



Título: Uber, regulación legal en el territorio local (Rosario).

Nombre y apellido: Uriel Norberto Marroni.

Tutora: Marisa Gallina.

Título por obtener: Abogacía.

Carrera: Abogacía.

Fecha: Febrero, 2024.

Agradecimientos.

No quería dejar pasar la oportunidad de expresar mis mas sinceros agradecimientos a quienes han sido parte de esta carrera universitaria que he recorrido con tanto esfuerzo y gratitud.

En principio, me gustaría hacer mención a todos aquellos profesores y profesoras que han sido parte de mi vida universitaria, todos ellos han dejado una marca de aprendizaje en mí y he tratado, creyendo haberlo logrado, de llevarme algo de cada uno de ellos. Siempre me he sentido respetado y que ante cada una de las situaciones en las que me ha tocado interactuar con ellos, sea en clases presenciales, virtuales, en exámenes o en los tantas veces recorridos pasillos de la facultad, que mucho representan para nosotros los alumnos o al menos para mi, han tratado de realizar su aporte para que pueda desarrollarme como estudiante y llegar al tan ansiado objetivo de obtener el título de grado; es por ello que les estaré siempre agradecido y quedara en mi el mejor de los recuerdos, y el deseo de que más de una vez nos crucemos en el ejercicio de la profesión.

El agradecimiento también lo quiero extender al director de la carrera, Gerónimo Martínez, quien siempre ha estado al pie del cañón para el apoyo universitario y para el sorteo de los obstáculos que se han presentado a lo largo de este hermoso camino, no soy quien para juzgar su trabajo, pero en lo que a mi cursado respecta, ha sido de gran ayuda y creo haber aprendido de sus valores y de la manera cálida de comunicarse con los alumnos y profesores, dando un excelente ejemplo, por ello le agradezco enormemente.

También quería hacer una mención especial para la Dra. Marisa Gallina, a quien también englobe en el primer párrafo, ya que ha sido mi profesora en la asignatura Derecho Administrativo I, y he recorrido una experiencia gratificante durante la cursada y en el momento del examen final. Quería expresarle mi sincero agradecimiento por acompañarme en este trabajo final y ponerse a disposición desde el primer día que la he contactado para proponerle dicho cargo.

Por último, manifestar mi gratitud con todos aquellos empleados de la facultad quienes siempre han estado a disposición cuando he necesitado de su ayuda, para ellos también mi reconocimiento.

RESUMEN.

El presente trabajo aborda el tema de la regulación legal de la aplicación Uber en la provincia de Santa Fe, específicamente en la municipalidad de Rosario. La falta de regulación genera inseguridad jurídica tanto para los usuarios como para los prestadores del servicio, y conlleva una competencia desleal con los servicios de transporte público regulados, como colectivos, remises y taxis.

En el primer capítulo, se analiza la historia y origen de Uber a nivel mundial y su llegada a Argentina, destacando la falta de regulación legal en la provincia de Santa Fe.

En el segundo capítulo, se examinan las escasas exigencias impuestas a los trabajadores de Uber, lo que genera competencia desleal y desprotección para los usuarios.

En el tercer capítulo, se aborda el desembarco de Uber en Argentina y su evolución legal en el país, resaltando su falta de regulación en ciudades como Rosario.

En el cuarto capítulo, se presentan conclusiones y bases legales para la regularización de Uber en Rosario, considerando la seguridad de los usuarios y conductores, así como el desarrollo de una competencia justa entre servicios de transporte público y privado. Se destaca la necesidad de establecer un marco legal claro para resolver conflictos y garantizar la equidad para todas las partes involucradas.

Marco teórico:

- **Regulación legal:** Hace énfasis en la falta de una regulación normativa que permita la utilización de la aplicación a través de un marco legal regulatorio, remarcando la necesidad imperiosa de la existencia de la misma.
- **Protección jurídica:** Hace referencia a la seguridad jurídica que debe generar la regularización de la aplicación Uber.
- **Plataforma tecnológica:** Refiere a que es un servicio que se brinda a través de una solicitud en una aplicación digital, por lo cual la tecnología es en elemento esencial, tanto para los usuarios consumidores como para los *drivers*.
- **Movilidad compartida:** Pone el enfoque en que varias personas utilizan un mismo vehículo para realizar un viaje similar.
- **Competencia desleal:** Implica la controversia que genera la utilización de Uber para los servicios de taxi tradicionales, lo cual genera protestas y tenciones en lo largo y ancho de la ciudad de Rosario.
- **Innovación disruptiva:** Es el impacto de Uber en la industria del transporte al introducir un modelo de negocio que desafía a los tradicionales.
- **Internacionalización:** Se refiere a la expansión y asiento de la empresa en el mundo.
- **Explotación laboral:** Los conductores de Uber no están bajo relación de dependencia y cualquier inconveniente que tengan en el ejercicio de su labor, no es cubierto por nadie perteneciente a Uber.

- **Desplazamiento del transporte público:** Destaca como Uber podría afectar negativamente a los servicios de transporte público al atraer usuarios y reducir la inversión en sistemas públicos.
- **Evitación de impuestos:** Al no regular el servicio, hace hincapié en la falta de exigencias impositivas a quienes generan ganancias transportando personas que solicitan el viaje a través de la aplicación Uber.
- **Riesgos de seguridad:** Refiere a la falta de seguridad desencadenada por la falta de regulación.
- **Dependencia exclusiva de la tecnología:** Es un servicio que se peticiona únicamente por una aplicación digital, por lo cual, ante la falta de un dispositivo, o de conectividad, no podría usarse.
- **Impacto ambiental:** El afán por obtener ganancias, principales o extras, hace que haya más vehículos en circulación que el promedio normal, lo que afecta directamente al medio ambiente.
- **Transporte:** Evidentemente estamos ante una aplicación que brinda un servicio de transporte, principalmente de personas, pero puede ser de encomiendas, o incluso animales, dependiendo del conductor.
- **Drivers:** Se les llama de esta manera a los choferes conductores de Uber.
- **Aplicación:** Es la plataforma que se descarga en los diferentes sistemas operativos para solicitar los viajes.

- **Informalidad:** Da cuenta de la situación fuera del marco de la ley en la que actúa Uber en nuestra ciudad, haciendo referencia tanto a trabajadores como a *drivers*.
- **Seguro de pasajeros:** Es la cobertura que debe contratar un transporte de pasajeros para garantizarle seguridad jurídica al pasajero en el momento del viaje, ya sea en caso de accidente o daño material.

Índice.

Capítulo 1: Historia y origen de la aplicación Uber.

- I. Los fundadores y su inspiración.
- II. La paulatina regularización de Uber, un proceso controversial y no integral.
- III. Proceso de internacionalización.
- IV. Arribo de Uber a América Latina.

Capítulo 2: Exigencias escasas y competencia desleal.

- I. Motivos de las pocas exigencias.
- II. Requisitos internos de Uber.
- III. Las consecuencias de la competencia desleal.
- IV. Comparación con la actividad de taxi tradicional en el territorio local, Rosario, Santa Fe, Argentina.
- V. Competencia desleal manifiesta.

Capítulo 3: Desembarco de Uber en el territorio nacional argentino.

- I. Llegada gradual y adaptación.
- II. Efectivización de la actividad.
- III. Caso jurisprudencial.

IV. Regularización de Uber en el país.

Capítulo 4.

I. Naturaleza jurídica de Uber.

II. Sujetos de la relación jurídica.

III. Bases legales.

IV. Formulación expresa de la hipótesis.

V. Conclusión.

Capítulo 1

Historia y origen de la aplicación Uber.

En este capítulo profundizaremos acerca de los orígenes de Uber, y de las necesidades que fucieron los puntos de partida de este proyecto. Si bien todo parecía una idea muy eficiente en sus comienzos, se han ido presentando desafíos, propios del desarrollo social, y desafíos legales, en cuanto a su regulación, seguridad jurídica, etcétera, motivos esenciales de este trabajo.

I. Los fundadores y su inspiración.

Garret Camp y Travis Kalanck, son los dos empresarios estadounidenses que dieron origen, a en su momento, la muy novedosa aplicación digital que permite solicitar un vehículo particular (detalle no menos importante), que le brinde un servicio de transporte a un destino definido.

Esta idea tuvo lugar debido a una experiencia frustrante en el continente Europeo, precisamente en París, que vivieron los dos sujetos mencionados anteriormente. Estas dos personas se encontraban de viaje en Francia, y un día en París, cuando quisieron tomarse un taxi, no pudieron conseguir, este suceso hizo que se les represente la idea de crear un servicio descentralizado, que a través de una aplicación digital, permita obtener un servicio de transporte.

