fuera del sistema jurídico tutelar específicamente laboral, apelando a diversos y variados métodos regulatorios que contemplan la actividad de transporte de pasajeros vía plataformas.

Casos emblemáticos se extienden a lo largo de la región. En Uruguay existe una regulación aunque no laboral sobre el transporte de pasajeros vía plataformas digitales mediante Decretos de las Juntas Departamentales de Montevideo y Maldonado (89). En Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante el MTC) mediante Informes 542-2017/MTC/15.01 y 3017-MTC/086, el MTC ha establecido que la actividad económica que realizan las plataformas tecnológicas no puede ser calificada como la prestación de un servicio de transporte ni como uno de taxi motivo por el cual a la fecha en el Perú dicha actividad no encuentra tutela legal. En Paraguay, la única entidad que dictó una regulación para las actividades de estas plataformas fue la Municipalidad de Asunción (Ordenanza 227/2019), aunque dicha norma no contiene tratamiento referente al tipo de relación existente entre las plataformas y los conductores de las unidades, ni a su naturaleza jurídica.

La ausencia de regulación normativa heterónoma específica que atienda la problemática particular de los conductores de transporte de pasajeros brindado desde plataformas digitales no ha implicado que la cuestión no figure en las agendas legislativas ni en los diseños de política jurídica, los cuales ha sido canalizados a través de instancias institucionales especiales creadas al solo efecto de analizar la problemática de la actividad. Por el contrario, se constata que la gran mayoría de los países de la región cuentan con proyectos de ley tendientes a regular, en clave tutela, dichas particulares relaciones laborales.

control y supervisión, se equiparan a efectos de subordinación legal.

(88) Colombia, T-599 de 2017 de la Corte Constitucional, en la cual el accionante sostiene que se ha visto amenazado por parte del Ministerio de Transporte, al abstenerse de regular los servicios prestados por UBER. Sostiene que la normativa actual sobre la materia es arcaica e inaplicable a su situación, lo que ha derivado en diversos ataques contra conductores como usuarios de la mencionada aplicación y a las cuales se ve expuesto, sin protección de las autoridades correspondientes. No obstante, ello, el Tribunal Constitucional eximió de responsabilidad a la autoridad administrativa permitiendo la continuidad de las tareas.

(89) Decreto Junta Departamental Montevideo 36.197 (modificado parcialmente por el 37.089 y Decreto Junta Departamental Montevideo 4001/2018).

(90) Proyecto de Ley 4243/2018-Cr; Proyecto de Ley 6181/2020-Cr; Proyecto de Ley 2687/2017-Cr; Proyecto de Ley 6600/2020-Cr; Proyecto de Ley 3083/2017-Cr; Oficio No. 353-2018-PR.

(91) Boletín N° 10.937-15, de 25 de octubre de 2016; Boletín N° 11.934-15, de 20 julio de 2018; Boletín N° 12.618-13, ingresado por el Poder Ejecutivo el 14 de

En Perú la regulación del transporte de pasajeros es considerado por la agenda legislativa desde hace ya algunos años (90). El 6 de noviembre de 2019, se creó mediante Resolución del Ministerio de Trabajo 272-2019-TR el Grupo de Trabajo de naturaleza temporal con el objeto de analizar dicha problemática. En Chile se cuentan 5 proyectos legislativos. En su mayoría no reconocen en la naturaleza jurídica del vínculo de los conductores con las plataformas (91) aunque excepcionalmente uno lo plantea (92) y otro propone tres escenarios jurídicos para el trabajo mediante plataformas digitales de servicios: un contrato de trabajo de los trabajadores de plataformas digitales dependientes, un contrato de los trabajadores de plataformas digitales independientes, y unas normas comunes aplicables a ambos (93). En Uruguay existe un proyecto de ley para la regulación de los "servicios prestados mediante el uso de medios informáticos y aplicaciones tecnológicas" (94) en el que las personas físicas o jurídicas que presten servicios mediante sistemas informáticos, como lo son las plataformas digitales, deberán someterse a los controles, autorizaciones, permisos, licencias y registros. En Brasil existen 120 proyectos de ley, entre los que se destacan a nuestro entender dos de ellos, uno del Senado y otro de la Cámara de Diputados (95). En Paraguay existen a las fechas dos proyectos de ley (96), idéntica cantidad que en Costa Rica (97).

A modo de una reflexión de carácter conclusivo podría decirse que la ausencia de legislación heterónoma y la consecuente omnipresencia en la agenda legislativa regional latinoamericana de la situación laboral de los conductores de transporte de pasajeros a través de plataformas es completada por una también constatada y referida acción jurisdiccional poco eficiente y eficaz. Todo ello configura un escenario de anómico que en la búsqueda de respuestas tutelares efectúa recorridos por diversos andariveles jurídicos que hasta el momento no satisfacen las necesidades de protección.

VI.3. La regulación de la prestación de servicios de transporte urbano de pasajeros a través de plataformas digitales y la regulación supranacional

VI.3.a. Las normas internacionales del trabajo.