En junio de 2010, Uber lanzó oficialmente su servicio en San Francisco, permitiendo a los usuarios solicitar un vehículo a través de la aplicación. La idea principal era proporcionar una alternativa más conveniente y eficiente a los servicios de taxi tradicionales. En lugar de depender de la disponibilidad de taxis en la calle, los usuarios podrían solicitar un automóvil con solo tocar un botón en sus teléfonos inteligentes. Habrá que analizar que costo paga esa eficiencia en el transporte, en lo que respecta a la seguridad del usuario y del conductor, entendiendo a la seguridad como un todo, sea jurídica, personal, etcétera.

Sin dudas en un primer momento la aplicación contenía fallas propias de un lanzamiento tan particular para esa época, pero eso no es lo determinante en lo que refiere al enfoque de este trabajo.

Desde esta experiencia, la visión compartida de Camp y Kalanick para cambiar la forma en que las personas se movían en las ciudades se cristalizó. Detallaremos cómo esta visión no solo abordaba la eficiencia del transporte, sino que también desafiaba los paradigmas tradicionales, sentando las bases para una transformación radical.

La formación del equipo fundador, con roles complementarios desempeñados por Camp y Kalanick, se convirtió en un pilar esencial para el éxito de Uber. Exploraremos cómo

este equipo unido no solo compartía una visión, sino que también poseía las habilidades necesarias para llevar a cabo la ambiciosa idea.

Desde la elección del nombre hasta los prototipos iniciales de la aplicación, exploraremos los primeros pasos prácticos que Uber dio para transformarse de una idea innovadora a una empresa en desarrollo. Abordaremos los desafíos iniciales y las decisiones estratégicas que moldearon los cimientos de la plataforma.

Entre los desafíos iniciales, lo que me parece pertinente destacar es que la aplicación comenzó a entrar en el mundo cotidiano sin una regulación específica.

El periodo inicial de Uber se caracterizó por operar en un terreno sin regulaciones específicas que abordaran su innovador modelo de negocio. Esta ausencia de un marco regulatorio específico brindó a Uber una libertad considerable para operar sin restricciones específicas, permitiendo un rápido crecimiento y una captación acelerada de la atención de usuarios y conductores.

Sin embargo, este vacío regulatorio también planteó desafíos únicos. Surgieron tensiones con los modelos de taxi tradicionales, que se encontraban sometidos a regulaciones más estrictas y que veían a Uber como una amenaza a su negocio establecido. La clasificación laboral de los conductores y la seguridad del servicio se convirtieron en cuestiones candentes, sin directrices claras para orientar a ambas partes.

En sus inicios, Uber no tuvo que enfrentar las barreras regulatorias que posteriormente surgieron en diversas partes del mundo. Este periodo inicial sin regulaciones específicas permitió a Uber expandirse rápidamente y posicionarse como una alternativa atractiva en comparación con los servicios de transporte convencionales, que estaban más arraigados en la sociedad y sujetos a regulaciones más estrictas.

A pesar de las ventajas que Uber obtuvo en sus primeros años al operar en un ambiente regulatorio más permisivo, es sorprendente observar que, en algunos lugares como Rosario, Santa Fe, Argentina, estas condiciones aún persisten. Uber sigue operando en este contexto, evitando las restricciones formales que los servicios de transporte convencionales deben cumplir. Este fenómeno resalta tanto la capacidad de adaptación de Uber como las complejidades y variaciones en la regulación del transporte a nivel global.

II. La paulatina regularización de Uber, un proceso controversial y no integral.

Una vez instalada la aplicación, los desafíos legales comenzaron a presentarse, a través de peticiones de la comunidad en general, como de los competidores que ya estaban regulados hace tiempo y se sentían, evidentemente, en desventaja en cuanto a la competencia.

A medida que Uber se expandía globalmente, los desafíos regulatorios comenzaron a surgir en diversas ubicaciones. Las ciudades y los países, en muchos casos, respondieron a la llegada de Uber con la necesidad de establecer regulaciones claras para abordar las complejidades del servicio de transporte compartido.

Con el crecimiento de Uber, la industria del taxi tradicional y las autoridades locales expresaron preocupaciones y oposición. Las tensiones se manifestaron en debates sobre la competencia desleal, la seguridad de los pasajeros y las condiciones laborales de los

conductores. Este periodo marcó una transición para Uber, ya que la falta de regulaciones específicas se convirtió en un desafío para la aceptación generalizada.

Ante estos desafíos emergentes, Uber adoptó estrategias de adaptación. En algunos lugares, la empresa optó por colaborar con las autoridades y ajustar sus operaciones para cumplir con ciertas regulaciones. La implementación de medidas de seguridad, la definición de políticas laborales y la contribución a fondos de infraestructura urbana fueron parte de la respuesta de Uber para integrarse en mercados que exigían una mayor regulación.

En otros lugares, los representantes de la aplicación decidieron dilatar el proceso de regularización, apelando a la falta de colaboración, a respuestas evasivas. También es cierto que muchas veces en respectivos lugares, la voluntad de las autoridades pasaba desapercibida y no se hacía notar de manera imponente, por lo cual, era una motivación para seguir extendiendo el proceso, y mientras tanto, seguir actuando, funcionando y generando ganancias en los territorios pasivos de vacíos legales.

La adaptación de Uber a las demandas regulatorias no fue uniforme en todo el mundo. Algunas jurisdicciones tomaron la delantera en la regularización de los servicios de transporte compartido, estableciendo marcos legales específicos para Uber y plataformas similares.

Varios lugares, como ciudades europeas y algunos estados en los EE. UU., fueron pioneros en la regularización de Uber. Estos lugares reconocieron la importancia de integrar los servicios de transporte compartido en el marco legal existente y establecieron regulaciones que abordaban aspectos como la seguridad, la responsabilidad y los derechos laborales. Este proceso proporcionó una mayor certeza jurídica tanto para Uber como para los usuarios y conductores.

La primera ciudad del mundo en regularizar Uber fue San Francisco, California, donde la empresa fue fundada en 2010. San Francisco estableció un marco legal específico para regular los servicios de transporte compartido, lo que permitió a Uber operar legalmente en la ciudad. Este paso sentó un precedente importante y marcó el comienzo de un proceso de regulación en otras ciudades y países de todo el mundo. La regulación en San Francisco abordó aspectos como la seguridad, los seguros, los requisitos de licencia y otros aspectos relacionados con la operación de servicios de transporte compartido. Este movimiento pionero en San Francisco allanó el camino para la regulación de Uber en otras partes del mundo y fue fundamental para la expansión global de la empresa.

Luego del lanzamiento de la aplicación servicial, los fundadores trabajaron para que la misma pueda desarrollarse legalmente en el lugar de residencia de ambos, y así estudiar las estrategias de mercado local para ver si podía ser una opción extender el ámbito espacial de actividad de la empresa, y en el mejor de los casos lograr la internacionalización, como efectivamente veremos que paso.

La segunda ciudad en regularizar Uber fue Washington D.C., la capital de los Estados Unidos. En 2012, Washington D.C. se convirtió en la segunda ciudad del mundo en legalizar y regular los servicios de transporte compartido, incluyendo Uber. Esta medida marcó otro hito importante en la aceptación y regulación de plataformas de transporte como Uber en todo el mundo. La regulación en Washington D.C. estableció normativas

sobre licencias, seguros y seguridad para los conductores y pasajeros, sentando un precedente para otras ciudades que buscaban abordar la presencia de servicios de transporte compartido en sus jurisdicciones. La regularización en Washington D.C. demostró que las autoridades municipales estaban dispuestas a adaptar sus regulaciones para acomodar nuevas formas de transporte y tecnología, allanando el camino para la expansión y aceptación de Uber en otras ciudades y países.

Posteriormente a que se le de una regularización a Uber en la capital de los Estados Unidos, teniendo en cuenta la relevancia que tiene para el mundo el país americano, la idea de que Uber comenzara a crecer tomo un poco más de forma y proyección, debido a que se ejercía de manera normal, más allá de algunas protestas de trabajadores de servicios convencionales de transporte, pero a pesar de ellas, Uber estaba regularizado y no había vacío legal al que recurrir, por lo tanto, debieron aprender a convivir.

La tercera ciudad que regularizo el servicio fue Portland, también perteneciente a los Estados Unidos, por lo que podemos divisar que en el país norteamericano paso a ser un servicio totalmente normal y ha ido desarrollando su regularización legal a lo largo y ancho de su territorio.

Luego se dio la regularización en Chicago, que sirvió como modelo para la regularización en distintas partes del mundo, ya que la próxima ciudad en establecer un marco regulatorio concerniente a la aplicación fue Londres, es decir que la ciudad Inglesa fue la primera en adoptar legalmente a Uber fuera de su ciudad de origen.