Habiendo identificado cierta inconsistencia regional en la eficacia tutelar, la cual se pone en acto en la mencionada configuración de un escenario anómico que hasta el momento no satisfizo las necesidades de protección, cabe pues indagar sobre la existencia de respuestas regulatorias en la instancia supranacional.

mayo de 2019.

(92) Boletín N° 12.475-13, de 14 de marzo de 2019.

(93) Boletín N° 13.496-13, de 13 de mayo de 2020.

(94) <https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/ficha-asunto/128667>

(95) <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/147606>; <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2257468>.

(96) Proyecto de Transporte alternativo de personas y la utilización de plataformas de intermediación digital para su contratación, presentado por los senadores Gilberto Antonio Apuril Aantiviago y Patrick Paul Kemper Thiede, de fecha 11 de julio de 2019; 2) Proyecto de ley por el cual se regula el servicio alternativo de transporte público y la utilización de plataformas de intermediación digital para su contratación,

(97) Expediente N1 21.567 (2020) "Ley de protección de la persona trabajadora de plataformas digitales de servicios, mediante adición de un nuevo capítulo XII al título II del código de trabajo, ley n° 2, de 27 de agosto de 1943, y sus reformas" y 25.587 (2019) "Ley reguladora de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas tecnológicas".

(76) En Uruguay se ha dictado sentencia en un solo caso (primera y segunda instancia) referida al transporte de pasajeros vía plataformas Juzgado Letrado del Trabajo de la Capital de 6º Turno, Sentencia N° 77/2019, 11/11/2019 y Tribunal de Apelaciones del Trabajo de 1º Turno, Sentencia N° 111/2020, 03/06/2020.

(77) Tribunal de Apelaciones del Trabajo de 1º Turno, Sentencia N° 111/2020, 03/06/2020. Uruguay.

(78) Tribunal de Apelaciones del Trabajo de 1º Turno, Sentencia N° 111/2020, 03/06/2020. Uruguay.

(79) Juzgado Letrado del Trabajo de la Capital de 6º Turno, Sentencia N° 77/2019, 11/11/2019. Uruguay; TRT4 8º. Turma, Poder Judiciario Federal, Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, Acórdão 0020750-38.2020.5.04 (PJe) RO - Sumarissimo.

(80) Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-489/19.

(81) Brasil, Tribunal Superior do Trabalho. AIRR - 11199-47.2017.5.03.0185, Relatora Ministra: Dora Maria da Costa, Data de Julgamento: 18/12/2018, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 31/01/2019; Brasil. Tribunal Superior do Trabalho. AIRR - 1002011-63.2017.5.02.0048, Relatora Ministra: Dora Maria da Costa, Data de Julgamento: 23/10/2019, 8ª Turma, Data

Ante dicha situación de búsqueda tutelar, revisar o reactivar la aplicabilidad de la Recomendación sobre la Relación de Trabajo de la OIT (núm. 198) se muestra como un instrumento internacional, de los pocos, para tener en consideración en pos de intervenir en la resolución de la dicotomía dependencia/autonomía desde la óptica de la primacía de la realidad para la identificación de indicios específicos configurativos de una relación laboral (art. 13).

A fin de atender la problemática relativa a la laboralidad o no de la prestación de servicios de transporte urbano de pasajeros, además de las notas de dependencia jurídica (el hecho de que el trabajo se realiza según las instrucciones y bajo el control de otra persona; que implica la integración del trabajador en la organización de la empresa; que es efectuado única o principalmente en beneficio de otra persona; que debe ser ejecutado personalmente por el trabajador, dentro de un horario determinado, o en el lugar indicado o aceptado por quien solicita el trabajo; que posee duración y tiene cierta continuidad; que implica el suministro de herramientas, materiales y maquinarias por parte de la persona que requiere el trabajo) y aquellas otras de tipo económica (se paga una remuneración periódica al trabajador; que dicha remuneración constituye la única o la principal fuente de ingresos del trabajador; que incluye pagos en especie tales como alimentación, vivienda, transporte, u otros; que se reconocen derechos como el descanso semanal y las vacaciones anuales; que la parte que solicita el trabajo paga los viajes que ha de emprender el trabajador para ejecutar su trabajo; y el hecho de que no existen riesgos financieros para el trabajador) cabe considerar de modo complementario aquellos “nuevos indicios” que desde la doctrina y jurisprudencia se agregan con funcionalidad clara para con los servicios brindados vía plataformas digitales tales como que la plataforma dicta instrucciones (directas) o recomendaciones (indirectas) a los proveedores del servicio sobre cómo realizar la prestación; que la plataforma elige o limita el precio que el prestador del servicio puede percibir y la eventual existencia de una retribución periódica y continua; que la plataforma entrega instrumentos de servicio al proveedor; que la plataforma provee de seguro, gestiona impuestos a nombre del prestador o le provee financiación para la obtención de instrumentos recomendados para el desarrollo de la tarea; que el pago por el servicio se realiza en la plataforma de pago ofrecida por la propia empresa.

De manera complementaria, el Convenio 153 de la OIT (sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera), 1979) y su Recomendación núm. 161 podría constituir un instrumental apto para la regulación del tiempo de trabajo en la actividad específica advirtiendo que aun cuando el convenio fuera de aplicación en el orden interno en un determinado país se podría excluir de su aplicación al sector de transporte en estudio (art. 2.1). Finalmente, el art. 4.2 de dicho convenio relativo a los períodos de simple presencia como parte de la duración del trabajo aporta a uno de los temas centrales de los servicios prestados vía plataformas digitales como lo es el tiempo efectivo de prestación del servicio y al tiempo a disposición del prestador (Mugnolo, Caparrós, Golcman, 2020, ps. 52-54).

VI.3.b. Una referencia supranacional en clave regional

En el ámbito regional existe una instancia supra nacional cuya acción jurisdiccional

cabe destacar. Referimos a la Corte Interamericana de Derechos Humanos, una institución judicial autónoma cuyo objetivo es aplicar e interpretar la Convención Americana. La Corte Interamericana ejerce una función contenciosa, dentro de la que se encuentra la resolución de casos contenciosos y el mecanismo de supervisión de sentencias; una función consultiva; y la función de dictar medidas provisionales.

Ante la constatada ausencia de normas nacionales específicas que regulen el servicio de transporte urbano de pasajeros, sumada la ineficacia de la acción tutelar jurisdiccional, la CIDH emerge como un canal tutelar supletorio a considerar ante un contexto de consolidación de la *platform economy*.

En virtud de lo expuesto, no pueden soslayarse las consideraciones efectuadas por la Corte Interamericana de DDHH en la opinión consultiva oc-27/21 de 5 de mayo de 2021, solicitada por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, relativa a derechos a la libertad sindical, negociación colectiva y huelga, y su relación con otros derechos, con perspectiva de género. Es que en dicha OC la CIDH intervino por primera vez en el campo de la tutela sociolaboral ante un contexto de grandes innovaciones tecnológicas, recomendando a los Estados regionales que atiendan los posibles efectos de una economía 4.0 con perspectiva de DESCA. Expresamente la CIDH sostuvo que la “regulación del trabajo en el contexto de nuevas tecnologías debe realizarse conforme a los criterios de universalidad e irrenunciabilidad de los derechos laborales, garantizando el trabajo digno y decente. Este tribunal considera que los Estados deben adoptar medidas legislativas y de otro carácter, centradas en las personas, y no principal ni exclusivamente en los mercados, que respondan a los retos y las oportunidades que plantea la transformación digital del trabajo, incluido el trabajo en plataformas digitales 330. En específico, los Estados deben adoptar medidas dirigidas a: a) el reconocimiento de los trabajadores y las trabajadoras en la legislación como empleados y empleadas, si en la realidad lo son, pues de esta forma deberán tener acceso a los derechos laborales que les corresponden conforme a la legislación nacional; y, en consecuencia, b) el reconocimiento de los derechos a la libertad sindical, la negociación colectiva y la huelga. En este sentido, cabe mencionar los derechos laborales son universales, por lo que aplican para todas las personas en todos los países en la medida que las disposiciones de los convenios laborales lo establezcan” (punto 209, p. 76).

VII. Instancias regulatorias de los servicios de transporte urbano de pasajeros en clave propositiva.

VII.1. *El diálogo social y las regulaciones de servicios mediante plataformas digitales: funcionalidad del sistema argentino de relaciones colectivas de trabajo.*

En un primer aporte en clave propositiva se presenta al diálogo social como un recurso instrumental insoslayable. Antes de referirnos al “qué”, deseamos efectuar una breve reflexión sobre el “cómo”.

La centralidad que ostenta el diálogo social en toda propuesta de política en materia de gestión de las relaciones laborales emerge desde las entrañas de la Organización Internacional de Trabajo en la cual el tripartismo consagrado conlleva a un necesario ejercicio búsqueda de acuerdos (98).

tablecer instancias de dialogo social para su puesta en práctica, a lo cual se suma además la omnipresencia del dialogo social y la concertación como elemento instrumental en todas las acciones que dicho organismo propugna.

Ante la necesidad confirmada de dar respuestas en clave de protección para quienes prestan servicios brindados desde plataformas digitales, siendo una actividad novedosa con complejidades tecnológicas, el diálogo social se muestra como un instrumento funcional al cumplimiento los objetivos de eficacia tutelar.