Pero a lo largo de su desarrollo, la empresa debió ir sorteando diversos obstáculos y pruebas que se le han puesto en el camino, objetivas y subjetivamente, ya que algunas surgían desde la voluntad de generar una seguridad jurídica solida para la población, y otras de personas, más bien autoridades, que por diversos intereses personales, no les favorece que Uber se instale de forma permanente y dentro de un marco legal regulatorio, entre ellos vemos:

Revocación de la licencia: En septiembre de 2017, Transport for London (TfL), la autoridad de transporte de la ciudad, decidió no renovar la licencia de operación de Uber en Londres debido a preocupaciones sobre la seguridad y la conducta empresarial. Esto desencadenó una serie de apelaciones legales por parte de Uber.

Apelaciones y litigios: Uber ha estado en una serie de batallas legales con TfL para restaurar su licencia de operación en Londres. Durante estos procesos, Uber ha implementado cambios en sus políticas y procedimientos para abordar las preocupaciones planteadas por TfL.

Restauración de la licencia: En noviembre de 2019, Uber finalmente ganó una apelación ante un tribunal de Londres, lo que le permitió continuar operando en la ciudad. Sin embargo, esto no marcó el fin de las tensiones legales entre Uber y las autoridades londinenses.

Regulaciones en curso: A pesar de restaurar la licencia, Uber todavía enfrenta desafíos regulatorios en Londres. Las preocupaciones sobre la seguridad de los pasajeros, los derechos laborales de los conductores y la competencia justa continúan siendo temas importantes.

En resumen, aunque Uber ha logrado restaurar su licencia de operación en Londres después de enfrentar desafíos legales significativos, la empresa sigue operando en un entorno regulatorio complejo y está sujeta a escrutinio continuo por parte de las autoridades locales.

III. Proceso de internacionalización.

En principio, el denominador común de las objeciones a la empresa y aplicación Uber era la falta de regularización legal en los distintos países del mundo.

Lo expresado anteriormente es uno de los motivos que nos trae a expresarnos sobre este tema en el presente trabajo, ya que es importante hablar de la normativa necesaria para desarrollar una actividad de manera *legal*.

Desde que los fundadores de Uber han decidido desarrollar la aplicación, motivados por la insatisfacción de una necesidad en un viaje, la empresa no ha dejado de crecer, y por ello ha enfrentado desafíos, primero en su lugar de origen, Estados Unidos, y luego a lo largo del mundo a medida que se fue internacionalizando.

Hay que tener en cuenta que las exigencias formales e informales, difieren en todo el mundo, por lo que redactar normas uniformes que actúen de manera universal resulta imposible, es por ello que en cada país donde Uber ha querido o quiere instalarse, debe enfrentar la requisitoria de cada uno de ellos, además de otras contingencias que se dan en lo cotidiano, como lo es la competencia por ejemplo.

Para poder lograr una exitosa internacionalización se debe analizar lo interno y lo externo, las necesidades del lugar donde se quiere instalar el servicio y las proyecciones futuras, pero haciendo hincapié especialmente en el caso de Uber, si nos hacemos una simple pregunta, podemos simplificar ese análisis, no con esto quiero decir que se debió o debería omitir, pero ¿En que ciudad del mundo las personas no deben trasladarse en cortas o medianas distancias?

El análisis de mercado para proceder a la globalización no fue demasiado exhaustivo, por lo expresado en el párrafo anterior, pero al intentar globalizar la empresa de manera rápida y casi en todo el mundo, debió y aun debe enfrenarse a desafíos legales que hacen que no pueda utilizarse la aplicación o se lo deba hacer de forma *ilegal*.

Este proceso ha necesitado de negociaciones con gobiernos locales para que en el mejor de los casos, se llegue a que se permita utilizar Uber a través de licencias y permisos para los conductores. Uber ha tenido que concentrar mucho sus recursos en personas que representen la empresa en territorios extranjeros y negocien con las autoridades para el ejercicio formal de sus servicios.

Muchas veces este proceso de negociación se ha visto en una posición ventajosa respecto a la otra parte, debido a que Uber actuaba igual desde la informalidad, y eso le generaba un potencial peligro jurídico a los Estados donde la aplicación convivía desde

la sombra, es decir, actuaba pero no había ninguna regularización que dictamine exigencias o prohibiciones para brindar el servicio.

Las negociaciones de representantes de Uber para su globalización son un aspecto crucial de la expansión de la empresa en diferentes países y ciudades. Estas negociaciones suelen implicar un diálogo continuo con los gobiernos locales y las autoridades regulatorias para establecer marcos legales que permitan la operación de Uber de manera legal y segura.

Los representantes de Uber suelen trabajar en estrecha colaboración con equipos legales y de relaciones gubernamentales para abordar una variedad de cuestiones durante estas negociaciones. Algunos de los temas clave que pueden surgir durante las negociaciones incluyen:

1. **Regulación del transporte:** Negociar regulaciones específicas que aborden aspectos como la licencia y registro de conductores, requisitos de seguridad para vehículos, seguros y tarifas.
2. **Derechos laborales:** Discutir políticas y acuerdos para garantizar los derechos y la protección laboral de los conductores que trabajan con la plataforma de Uber.
3. **Impuestos y tarifas:** Establecer acuerdos sobre el pago de impuestos locales y tarifas específicas que deben ser cumplidas por la empresa y sus conductores.
4. **Accesibilidad y seguridad:** Abordar preocupaciones sobre la accesibilidad para personas con discapacidades y establecer medidas de seguridad para proteger a los pasajeros y conductores.
5. **Colaboración comunitaria:** Trabajar en asociación con comunidades locales para abordar preocupaciones y garantizar una integración armoniosa de Uber en el entorno urbano.

Estas negociaciones pueden ser complejas y a menudo implican compromisos por parte de ambas partes para llegar a acuerdos que beneficien a todos los interesados involucrados. Los representantes de Uber deben ser hábiles en la diplomacia corporativa y tener un profundo entendimiento de los contextos culturales, políticos y regulatorios en los que operan. La capacidad de construir relaciones sólidas con las autoridades locales y ganarse la confianza de la comunidad son aspectos clave para el éxito de estas negociaciones y la expansión global de Uber.

Evidentemente he sido repetitivo en cuanto a los temas que son florecedores de conflictos, pero no podemos dejar de mencionarlos en cada punto que abordamos en este trabajo, teniendo en cuenta que no solo son importantes en el mundo jurídico de Uber, sino que son temas muy delicados y trabajados a lo largo de la historia de las leyes, como son los derechos laborales, la seguridad.

A continuación vamos a citar algunas leyes que regulan a Uber a lo largo y ancho del territorio mundial:

- **Estados Unidos:**
 - Ley de Transporte Comercial de California (California Public Utilities Commission) - Establece requisitos para las empresas de transporte compartido.

- Leyes estatales y locales sobre licencias de conducir y seguros de vehículos.
- **Reino Unido:**
 - Ley de Servicios de Transporte de Londres (Transport for London) - Establece regulaciones para los servicios de transporte privado, incluyendo Uber.
 - Leyes laborales que regulan los derechos y beneficios de los conductores.
- **Canadá:**
 - Regulaciones provinciales sobre licencias de conducir y seguros de vehículos.
 - Legislación municipal que establece tarifas y regulaciones para los servicios de transporte compartido.
- **Australia:**
 - Leyes estatales y territoriales sobre licencias de conducir y seguros de vehículos.
 - Regulaciones municipales que rigen la operación de servicios de transporte compartido.
- **México:**
 - Ley de Movilidad de la Ciudad de México - Establece regulaciones para los servicios de transporte privado.
 - Leyes laborales que regulan los derechos de los conductores y los acuerdos con los sindicatos.
- **Brasil:**
 - Ley Federal de Movilidad Urbana - Establece regulaciones para los servicios de transporte privado.
 - Regulaciones municipales sobre licencias y tarifas para los servicios de transporte compartido.
- **India:**
 - Normas de la Autoridad de Transporte del Estado (STA) que regulan los servicios de transporte compartido en diferentes estados.
 - Legislación laboral que establece derechos y beneficios para los conductores de Uber.
- **Francia:**
 - **Ley Thévenoud:** Esta ley, promulgada en 2014, establece regulaciones para los servicios de transporte privado en Francia. Requiere que los conductores de Uber obtengan una licencia específica, conocida como

"carte professionnelle", para operar legalmente. También establece requisitos de seguro y exige que los conductores presenten un certificado médico. ***A esta ley hay que prestarle la atención necesaria para comprender que fue una de las primeras en regular de manera integral el ejercicio del servicio, ya que atiende las cuestiones necesarias en cada uno de los puntos determinantes, como lo son la profesionalidad de los conductores, la seguridad de los usuarios, la regularización de la situación laboral de los trabajadores de Uber.***
Es por ello que vamos a brindarle un tratamiento especial a esta legislación en este ítem de internacionalización, pasamos a ello:

Requisitos para los conductores: La ley establece requisitos específicos que los conductores de servicios de transporte privado deben cumplir para operar legalmente. Esto incluye la obtención de una "carte professionnelle", una licencia profesional especial que se emite a los conductores después de que demuestren que cumplen con ciertos criterios, como una verificación de antecedentes penales y la posesión de un permiso de conducir válido.