Desde la perspectiva del sistema de relaciones colectivas de trabajo de la Argentina, pueden destacarse ventajas de tipo sistémicas que podría potenciar el ejercicio de diálogo social de modo de dar mayor solidez a la proyección de lo acordado en materia de regulación de plataformas desde la autonomía colectiva hacia las instancias institucionales públicas con capacidad legislativa (Monereo Pérez, J. L., 1999, p.17). Una ventaja del sistema nacional que potenciaría el ejercicio de la concertación social radica el grado de solidez que ostentan sindicatos y asociaciones empresarias. Otra ventaja importante que idénticos fines se detecta en el hecho que, en la Argentina, la negociación colectiva —potencial instrumento regulatorio de los servicios prestados desde plataformas— se encuentra instalada como parte sustancial de la dinámica de las relaciones laborales, contando con un alto grado de legitimidad social, lo cual la posiciona como un instrumento preferido por los actores negociales al tiempo de establecer condiciones de trabajo. En la misma línea de análisis, cabe destacar a la negociación colectiva como “la instancia” de acuerdo institucional más estable en la secuencia histórica del sistema de relaciones laborales en la Argentina, a lo cual cabe agregar que los convenios colectivos de trabajo ostentan amplios grados de cobertura, lo cual sumado a la eficacia general que la ley les otorga (Ley 14.250 t.o. 2004) garantiza una abarcabilidad funcional amplia (Mugnolo, Juan Pablo, 2020, p. 147 y ss.).

Ahora bien, la negociación colectiva no solo habrá de actuar como legitimante de los espacios de diálogo institucionales macro, sino que, también en clave esta vez de micro concertación, requerirá su activación en niveles descentralizados en los cuales, a diferencia de otras experiencias regionales, en la Argentina participa el sindicato de grado superior o directamente la Federación, lo cual potencia el poder de negociación de la representación de los trabajadores y al mismo tiempo garantiza mayor eficacia en el cumplimiento de lo acordado.

En virtud de lo expuesto, el primer punto a destacar es que el diálogo social debería ser el escenario para los cambios normativos que se proponen, como así también para el diseño de políticas estatales que atiendan a las problemáticas incorporadas por los servicios brindados a través de plataformas. Ello en el convencimiento de que facilitaría y potenciaría la eficacia de lo acordado, en el marco de un sistema de relaciones laborales que como se ha expresado ostenta grados importantes de funcionalidad para los procesos de diálogo. Solo resta que los actores se convengan y lo discurren, y al mismo tiempo, que el Estado lo promocióne y convoque.

VII.2. *Una acción tutelar específica dirigida a las personas que se desempeñan como conductores de transporte de pasajero urbano vía plataformas digitales*

Desde el derecho del trabajo, la acción tutelar es reconducida centralmente al tipo de trabajo dependiente, pues es dicha relación

la que desde su origen justifica y explica la creación de normas laborales. Desde dicha lógica, la regulación protectoria destinada a un colectivo específico como lo son aquellos que prestan servicios de transporte de pasajeros vía plataformas digitales, debería *ex ante* determinar si el vínculo con la plataforma es de naturaleza dependiente o autónomo. Dicha lógica implicaría que el recurso clásico de la búsqueda de notas que confirmen o descarten el vínculo dependiente a través de la clásica técnica del haz de indicios demanda su redefinición a fin de adecuarlos a las nuevas modalidades de prestación de servicios prestados a través de plataformas. De confirmarse, pues el vínculo dependiente, la respuesta legislativa en Argentina provendrá de la Ley de Contrato de Trabajo, cuya eficacia tutelar podría ponerse en duda puesto que es una norma que fue “diseñada” para otro tipo de relaciones laborales en las cuales el centro de imputación normativo se centra en un tipo de contrato de trabajo a tiempo indeterminado, de jornada completa y al servicio de un único empleador (99).

Una segunda alternativa también dentro del régimen jurídico laboral reconduce las instancias regulatorias hacia los espacios de un estatuto particular, diferenciado, que incluso relativizaría el concepto de dependencia generando una segmentación de estatutos protectorios.

Sin embargo, las instancias de regulación clásicas, e incluso las “post clásicas” consecuencia de la segmentación estatutaria, conllevan la necesaria intervención del sistema judicial a fin de confirmar (o no) la relación de dependencia que habilitaría su acción tutelar. Como se ha podido comprobar al analizar el tratamiento jurisdiccional en torno a la prestación de servicios de transporte urbano de pasajeros vía plataformas en Latinoamérica, dicho sistema no ha demostrado demasiado eficaz. Contexto regional al cual cabe sumarle la ausencia de normas específicas que regulen el tipo de actividad referido, situación que indefectiblemente remite a las normas clásicas laborales como única alternativa de regulación legal y las que no siempre son funcionales a sus particularidades diferenciales. Ante el escenario descrito, ahora sí en clave propositiva, entendemos que se hace necesario indagar sobre la posible protección legal de las personas que se desempeñan en plataformas digitales de servicio de transporte de manera imperiosa y urgente; dicho diagnóstico demanda la evaluación respecto de la viabilidad de una construcción jurídico-normativa que no requiera de constatación de dependencia ni de autonomía, aunque sin sacrificar su eventual posterior confirmación.

Es así pues que, a fin de proteger a quienes se desempeñan prestando servicios de transporte de pasajeros vía plataformas, el ordenamiento jurídico podría estructurar una categoría que vaya más allá del carácter autónomo o dependiente del vínculo, lo cual implicaría garantizar a los choferes el goce de derechos tales como la salud, la prohibición de discriminación, la protección de datos en función del carácter de persona que realiza una prestación en tales condiciones (Rodríguez Fernández, 2019, ps. 57-90), un salario mínimo, límites a la jornada, protección de riesgos, derecho a la desconexión, garantía de un mínimo de horas de trabajo, reconocimiento de derechos personalísimos, garantías para el asociacionismo sindical, la negociación colectiva y la huelga (Goldin, 2020, ps. 33-42).

ciencias), el uso de herramientas tecnológicas para la ejecución del trabajo y las condiciones para acceder a la remuneración, entre otras.

(98) Cabe destacar el Convenio número 144 de la OIT y la Recomendación número 152 sobre consulta tripartita, ambos aprobados en 1976, en tanto normas específicas sobre diálogo social. Sin embargo, muchos los Convenios y Recomendaciones de la OIT exigen es-

(99) Nótese la contradicción con aquellas características nodales del tipo de trabajo en plataformas digitales de transporte de pasajeros tales como la flexibilidad horaria, el trabajo en simultáneo para más de una plataforma digital, la reputación en línea (y sus conse-

Debe destacarse que, dentro de la lógica de protección especial que se pondera, no sería óbice que el trabajador que se considerase dependiente pueda probarlo en el marco del sistema judicial laboral. Y si efectivamente ello se probara, su relación sería regulada por el ordenamiento laboral tradicional lo cual, según señala Goldin, requerirá un régimen de articulación entre sendas regulaciones (laboral tradicional y la especial) que posibilite la aplicación de normas del estatuto laboral cuando sea compatible y más favorable, y que, a su vez, garantice el derecho a preservar los beneficios brindados por la norma especial no reconocidas por el ordenamiento laboral general. Destaca el mismo autor de quien se toma la propuesta que, ante dicha sistemática jurídica, el goce de derechos provistos desde el régimen especial para trabajadores de plataformas no conlleva presunción alguna de laboralidad ni tampoco de autonomía, lo cual debería estar explícitamente previsto en la norma en cuestión (Goldin, 2020, p. 28).

VII.3. Las relaciones colectivas de trabajo y el servicio de transporte urbano de pasajeros a través de plataformas. Revisión, modificación y propuestas en clave argentina

El reconocimiento de los derechos de negociación colectiva y de la libertad sindical no parecieran a esta altura susceptibles de ser vedados a quienes presten servicios de transporte urbano a través de plataformas digitales en la Argentina. O, mejor dicho, su reconocimiento no resultaría una novedad en clave propositiva. Y es que tanto los instrumentos de derechos humanos (100), la propia declaración de derechos fundamentales en el trabajo de la OIT (101) y las experiencias de regulación heterónoma de trabajo semindependiente (vgr. TRADE en España) (102), han ampliado el campo de acción colectiva, las cuales, junto a las clásicas organizaciones sindicales preexistentes al establecimiento de la *platform economy* (vgr. Sindicato de Choferes Particulares en la Argentina) (103) proponen garantizar el desarrollo de aquellas otras agremiaciones colectivas nacidas al calor del trabajo en plataformas digitales en tanto complementan o bien suplen los vacíos de representación sindical tradicional (104).

Partiendo de dicha premisa, centraremos nuestra enunciación de carácter propositivo en la identificación de aquellos aspectos indispensables que deben ser considerados en pos de una eficaz acción sindical y el libre ejercicio de la negociación colectiva en el sector de servicios de transporte vía plataformas en la Argentina. De modo no taxativo, pues, se propone:

a) Modificación de la legislación argentina en materia de asociaciones sindicales a efectos de que la relación de dependencia deje de ser *conditio sine qua non* para la acción sindical. En términos procedimentales, ello implicaría tan solo la emisión de un acto administrativo de ninguna complejidad jurídica, un decreto de Poder Ejecutivo Nacional que derogue el artículo 1º del decreto 467/1988 que impone dicha limitación. Caso contrario, la ya mentada situación híbrida en que se encuentran los trabajadores de la *platform economy*, irresuelta para el caso general, implica un claro impedimento legal para la conformación de sindicatos justo allí donde la protección tutelar escasea.

b) Se propone la derogación del artículo 18 de la Ley de Asociaciones Sindicales

(ley 23.551) en tanto veda el derecho a ejercer el cargo de máxima jerarquía (y su remplazante estatutario) a ciudadanos que no sean argentinos. Una consideración general de la norma no amerita mayores comentarios que su abierta impugnación, aunque en el caso particular, dada las características de “fácil acceso” como choferes en servicios de plataformas se ha podido constatar una importante empleabilidad de ciudadanos de otros países del Continente a quienes los afecta directamente semejante prohibición (López Mourelo, 2020, p. 50).