Requisitos de seguro: La ley exige que los conductores de servicios de transporte privado cuenten con un seguro específico que cubra a los pasajeros y terceros en caso de accidente. Este seguro debe ser proporcionado por la empresa de transporte privado o por el conductor individual.

Certificado médico: Los conductores también deben presentar un certificado médico que confirme su aptitud física para conducir un vehículo de transporte privado. Este requisito tiene como objetivo garantizar la seguridad de los pasajeros y la integridad física de los conductores.

Regulación de tarifas: La Ley Thévenoud también otorga a las autoridades locales la facultad de regular las tarifas máximas que pueden cobrar los servicios de transporte privado. Esto se hace para proteger a los usuarios de posibles abusos en los precios.

Limitación de vehículos: La ley puede establecer restricciones sobre el número de vehículos que pueden operar bajo servicios de transporte privado en una determinada área geográfica. Esto puede hacerse para evitar la congestión del tráfico y garantizar una distribución equitativa de la demanda entre los proveedores de servicios.

Requisitos de calidad y seguridad: Los servicios de transporte privado están sujetos a estándares de calidad y seguridad establecidos por las autoridades locales. Esto puede incluir la inspección y mantenimiento regular de los vehículos, así como la implementación de medidas de seguridad adicionales, como la instalación de cámaras de seguridad.

Transparencia y protección al consumidor: La ley puede requerir que los proveedores de servicios de transporte privado proporcionen información clara y transparente sobre las tarifas, las políticas de cancelación y otros términos y condiciones del servicio. También puede establecer mecanismos para la resolución de disputas entre los pasajeros y los proveedores de servicios.

Colaboración con autoridades locales: La Ley Thévenoud puede requerir que los proveedores de servicios de transporte privado colaboren estrechamente con las autoridades locales en la implementación y cumplimiento de las regulaciones. Esto

puede incluir la presentación de informes periódicos sobre la operación del servicio y la participación en iniciativas de seguridad vial y transporte público.

En resumen, la Ley Thévenoud establece un marco regulatorio integral para los servicios de transporte privado en Francia, con el objetivo de garantizar la seguridad de los pasajeros, proteger los derechos de los conductores y promover una competencia justa en el mercado de transporte. Esta ley ha sido fundamental en la regulación de empresas como Uber en Francia y ha sentado un precedente para la regulación de servicios similares en otros países.

En España también podemos mencionar una ley que se ocupa de brindar un marco regulatorio a los transportes privados, donde ubicamos a Uber.

Considero oportuno profundizar acerca de esta ley ya que España está considerado uno de los mejores países en la industria del transporte, por lo cual, es un modelo que seguir en cuanto a la regulación de los mismos, o por lo menos, la intención de tratarla.

La ley sobre la que estamos hablando es la **Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)**.

Pude visibilizar algunas similitudes a la Ley Thevenoud, entre ellas se encuentran:

1. **Licencias y permisos:** Al igual que en Francia, la LOTT requiere que los conductores de servicios de transporte privado obtengan licencias específicas para operar legalmente. Estas licencias pueden variar según la ciudad o región, y a menudo requieren la aprobación de las autoridades locales de transporte.
2. **Seguros:** La LOTT establece requisitos de seguro para los conductores de servicios de transporte privado, exigiendo que cuenten con pólizas de seguro que cubran a los pasajeros y terceros en caso de accidente.
3. **Seguridad y calidad del servicio:** La ley establece estándares de seguridad y calidad para los servicios de transporte privado, incluidos requisitos para el mantenimiento de vehículos y la verificación de antecedentes de los conductores.
4. **Regulación de tarifas:** Al igual que en Francia, la LOTT puede permitir a las autoridades locales regular las tarifas máximas que pueden cobrar los servicios de transporte privado.
5. **Colaboración con autoridades locales:** La ley puede requerir que los proveedores de servicios de transporte privado colaboren con las autoridades locales en la implementación y cumplimiento de las regulaciones.

Las licencias y permisos requeridos por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) en España son fundamentales para regular la operación de los servicios de transporte privado. Al igual que en Francia, los conductores deben obtener licencias específicas para poder ofrecer legalmente estos servicios. Sin embargo, es importante destacar que las regulaciones pueden variar según la ciudad o región, lo que significa que los requisitos específicos pueden diferir dependiendo del lugar donde opere el conductor. Estas licencias suelen estar sujetas a la aprobación de las autoridades locales de transporte, quienes evalúan el cumplimiento de los requisitos establecidos y otorgan la autorización correspondiente para operar.

En lo que respecta a los seguros, la LOTT establece disposiciones claras sobre los requisitos de seguro para los conductores de servicios de transporte privado. Se exige que los conductores cuenten con pólizas de seguro adecuadas que proporcionen cobertura tanto para los pasajeros como para terceros en caso de accidente. Estas pólizas deben cumplir con los estándares establecidos y garantizar una protección adecuada para todas las partes involucradas en el proceso de transporte.

En términos de seguridad y calidad del servicio, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece estándares estrictos que deben cumplir los servicios de transporte privado. Esto incluye requisitos detallados para el mantenimiento de vehículos, que deben someterse a inspecciones regulares para garantizar su buen estado mecánico y su seguridad operativa. Además, se establecen medidas para verificar los antecedentes de los conductores, asegurando que cumplan con los estándares de idoneidad y confiabilidad necesarios para operar de manera segura.

En cuanto a la regulación de tarifas, la LOTT puede facultar a las autoridades locales para regular las tarifas máximas que pueden cobrar los servicios de transporte privado. Esto se hace para garantizar que los precios sean justos y razonables para los usuarios, evitando prácticas abusivas de fijación de precios y promoviendo una competencia equitativa en el mercado del transporte privado. Estas regulaciones pueden ayudar a proteger los intereses de los usuarios al establecer límites claros sobre los costos asociados con el uso de estos servicios.

Aunque ambas leyes comparten objetivos similares en términos de regulación de los servicios de transporte privado, es importante tener en cuenta que puede haber diferencias en los detalles específicos de implementación debido a las variaciones en el entorno legal y regulatorio de cada país. Sin embargo, en general, tanto la Ley Thevenoud como la LOTT buscan establecer un marco regulatorio claro y equitativo que garantice la seguridad, la calidad y la transparencia en el sector del transporte privado.

Por lo que exprese en cuanto a las leyes concretas que se ocupan de regularizar a Uber, se puede divisar que el proceso de internacionalización ha sido y es demasiado grande, tiene muchos desafíos y muchos obstáculos que debe sortear en los diferentes lugares que se pretende instalar; pero lo que permite observar las leyes que fueron citadas, es el denominador común, que en donde se regula Uber, lo más importante es que se vela por la seguridad de los pasajeros y la profesionalidad de las personas conductoras.

IV. Arribo de Uber a America Latina.

Entiendo, estamos enfocándonos en el contexto general de la llegada de Uber a América Latina, y cómo esto se produjo inicialmente sin un marco legal específico que regulase sus operaciones. Vamos a continuar desarrollando este punto:

La llegada de Uber a América Latina marcó un hito en la industria del transporte en la región, ofreciendo una alternativa moderna y conveniente a los tradicionales servicios de taxi. Sin embargo, su incursión no estuvo exenta de desafíos y controversias, especialmente en términos legales y regulatorios.

En muchos países de América Latina, incluido Argentina, la llegada de Uber se produjo en un contexto de vacío legal o, en el mejor de los casos, en un marco regulatorio no

específicamente diseñado para regular los servicios de transporte compartido ofrecidos a través de aplicaciones móviles. Esto planteó preguntas importantes sobre la legalidad y la adecuación de las operaciones de Uber en la región, así como sobre la protección de los derechos de los usuarios y la competencia justa en el mercado del transporte.

En respuesta a la llegada de Uber, los sectores establecidos de taxis y las autoridades gubernamentales en varios países de América Latina expresaron preocupación y resistencia. Los taxistas argumentaban que Uber operaba en desventaja al eludir regulaciones y no cumplir con los mismos requisitos y obligaciones que ellos. Por otro lado, las autoridades gubernamentales se enfrentaban al desafío de regular un modelo de negocio disruptivo que no encajaba fácilmente en las leyes y normativas existentes.