c) Se hace necesaria la reelaboración del tipo organizativo sindical tradicional de modo de incorporar en su objeto de representación los fenómenos propios de la *platform economy*. El rediseño de estrategias implica un necesario redimensionamiento del campo de organización sindical clásico, nacional y retraído, en pos de un sindicalismo expansivo trasfronterizo y global regional que potencie interconexiones ante nuevos espacios reales y virtuales.

d) Es indispensable el enriquecimiento de los contenidos de la negociación colectiva que en la Argentina es preminentemente salarial. En clave con las características propias del servicio de transporte urbano de pasajeros, dichos contenidos, además de la regulación de condiciones de trabajo tradicionales debería considerar: protección de datos personales; límite de los horarios y la jornada de servicios, al tiempo a disposición y geolocalización; intervención y toma de conocimiento de la gestión algorítmica; medidas de acción positiva para con colectivos laborales expuestos a exclusión o marginación laboral.

e) Podría pensarse como materia de negociación la propia definición del vínculo entre los repartidores la plataforma digital, “mientras que ello no vulnere normas de orden público. Es decir que solo en los casos en que no exista ‘relación de dependencia,’ podría pensarse en la creación de categorías intermedias entre el binomio tradicional (trabajo autónomo-trabajo dependiente), pero esta vez no desde el derecho estatal, sino, con mayor especificidad, en uso de la autonomía privada colectiva” (Mugnolo - Caparrós - Golcman, 2020, p. 58).

f) La negociación colectiva debería buscar respuestas a las problemáticas que conlleva la reputación “en línea” en detrimento no solo al desempeño laboral decente sino también de la acción sindical (Todolí Signes, 2017, p. 111 y ss.). Esa acción de calificación que hace a la esencia de servicios prestados a través de plataformas, y que se hace posible en virtud del acceso por parte de clientes y empresarios a ciertos datos relativos al comportamiento del prestador de servicios y al ejercicio de sus derechos, que por cierto pueden “disgustar” al empresario con quien se relaciona. Una alternativa que podría evaluar la negociación colectiva sería la portación de “ratings” de una plataforma a otra (Goldin, 2019, p. 49 tomando a Jeremías Prassl, 2018).

g) En lo que respecta al efectivo goce del derecho de huelga, la legislación argentina (ley 23.551) y la doctrina restrictiva de las máximas instancias jurisdiccionales, han despojado a los colectivos no sindicalizados de la titularidad del goce de dicho derecho (Mugnolo, 2016). Ello ha configurado un escenario claramente adverso para la eventual actividad gremial que se pretenda en torno al servicio urbano de transporte de pasaje-

ros vía plataformas, justamente allí donde la norma heterónoma específica está ausente y la norma general no resultaría demasiado eficaz. Además de dicha dificultad de tipo jurídica se agrega otra de tipo sociológico político puesto que el sindicato o el colectivo gremial deberán ajustar sus estrategias organizacionales dado que las prácticas clásicas de exteriorización y administración del conflicto colectivo ya no resultan ser funcionales ante las particularidades que ostenta la *platform economy*. Así, pues, la desconexión masiva de la plataforma como aquella acción asimilable al ejercicio tradicional de la huelga típica, deberá complementarse con un inteligente y estratégico uso del espacio virtual tras la búsqueda de legitimidad no solo entres sus bases, los prestadores de servicios, sino que se hace omnipresente un actor central en este tipo de prestaciones vía plataformas: el usuario. Por demás, también los niveles de conectividad potencian las posibilidades de intervenciones sindicales a fin de generar lazos de “solidaridad digital” a fin de multiplicar la presión sobre las plataformas y su reputación de mercado, aunque también sobre las autoridades públicas.

h) En la misma línea del punto anterior, la estrategia sindical deberá incluir una política potente, accesible y novedosa de formación y capacitación digital. Es que ella adquiere vital relevancia a fin de evitar que los representados por el sindicato “se caigan del mercado” o sufran *downgrading* laboral, afectando consecuentemente su base de representación. Pero también las acciones de formación y capacitación digital se vuelven trascendentes para la política institucional sindical puesto que redundarán también en un *aggiornamento* de sus cuadros dirigentes, sobre todo de aquellos que por no ser nativos digitales encuentren serias dificultades para el ejercicio de la representación en un escenario de alta complejidad tecnológica.

VII.4. La seguridad social ante la consolidación de la economía de plataformas: financiación y funcionalidad tutelar

Tal como señaláramos oportunamente, las características de las prestaciones de servicios en la *platform economy* se caracteriza por una fragmentación del tiempo de prestación de servicios (conexión/desconexión a la aplicación) que repercute en los ingresos y su consecuente contribución al financiamiento del sistema de seguridad social (Mugnolo - Caparrós - Golcman, 2020, p. 58). En tal virtud, reiteramos como propuesta el análisis de que parte de dicho financiamiento recaiga en los usuarios de los servicios (Rodríguez Azcúe, 2016, p. 166) o bien evaluar la posibilidad de crear una red de seguridad social portátil en la cual cada prestador de servicios recibirá de todas las empresas que lo contratan micro aportes con destino a garantizar cobertura de salud, el desempleo, la licencia por enfermedad, el retiro y las vacaciones. Esta especie de “mochila de prestaciones sociales” matizaría la conducta de aquellas empresas que contraten a trabajadores independientes a efectos de reducir costes de la seguridad social en el convencimiento de los sistemas clásicos de cobertura no han sido creados teniendo en miras este tipo de tareas (Gauthier, 2017, p. 1531).

En lo relativo a los riesgos durante la prestación del servicio, cabe resaltar que, en la Argentina la Ley de Riesgos del Trabajo (24.557) brinda protección para el chofer del servicio de pasajeros vía plataformas digitales, pero, en tanto y en cuanto aquel sea considerado

como trabajador dependiente. En cambio, si se lo considerase como un trabajador autónomo, la protección que le cabría viene dada por el decreto 491/1997 el cual incorpora a los trabajadores autónomos al sistema de la mentada Ley de Riesgos del Trabajo; sin embargo, dicha disposición a fin de hacerse efectiva requiere el dictado de una norma que adecue el sistema de la ley a las características de cada actividad autónoma y fijando fecha de incorporación al sistema, situación que a la fecha no se ha configurado manteniendo en la precariedad tutelar a los trabajadores autónomos (Mugnolo - Caparrós - Golcman, 2020, p. 61). En cualquier caso, el bajo estándar de protección en materia de riesgos ya sea como producto de la ineficacia de la norma en caso de los trabajadores dependientes, o sea por la situación de anomia que expone a los autónomos, además de un problema a resolver constituye un estímulo más que obliga a de reflexionar sobre la necesidad de un sistema diferenciado de protección de riesgos para los prestadores de servicios de transporte urbano vía plataformas.

VIII. Bibliografía

ALÍ PINI, Cecilia V. (2021), “Los conductores de Uber y los taxistas que utilizan el servicio de radio-taxi y la plataforma oficial Ba Taxi en La Ciudad Autónoma de Buenos Aires: un estudio comparativo” en *El trabajo en la economía de plataformas*, CAPARRÓS, Lucas y GARCÍA, Héctor Omar (Coords.), Ediar, en prensa.

BERG, Janine et al. (2019), “Las plataformas digitales y el futuro del trabajo. Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital, Oficina Internacional del Trabajo”, Ginebra.

BRONSTEIN, Arturo (2005), “Retos actuales del derecho del trabajo”, DT 2005 (octubre), 1367.

CAPARRÓS, Lucas (2018), “La posible acción gremial en torno del ‘crowdwork’”, en Congreso Internacional “El futuro del derecho del trabajo y de la seguridad social en un panorama de reformas estructurales: desafíos para el trabajo decente”, José Luis Monereo Pérez, Horacio Las Heras y Fabio Tulio Barroso (dirs.), Ediciones Laborum, Granada.

DEMO, Héctor R. (1966), “Régimen de los choferes particulares” en *Tratado de Derecho del Trabajo*, DEVEALI, Mario (Dir.), tomo IV, La Ley, Buenos Aires.

DI SILVESTRE, Andrea Verónica (2020), “Transporte oneroso de personas”, *Revista de Derecho de Daños*, Tomo 2020-1, Rubinzal Culzoni.

ERMIDA URIARTE, Oscar - HERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Oscar (2016), “Crítica a la subordinación”, en KURCZYN VILLALOBOS Patricia, *Estudios Jurídicos en Homenaje al Doctor Néstor de Buen Lozano*, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

FRANZOSI, María Lucila y ZEBALLOS, Mariano (2021), “El transporte de personas y la economía de las plataformas en Argentina: los emblemáticos casos de Uber y Cabi-fy” en *El trabajo en la economía de plataformas*, CAPARRÓS, Lucas - GARCÍA, Héctor Omar (Coords.), Ediar, en prensa.

GARCÍA, Héctor (2017), “La prestación de servicios de transporte “bajo demanda” organizados por plataformas virtuales: un nuevo futuro sale al cruce del Derecho

(100) La Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, la Declaración Universal de Derechos Humanos, la Convención Americana sobre Derechos Humanos y los Pactos de Nueva York relativos a Derechos Civiles y Políticos y a Derechos Económicos, Sociales y Culturales del año 1966.

(101) <https://www.ilo.org/declaration/thedeclaration/textdeclaration/lang-es/index.htm>.

(102) <https://www.boe.es/boe/dias/2009/03/04/pdfs/BOE-A-2009-3673.pdf>.

(103) (Personería Gremial N° 4, según Resolución Ministerial N° 1/1946 del día 2 de enero de 1946) afirma

que, actualmente, afilia a unos ciento ochenta choferes de Uber (<http://www.perfil.com/noticias/sociedad/uber-un-gremio-de-choferes-ya-afilio-a-180-conductores-de-la-app.phtml>).