Como resultado, Uber se encontró operando en una especie de limbo legal en muchos países de América Latina, enfrentando multas, prohibiciones temporales e incluso conflictos legales en algunos casos. Esta falta de claridad regulatoria generó incertidumbre tanto para Uber como para sus conductores y usuarios, quienes podían enfrentar repercusiones legales por participar en un servicio que no estaba oficialmente regulado.

A pesar de estos desafíos, Uber logró expandirse rápidamente en América Latina debido a su modelo de negocio innovador y su popularidad entre los usuarios. La conveniencia y accesibilidad de su plataforma digital, combinada con tarifas competitivas y una amplia disponibilidad de vehículos, atrajeron a un gran número de usuarios en toda la región, lo que llevó a un crecimiento constante de la empresa.

Las leyes y regulaciones relacionadas con Uber en América Latina han variado considerablemente de un país a otro y han evolucionado con el tiempo a medida que los gobiernos y las autoridades locales han respondido a la presencia de la empresa y a las preocupaciones relacionadas con la seguridad, la competencia y el empleo. A continuación, se mencionan algunos ejemplos de las primeras leyes y regulaciones que afectaron a Uber en varios países de América Latina:

Colombia (2015): En Colombia, Uber comenzó a operar en 2013, pero enfrentó una serie de desafíos legales y regulatorios. En 2015, las autoridades de transporte de Bogotá declararon que el servicio de Uber era ilegal y comenzaron a imponer multas a los conductores. Esto condujo a una serie de disputas legales y debates sobre la regulación de los servicios de transporte basados en aplicaciones.

Fue justamente en 2013 cuando aterrizó en Colombia, su segundo escenario en Latinoamérica, después de México. Desde su llegada al país ha tenido cerca de cuatro gerentes y ha logrado verificar 377.000 usuarios en el país con escaneo de documento de identidad.

Su crecimiento en 2021 fue de 89% con respecto a los niveles de ventas que había reportado al inicio de la pandemia. El año pasado sumó además 670.000 personas que se registraron por primera vez, para solicitar recorridos o envíos y ya cuenta con operación en 70 países y 10 ciudades. En cuanto a la seguridad, la plataforma suma más de 30 herramientas, entre las que se encuentran tecnología Ridecheck para detectar anomalías como desvíos de ruta; el botón para conectarse directamente al 123 en caso

de emergencia, y código PIN para verificar que se está ingresando en el vehículo correcto.

No obstante, ese mismo auge en el país le produjo problemas legales. De acuerdo con el senador Rodrigo Lara, la plataforma llegó a operar “ilegalmente” y seduciendo al consumidor. "Son empresas que por un lado generan empleo, lo cual es bueno. Pero son empresas que tienen un deber con el país. Cómo explicarles a los demás empresarios del país que puedan existir unas pocas empresas privilegiadas que se sustraen de pagar seguridad social y los impuestos más elementales", explica el senador.

Tras protestas de más de 50.000 taxistas en Cali, Barranquilla y Bogotá, el gobierno buscó legislaciones para regular la actividad. La Superintendencia de Industria y Comercio le ordenó el cese de la operación del servicio de transporte el 20 de diciembre de 2019 y el 1 de febrero de 2020 se fue del país. No obstante, en menos de un mes de haber cesado acciones volvió alegando que funcionará bajo un contrato entre dos partes.

La empresa emitió un comunicado en respuesta en el cual asegura que siempre ha tenido la convicción de avanzar en las regulaciones del funcionamiento de la app en el país. Según, Uber las conversaciones se han dado desde 2020, cuando en el Foro Económico Mundial en Davos, Suiza, la CEO Dara Khosrowshahi hizo una llamada al Gobierno para avanzar en "regulaciones razonables que puedan ser aplicables para todos".

Así mismo, explican que el mismo mensaje fue reiterado por George Gordon, director de Uber para Latinoamérica en su más reciente visita a Colombia: "Uber quiere ser regulado" y que "el pago de impuesto es prueba de ello". A 2021, la empresa habría pagado \$150.000 millones por estos conceptos.

La empresa tiene más de 9.000 usuarios en el país y 730 arrendadores de vehículos.

La experiencia de Uber en Colombia desde su llegada en 2013 ha sido un viaje lleno de desafíos legales, regulaciones cambiantes y disputas con los sectores establecidos de taxis. A pesar de su rápido crecimiento y adopción por parte de los usuarios, la empresa se enfrentó a múltiples obstáculos, incluidas las multas impuestas por las autoridades de transporte de Bogotá en 2015, que llevaron a una serie de disputas legales y debates sobre la regulación de los servicios de transporte basados en aplicaciones.

A lo largo de los años, Uber ha tenido que adaptarse a las cambiantes condiciones legales y regulatorias en Colombia. Aunque ha logrado un crecimiento significativo y ha verificado a cientos de miles de usuarios en el país, también ha enfrentado críticas y protestas de sectores como los taxistas, así como acciones regulatorias que han amenazado su operación en el país.

A pesar de los desafíos, Uber ha expresado su disposición a ser regulado y a colaborar con las autoridades colombianas para establecer un marco normativo claro y equitativo para sus operaciones en el país. A través de iniciativas como el pago de impuestos y el diálogo con el gobierno, la empresa ha buscado demostrar su compromiso con el cumplimiento de las leyes y regulaciones locales.

Sin embargo, la situación sigue siendo compleja y, a pesar de los esfuerzos de la empresa, Uber enfrenta incertidumbre en cuanto a su futuro en Colombia. La orden de cese de operaciones emitida por la Superintendencia de Industria y Comercio en 2019 y la posterior salida de la empresa del país en febrero de 2020, seguida de su retorno en

menos de un mes, reflejan la volatilidad y los desafíos que enfrenta en el ámbito legal y regulatorio.

En conclusión, la experiencia de Uber en Colombia ilustra los desafíos y complejidades de operar en un entorno regulador en evolución, así como la importancia de la colaboración entre empresas y autoridades para establecer un marco normativo que garantice la seguridad, la competencia justa y el cumplimiento de las leyes.

México (2015): En México, Uber inició operaciones en 2013 y rápidamente se expandió a varias ciudades importantes. En 2015, la Ciudad de México se convirtió en la primera entidad en legalizar y regular los servicios de transporte de aplicaciones, incluyendo a Uber. La regulación estableció requisitos para los conductores y vehículos, así como para la seguridad y los seguros.

A pesar de los reclamos respecto a que sus conductores evaden las leyes de movilidad, el rechazo de algunas autoridades locales y organizaciones de taxistas, Uber se ha expandido a 72 ciudades de 30 estados de México en nueve años.

Uber llegó a la Ciudad de México en agosto del 2013 y su mayor crecimiento fue entre 2016 y 2017, cuando se posicionó en 36 ciudades de 19 estados de la República.

Desde la llegada de Uber a México organizaciones de taxistas realizaron manifestaciones para criticar que los conductores de la compañía están exentos de las leyes de movilidad, sin tramitar concesiones o tarjetas especiales que a ellos sí les piden. Algunos gobiernos estatales reclamaron que la empresa inició operaciones en su territorio sin autorización previa y sin respetar las tarifas de viaje establecidas para los taxis tradicionales.

“Hay claroscuros con la llegada de Uber, por un lado vino a revolucionar el servicio de las redes de transporte y abrió brecha para que empresas similares entraran, pero por otro lado no es de sorprender que ha entrado a ciudades sin pedir permiso, haciéndolo en un esquema muy agresivo”, dice Bernardo Baranda, director para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés).

Los archivos de Uber no mencionan si la empresa siguió esta misma estrategia de expansión en América Latina, además es algo muy difícil de identificar, ya que son estrategias sigilosas y de carácter privado de la organización, simplemente se puede hacer un análisis y formular una opinión objetiva, pero al menos en México, donde ya hay 200 mil conductores y repartidores de comida, la empresa se ha expandido en gran parte del país. En la Ciudad de México y el Estado de México, por ejemplo, Uber opera bajo un régimen especial, pero en Hidalgo, Quintana Roo y Campeche los gobiernos locales le prohibieron la entrada porque busca que sus conductores operen sin cumplir los requisitos de leyes de movilidad para cualquier conductor de un taxi.

El gobierno de la Ciudad de México impuso a los conductores de Uber un marco legal distinto al de los taxistas concesionados: que sus vehículos no tuvieran más de diez años de antigüedad; que se registraran en una base de datos a cargo de la Secretaría de Movilidad; y que el 1.5% de sus ganancias se fueran a un fondo destinado a mejorar el transporte público.

Esto denota la clara molestia que le ocasionaba la introducción de Uber al gobierno, debido a que le representaba una clara disminución en la utilización del transporte público y en consecuencia en el ingreso para solventar gastos públicos.

Las autoridades capitalinas no pidieron a los conductores de Uber otros requisitos que los taxistas tradicionales sí deben cumplir, como la adquisición de una concesión para operar o la “revista”, una revisión anual de sus vehículos para conocer sus condiciones.

el Código Fiscal local establece que, entre otras cosas, una persona que quiera trabajar un taxi debe pagar 45 mil 576 pesos por una Concesión de Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros; mil 642 pesos por un permiso para instalar el equipamiento auxiliar del transporte, como el taxímetro; mil 664 pesos por el trámite de alta de placas, tarjeta de circulación y calcomanía; mil 206 pesos por el refrendo de las placas; mil 884 pesos por la revista anual que consiste en una revisión física y de documentos; y mil 507 pesos por la modificación de la cromática, lo que suma 53 mil 479 pesos, unos 2 mil 673 dólares .

Mientras que los conductores de Uber, al no tener la obligación de operar con una concesión, están exentos de estos cobros.

Tal vez no sea tarea sencilla la de comprender el esfuerzo que significa para los taxistas ya que son monedas extranjeras y con el cambio a pesos argentinos no se observa a primera vista, pero lo que sí podemos distinguir es que los taxistas cumple con requisitos que los conductores de Uber no deben hacer.

Brasil (2015): En Brasil, Uber comenzó a operar en 2014 en São Paulo. En 2015, el gobierno federal de Brasil emitió una orden que obligaba a los conductores de Uber a registrarse como empresas de taxi y obtener licencias especiales. Esto generó controversia y protestas por parte de los conductores y usuarios de Uber.

Uber inició sus operaciones en Brasil en 2014, marcando un hito en la historia del transporte en el país. La llegada de Uber ofreció una alternativa innovadora y conveniente de movilidad en un país donde el transporte público enfrentaba desafíos de congestión, seguridad y accesibilidad.

Desde su arribo, Uber ha experimentado un rápido crecimiento en Brasil, expandiéndose desde su lanzamiento inicial en São Paulo a otras ciudades importantes como Río de Janeiro, Brasilia, Belo Horizonte y muchas más. Su modelo de negocio, basado en la utilización de aplicaciones móviles para conectar a conductores y pasajeros, resonó rápidamente entre los usuarios brasileños, quienes buscaban una forma más eficiente y segura de desplazarse por las ciudades.

El éxito inicial de Uber en Brasil no estuvo exento de desafíos y controversias. La llegada de la empresa generó tensiones con los sectores establecidos de taxis, que vieron a Uber como una competencia directa y protestaron contra su presencia en el país. Además, Uber enfrentó desafíos regulatorios y legales, con disputas sobre su legalidad y la necesidad de regulaciones específicas para este tipo de servicios de transporte.

A lo largo de los años, Uber ha tenido que adaptarse a las cambiantes condiciones legales y regulatorias en Brasil. Ha participado en debates con autoridades locales y legisladores para establecer un marco normativo claro y equitativo para sus operaciones

en el país. Esto ha incluido discusiones sobre la seguridad de los usuarios, los derechos de los conductores y las tarifas justas.

A pesar de los desafíos, Uber ha continuado expandiendo su presencia en Brasil y se ha convertido en una parte integral del panorama de transporte del país. La empresa ha invertido en iniciativas para mejorar la seguridad de sus servicios, ofreciendo funciones como verificación de antecedentes de conductores y seguimiento en tiempo real de viajes.

Chile (2014): En Chile, Uber comenzó a operar en 2014, precisamente en Santiago y enfrentó oposición por parte de los taxistas y reguladores. En 2015, se presentaron proyectos de ley para regular los servicios de transporte de aplicaciones, pero hubo diferencias en cuanto a la naturaleza de la regulación entre los defensores y detractores de Uber.

Casi nueve millones de personas han viajado a través de la plataforma de movilidad Uber en los nueve años que esta lleva operando en Chile. Cuando estos viajes comenzaron a realizarse, Santiago se convirtió en la tercera ciudad de Latinoamérica en contar con la app de Uber.

Según la base de datos de Uber, el primer viaje que se realizó a través de la app en Chile duró 14 minutos, entre el aeropuerto de Santiago y la comuna de Providencia. A partir de entonces comenzó a desarrollar su oferta de servicios, con variadas opciones de movilidad.

Durante estos nueve años, sumó Uber X, Uber Comfort, Uber XL, Uber Black, Uber Taxi, Uber Flash, entre otras. Asimismo, agregó Uber para Empresas, además de variantes como scooters y bicicletas eléctricas a través de Lime.

Fue en 2018 cuando comenzaron los grandes hitos en la historia de Uber desde su llegada, que en sí misma implicaba una revolución en la movilidad, abriendo el camino para que después arribaran otras marcas, habiéndose en todo caso posicionado como genérico de la categoría.

Ese año la plataforma incorporó Uber Eats para ofrecer servicios de delivery, disponible hoy en 13 regiones y 22 ciudades, con más de 6.000 restaurantes y comercios asociados.

En Chile, la operación de Uber y otras plataformas de transporte compartido está regulada principalmente por la Ley de Transporte Público de Pasajeros y otras regulaciones relacionadas con el transporte y la tecnología.

La Ley de Transporte Público de Pasajeros establece los requisitos y condiciones para la prestación de servicios de transporte de pasajeros en el país. Si bien esta ley no menciona específicamente a empresas como Uber, se aplica a todas las empresas de transporte público, incluidas aquellas que operan a través de plataformas tecnológicas.

Además de la ley nacional, algunas ciudades y regiones en Chile han implementado regulaciones locales específicas para empresas de transporte compartido como Uber. Estas regulaciones pueden incluir requisitos para que las empresas obtengan autorizaciones especiales, cumplan con estándares de seguridad y calidad, y paguen impuestos y tarifas.

En 2017, el gobierno chileno promulgó una nueva ley que regulaba específicamente a las empresas de transporte remunerado de pasajeros, como Uber. Esta ley estableció requisitos adicionales para la operación de estas empresas, incluida la obligación de que los conductores cuenten con licencias profesionales y que los vehículos cumplan con ciertos estándares de seguridad.

A lo largo de los años, Uber ha tenido que adaptarse a las regulaciones cambiantes y enfrentar desafíos legales en Chile. Esto ha incluido disputas con autoridades locales y acciones judiciales por parte de taxistas y otros competidores en el mercado del transporte.

Perú (2014): Uber comenzó a operar en Perú en 2014, inicialmente en Lima y otras ciudades importantes. Sin embargo, su presencia en el país también generó debates sobre su legalidad y regulación.

El desempeño de Uber en Perú es evidente: desde que está disponible en 2014, se han facilitado más de 200 millones de viajes a través de la app, además de haber generado durante estos ocho años oportunidades económicas para más de 260 mil personas en el Perú.

Es prudente citar la declaración de la Directora General de Uber para la región Andina, Centroamérica y Caribe, en función al desempeño de Uber en Perú:

“Estos primeros ocho años de Uber en Perú han estado enmarcados por la confianza que los usuarios han depositado en la app para facilitar su movilidad diaria; además de la de miles de socios conductores que han generado ganancias flexibles con la tecnología para alcanzar sus sueños y metas”

Sin dudas es una declaración y opinión desde una perspectiva subjetiva ya que es una persona vinculada directa y laboralmente a la empresa, pero creí que era un aporte necesario y valido el testimonio.

Desde el inicio, la historia del app de Uber ha estado marcada por diferentes hitos dirigidos a impulsar la innovación y el crecimiento del país.

Por ello, la compañía de tecnología comparte ocho grandes hitos alcanzados hasta este 2022:

Uber planta bandera en Perú: En el 2014, Lima se convirtió en la primera ciudad de Perú y la 6ta a nivel Latinoamérica en la que la app de Uber estuvo disponible. Uber eligió la capital peruana por su apertura a las inversiones y visión de vanguardia frente a la tecnología.

Expansión: En el 2016, la app de Uber llegó a Arequipa, una de las provincias más importantes del país. Un año más tarde, aterrizó en la ciudad imperial de Cusco. La disponibilidad de la app en dichas zonas aumentó oportunidades de ganancias para las personas, además brindó una alternativa adicional de movilidad a ciudadanos y visitantes.

Apoyo durante el COVID-19: Uber le pidió a la comunidad quedarse en casa debido a la pandemia. Para hacerle frente, se donaron más de 60 mil viajes para apoyar el proceso de vacunación. También, la app contó con un Centro de Sanitización, el cual

brindó a los socios conductores descuentos en servicios de limpieza y desinfección de sus vehículos.