(104) En Uruguay, se ha formado más de un sindicato con vocación de representar a los choferes que labo-

ran mediante plataformas virtuales, como la Asociación de Conductores Uruguayos de Aplicaciones (ACUA) y la Unión de Conductores y Trabajadores de Aplicaciones del Uruguay (UCTRADU).

del Trabajo” en GARCÍA, Héctor (Coord.), *Anuario de la Asociación Argentina de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social* N° 7, Rubinzal Culzoni, Santa Fe.

GARCÍA VIOR, Andrea (2014), “Fronteras entre el trabajo autónomo y el trabajo dependiente”, DT 2014, p. 28.

GAUTHIER, Gustavo (2017), “Nuevos desafíos para el Derecho del Trabajo: el caso Uber”, en DT, agosto.

GOLCMAN, Martín Federico (2018), “La prestación de servicios en Uber, ¿es contrato de trabajo?”, *Revista de Derecho Laboral*, 2018-2.

GOLCMAN, Martín Federico (2016), “Uber, la economía colaborativa y las relaciones individuales de trabajo”, *Revista de Derecho Laboral*, 2016-2.

GOLDIN, Adrián (2020), “Los trabajadores de plataforma y su regulación en la Argentina”, Documentos de Proyectos (LC/TS.2020/44), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

GOLDIN, Adrián - FELDMAN, Silvio (1994), “Informe argentino sobre Protección de los trabajadores”, en (http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---dialogue/documents/genericdocument/wcms_203842.pdf)

GOLDIN, Adrián (2017), “La problemática laboral de la descentralización productiva”, en AA.VV., *Anuario de la Asociación Argentina de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social* n° 7, Rubinzal Culzoni, Santa Fe.

GOLDIN, Adrián (2001), “Las fronteras de la dependencia”, DT 2001-B, 2036.

GOLDIN, Adrián (2014), “Algunos rasgos definitorios de un Derecho del Trabajo en proceso de cambio”, *Relaciones Laborales* 2. Madrid.

LÓPEZ MOURELO, Elva (2020), “El trabajo en las plataformas digitales de reparto en Argentina: Análisis y recomendaciones de política Buenos Aires”; Oficina de país de la OIT para Argentina.

MERCADER UGUINA, Jesús R. (2017), “El futuro del trabajo en la era de la digitalización y la robótica”, Valencia, Tirant lo Blanch.

MONEREO PÉREZ, J. L. (1999), “Concertación y Dialogo Social”, Ed. Lex Nova, Valladolid.

MONTOYA MELGAR, Alfredo (2006), “Derecho del Trabajo”, Tecnos, Madrid.

MUGNOLO, Juan Pablo - CAPARRÓS, Lucas - GOLCMAN Martín (2020), “Análisis jurídico sobre las relaciones de trabajo en los servicios de entrega de productos a domicilio a través de plataformas digitales en Argentina”, septiembre de 2020 Oficina de País de la OIT para Argentina.

MUGNOLO, Juan Pablo (2021), “El diálogo social y la concertación en el sistema argentino de derecho de las relaciones colectivas de trabajo”, *Revista Jurídica de Buenos Aires*, Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires, Departamento de Publicaciones, año 46, N 102-2021-I.

MUGNOLO, Juan Pablo (2016), “Orellano... allí donde no huelgan las palabras”, *Revista Trabajo y Seguridad Social*, agosto, 2016, Nro. 8.

PIEDECASAS, Miguel A. (2015), en “Código Civil y Comercial de la Nación Comentado”, Ricardo Luis LORENZETTI (Director), Miguel Federico DE LORENZO y Pablo LORENZETTI (Coordinadores), Tomo VII, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe.

REBEQUI, Julio M. (2021), “El fenómeno Uber y la jurisprudencia de los tribunales penales de la Ciudad de Buenos Aires”, en *El trabajo en la economía de plataformas*, CAPARRÓS, Lucas - GARCÍA, Héctor Omar (Coords.), Ediar, *en prensa*.

RODRÍGUEZ AZCÚE, Álvaro (2016), “Economía colaborativa: cobertura de la seguridad social”, en Gustavo Gauthier (coord.), *Disrupción, economía compartida y derecho*, FCU, Montevideo.

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, María Luz (2018), “Anatomía del trabajo en la platform economy”, en https://aadyss.org.ar/docs/ANATOMIA_DEL_TRABAJO_EN_LA_PLATFORM_ECONOMY_MLRF.pdf

RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, María Luz (2019), “Calificación jurídica de la relación que une a los prestadores de servicios con las plataformas digitales”, en M. L. Rodríguez Fernández (coord.), *Plataformas digitales y mercado de trabajo*, Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, Madrid.

TODOLÍ SIGNES, Adrián (2015), “El impacto de la ‘Uber economy’ en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo”, *IUSLabor* 3/2015.

TODOLÍ SIGNES, A. (2017), “El trabajo en la era de la economía colaborativa”, Valencia. Tirant lo Blanch.