Uber Flash, aliado de los emprendedores: Teniendo en mente las dificultades que atravesaron miles de emprendimientos limeños en medio de la pandemia, Uber Flash se convirtió en el aliado para envíos y entregas de artículos a consumidores finales de pequeños negocios. A la fecha, con la opción se han realizado más de 645 mil envíos.

Compromiso de cuatro patas: La pandemia cambió las reglas del juego, incrementando el número de mascotas en los hogares peruanos. Por lo que en diciembre de 2021 se lanzó Uber Pet, una alternativa para que los amantes de los animales puedan moverse por la ciudad en compañía de sus mascotas. Además, la opción brinda la oportunidad para que los socios conductores aumenten sus ganancias hasta en 40%.

Adquisición de Cornershop by Uber: En junio 2021, Uber adquiere el 100% de esta compañía, uno de los marketplaces con más crecimiento en América Latina para poder llevar a los usuarios productos de diferentes supermercados y tiendas especializadas a la comodidad de sus hogares.

Plataforma cero emisiones: Como parte de su transformación a una plataforma cero emisiones en Perú y en el resto del mundo para el 2040, se lanzó Uber Planet y Comfort Planet, dos opciones que permiten a los usuarios compensar la huella de carbono producida durante sus viajes usando la app.

Comprometidos con las mujeres: Uber viene presentado diferentes iniciativas para hacerle frente a la violencia contra las mujeres. La más reciente fue un proyecto donde se realizaron podcasts dirigidos a socios conductores para abordar temáticas como el acoso, masculinidades y género. Además, Uber cuenta con 33 herramientas y funciones de seguridad en el Perú, entre las cuales se incluyen compartir el viaje, tecnología RideCheck y la opción de grabar audio en un viaje.

Estos son los puntos positivos del impacto de Uber en Perú, debido a que la información ha sido extraída de la página de la aplicación.

Ecuador (2015): Uber llegó a Ecuador en 2015, estableciendo operaciones en ciudades como Quito y Guayaquil. Sin embargo, su presencia en el país también ha sido objeto de controversias y enfrentamientos con los taxistas locales.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es la legislación que regula el transporte terrestre en Ecuador. Esta ley establece las normas y disposiciones relacionadas con la planificación, regulación, control y fiscalización del transporte terrestre en el país, así como las medidas para promover la seguridad vial y la protección de los usuarios de las vías públicas.

Algunos de los aspectos importantes que aborda esta ley incluyen:

Regulación del transporte público y privado: La ley establece los requisitos y procedimientos para la prestación de servicios de transporte público y privado en Ecuador, incluyendo la autorización de operación, los estándares de seguridad y calidad, y las tarifas.

Seguridad vial: La ley establece medidas para promover la seguridad vial, incluyendo la regulación del uso de dispositivos de seguridad, la educación vial, la prevención de accidentes y la sanción de conductas peligrosas en las vías públicas.

Control y fiscalización: La ley otorga facultades a las autoridades competentes para el control y fiscalización del transporte terrestre, incluyendo la inspección de vehículos, la supervisión de conductores y la aplicación de sanciones en caso de incumplimiento de las normas establecidas.

Transporte público urbano y rural: La ley establece disposiciones específicas para regular el transporte público en áreas urbanas y rurales, incluyendo la planificación de rutas, la asignación de permisos de operación y la prestación de servicios de calidad a los usuarios.

Para lo que respecta específica y exclusivamente a Uber, se espera una reglamentación que regule taxativamente a la aplicación, porque si bien hay disposiciones generales a las cuales la empresa de movilidad compartida debe allanarse, no existen de momento cláusulas que se encarguen de regular la aplicación mencionada.

En general, las primeras leyes y regulaciones relacionadas con Uber en América Latina fueron diversas y reflejaron las diferentes posturas de los gobiernos y las autoridades locales hacia la empresa y el modelo de negocio de transporte basado en aplicaciones. Estas regulaciones continuaron evolucionando con el tiempo a medida que se resolvían disputas legales y se abordaban preocupaciones adicionales relacionadas con la seguridad, la competencia y el empleo.

El primer capítulo, nos sumerge en el fascinante relato del surgimiento y expansión de esta innovadora plataforma de transporte a nivel mundial, así como en su llegada a América Latina. Desde sus humildes comienzos en 2009 en San Francisco, California, Uber ha transformado radicalmente la forma en que las personas se desplazan en las ciudades de todo el mundo.

A lo largo de los años, Uber ha experimentado un crecimiento meteórico, expandiendo sus operaciones a numerosos países y ciudades, desafiando los modelos de negocio tradicionales del sector del transporte. Su llegada a América Latina, a partir de 2014 en Brasil, marcó un hito significativo en su expansión global.

La introducción de Uber en Brasil fue seguida por una rápida expansión hacia otras ciudades importantes de la región, como São Paulo, Río de Janeiro y Brasilia. Su modelo de negocio basado en aplicaciones móviles resonó con la población latinoamericana, ofreciendo una alternativa conveniente y eficiente al transporte público tradicional y al servicio de taxis.

Sin embargo, esta expansión también estuvo marcada por desafíos y controversias. Uber enfrentó resistencia por parte de los gremios de taxistas y disputas legales con las autoridades locales en varios países latinoamericanos. A pesar de su creciente popularidad, Uber ha debido lidiar con la ausencia de una regulación uniforme en la región, lo que ha generado un escenario de incertidumbre legal en algunos lugares.

En resumen, el primer capítulo de la historia de Uber nos ofrece una visión panorámica de su trayectoria desde sus inicios hasta su llegada a América Latina, destacando

impacto transformador en la forma en que nos desplazamos y los desafíos que ha enfrentado en el camino hacia la consolidación de su presencia en la región.

Capítulo 2.

Exigencias escasas y competencia desleal.

I. Motivos de las pocas exigencias.

En principio Uber surgió como una empresa pequeña destinada a desarrollarse en el país natal de los creadores, Estados Unidos.

A priori, no despertó el interés de las autoridades encargadas de regular los servicios de transporte, debido a que no fue instantáneo el despliegue de la aplicación en el país y en el mundo.

En sus inicios, Uber se destacó por su modelo de negocio disruptivo que ofrecía un servicio de transporte alternativo a través de una aplicación móvil, el cual difería significativamente de los estándares tradicionales de la industria del transporte. Una de las características más notables de Uber en sus primeros años fue la escasez de exigencias y regulaciones para quienes deseaban convertirse en conductores asociados a la plataforma.

En contraste con el proceso de registro y licencias requeridas para los conductores de taxis convencionales, Uber inicialmente no imponía requisitos tan rigurosos para aquellos que deseaban unirse a su red. Este enfoque flexible permitió que una amplia gama de personas se convirtiesen en conductores de Uber con relativa facilidad, lo que contribuyó a un rápido crecimiento y expansión de la plataforma.

La falta de exigencias iniciales para los conductores de Uber, si bien favoreció su crecimiento exponencial y la disponibilidad del servicio para los usuarios, también generó controversias y preocupaciones en torno a la seguridad y calidad del servicio. La ausencia de un proceso de verificación exhaustivo de antecedentes y licencias podría plantear riesgos potenciales para la seguridad de los pasajeros y la integridad del servicio.

El tema de la falta de exigencias en el contexto de Uber también está intrínsecamente vinculado al proceso legislativo y regulatorio que rodea la industria del transporte. En muchos casos, el tiempo que lleva desde la redacción de una ley hasta su aprobación y posterior reglamentación puede ser prolongado y complejo. Este retraso puede deberse a

una serie de factores, como la burocracia gubernamental, los debates políticos, los intereses comerciales y la resistencia de los actores establecidos en la industria.

En el caso específico de Uber y su llegada a ciudades como Rosario, la falta de regulaciones específicas puede deberse a una combinación de desinterés por parte de las autoridades locales y la complejidad del proceso legislativo. Es posible que, inicialmente, las autoridades no hayan prestado suficiente atención al surgimiento de plataformas de transporte compartido como Uber, ya que estas empresas operaban en un vacío regulatorio y no representaban una amenaza directa para el modelo de taxis establecido.

Sin embargo, a medida que Uber y otras plataformas similares ganaban popularidad y comenzaban a competir directamente con los servicios de taxis tradicionales, surgían presiones para regular su operación. Este proceso puede llevar tiempo, ya que implica la redacción y aprobación de nuevas leyes o la modificación de las existentes, así como su posterior implementación y reglamentación.

En el caso particular de Rosario, la falta de regulaciones específicas para servicios como Uber puede ser un reflejo de la complejidad y las demoras inherentes al proceso legislativo y regulatorio. Sin embargo, esta falta de regulación también puede plantear desafíos adicionales en términos de seguridad, calidad del servicio y protección de los derechos de los conductores y los pasajeros.

Como exprese anteriormente, la falta de exigencias equivale a la falta de legislación y reglamentación, dado que en ellas, encontramos a lo largo del mundo los requisitos para los conductores de Uber.

La falta de exigencias en el contexto de Uber es, en muchos aspectos, un reflejo de la ausencia o insuficiencia de legislación y reglamentación específicas para este tipo de servicios de transporte compartido. En las leyes y regulaciones de transporte terrestre de muchos países, se establecen requisitos claros para los conductores, así como normas y estándares que deben cumplir las empresas de transporte.

Por ejemplo, en muchas jurisdicciones, las leyes exigen que los conductores de servicios de transporte privado, como Uber, posean licencias de conducir válidas y vigentes, así como antecedentes de manejo limpios. Además, pueden requerir que los conductores se sometan a verificaciones de antecedentes penales y médicos, y que cumplan con ciertos estándares de seguridad para sus vehículos.

Sin embargo, la falta de legislación específica o su falta de aplicación efectiva puede dejar lagunas en la regulación de servicios como Uber. Esto puede dar lugar a situaciones en las que los conductores no están sujetos a los mismos requisitos y estándares que los conductores de taxis tradicionales, lo que plantea preocupaciones en términos de seguridad y equidad en el mercado.

Además, la falta de legislación y reglamentación puede dificultar la supervisión y el cumplimiento de las normas por parte de las autoridades reguladoras. Sin un marco claro y consistente para guiar la operación de servicios de transporte compartido, las empresas como Uber pueden operar en un vacío regulatorio o en una zona gris legal, lo que puede generar incertidumbre y disputas con los actores establecidos en la industria del transporte.

Uber exige determinados requisitos para aquellos usuarios que quieran conducir para generar ganancias, pero lo llamativo aquí es que son realmente muy difíciles de controlar, y más allá de que sean controlados en el mejor de los casos, son puntos que exige Uber como ordenamiento privado, pero no hacen a la regulación legal que un servicio de transporte de pasajeros debería tener.

La exigencia de determinados requisitos por parte de Uber para los conductores que deseen generar ganancias es un aspecto crucial que no solo afecta la operación interna de la plataforma, sino que también tiene implicaciones importantes en términos de regulación y responsabilidad legal. Sin embargo, es importante reconocer que estos requisitos, aunque establecidos por Uber como un ordenamiento privado, pueden no ser suficientes para cumplir con las normativas legales que rigen el transporte de pasajeros en muchos lugares.

Por ejemplo, Uber puede requerir que los conductores tengan una licencia de conducir válida y vigente, así como un historial de manejo limpio, entre otros criterios. Sin embargo, la capacidad de Uber para verificar y hacer cumplir rigurosamente estos requisitos puede ser limitada, especialmente en mercados donde las regulaciones son laxas o inexistentes.

Además, incluso si Uber logra verificar los requisitos de sus conductores de manera efectiva, estos criterios pueden no ser suficientes para garantizar la seguridad y calidad del servicio en todos los aspectos. Por ejemplo, los controles de antecedentes penales y de manejo pueden pasar por alto ciertos riesgos potenciales, y los estándares de seguridad para los vehículos pueden no ser lo suficientemente rigurosos para proteger a los pasajeros en todas las situaciones.

En última instancia, la falta de una regulación legal clara y efectiva para el transporte de pasajeros puede dejar a los usuarios y a la comunidad en general en una posición vulnerable. Sin un marco regulatorio sólido que establezca estándares uniformes y obligaciones claras para todas las partes involucradas en el transporte de pasajeros, incluidas las empresas como Uber, se corre el riesgo de que se produzcan lagunas en la seguridad y la protección de los derechos de los usuarios.

Por lo tanto, si bien Uber puede establecer sus propios requisitos internos para los conductores, es fundamental que estas regulaciones privadas se complementen con una regulación legal sólida y efectiva por parte de las autoridades gubernamentales. Esto garantizará que se cumplan los estándares mínimos de seguridad y calidad del servicio, y que se protejan los intereses de todos los involucrados en el transporte de pasajeros.

II. Requisitos internos de Uber.

La variabilidad en los requisitos internos de Uber según el país o la ciudad donde opera es una realidad que refleja la adaptabilidad de la empresa a las regulaciones locales y a las características específicas de cada mercado. Tomando como ejemplo la ciudad de Buenos Aires, que comparte similitudes con Rosario en términos de tamaño y características urbanas, podemos observar cómo estos requisitos pueden variar para adaptarse al entorno local y a las necesidades de los usuarios.

En cuanto a los requisitos del vehículo, Uber en Buenos Aires establece ciertos estándares mínimos para garantizar la comodidad y seguridad de los pasajeros. Se requiere que el vehículo tenga un modelo de 2004 en adelante, con 4 o 5 puertas y

espacio para equipaje. Además, se exige que el vehículo cuente con aire acondicionado y se encuentre en excelentes condiciones físicas y mecánicas. Estos requisitos son fundamentales para garantizar una experiencia de viaje satisfactoria para los usuarios y para mantener los estándares de calidad de servicio de Uber.

En cuanto a la documentación requerida para los conductores, se solicita una licencia de conducir habilitante, que es un requisito básico para operar cualquier vehículo en la ciudad. Además, se requiere la presentación de la tarjeta verde, azul o blanca, según corresponda al caso específico del conductor. Estos documentos son necesarios para verificar la identidad del conductor y la legalidad del vehículo utilizado para brindar el servicio.

Es importante destacar que estos requisitos pueden variar según el país o la ciudad, y que Uber puede ajustarlos en función de las regulaciones locales y las necesidades del mercado. Sin embargo, la empresa tiende a establecer estándares mínimos para garantizar la seguridad y la calidad del servicio en todos los lugares donde opera. Esto refleja el compromiso de Uber con la satisfacción del cliente y el cumplimiento de las normativas locales en cada uno de sus mercados.

Controlar y hacer cumplir los requisitos internos de Uber puede resultar una tarea desafiante y, en ocasiones, ineficiente, especialmente debido a la naturaleza misma del servicio. Los vehículos de Uber son vehículos particulares que circulan con un acompañante (el pasajero), lo que dificulta la identificación visual de que se trata de un auto asociado a la aplicación.

Esta falta de identificación clara puede generar dificultades para los usuarios al intentar localizar su vehículo asignado, así como para las autoridades encargadas de hacer cumplir las regulaciones y los requisitos establecidos por Uber. Además, esta situación puede propiciar la proliferación de prácticas no autorizadas o fraudulentas, como conductores que operan sin cumplir con los estándares mínimos exigidos por la plataforma.

Por otro lado, el hecho de que los vehículos de Uber no tengan una identificación visible puede plantear preocupaciones en términos de seguridad para los usuarios. Sin una forma clara de distinguir entre vehículos autorizados y no autorizados, los usuarios pueden correr el riesgo de subirse a un automóvil equivocado o ser víctimas de estafas o delitos.

En este sentido, Uber ha implementado diversas medidas para abordar estas preocupaciones, como la introducción de funciones de seguridad en la aplicación, como la verificación de la placa del vehículo y la identificación del conductor, así como el intercambio de información en tiempo real sobre el viaje en curso. Sin embargo, a pesar de estos esfuerzos, la falta de una identificación visual clara sigue siendo un desafío persistente para la plataforma y sus usuarios.

En conclusión, la falta de identificación clara de los vehículos de Uber puede complicar la tarea de controlar y hacer cumplir los requisitos internos de la plataforma, lo que puede tener implicaciones en términos de seguridad y cumplimiento normativo. Es fundamental que Uber y las autoridades pertinentes trabajen en conjunto para abordar estas preocupaciones y garantizar la seguridad y la integridad de la experiencia de viaje para todos los usuarios.

La falta de un marco normativo hace resaltar la escasa rigurosidad con la que se ejerce el control de los requisitos impuestos por la aplicación, además de que hay que tener en cuenta que estas exigencias, se cumplan o no, no son un limitante para generar ganancias, tanto para la empresa, como para el conductor; por lo mismo, es que no hay demasiado interés ni de una parte ni de la otra, en querer hacer cumplir las peticiones desde la aplicación.

La ausencia de un marco normativo claro resalta aún más la escasa rigurosidad con la que se ejerce el control de los requisitos impuestos por la aplicación Uber. Sin regulaciones específicas que establezcan estándares y obligaciones claras para los conductores y la empresa, la supervisión y el cumplimiento de estos requisitos pueden ser inconsistentes y poco efectivos.

Además, es importante tener en cuenta que, tanto para la empresa como para los conductores, el cumplimiento de estos requisitos no siempre es un factor limitante para generar ganancias. Aunque Uber establece ciertos criterios y estándares internos, el hecho de que estos se cumplan o no puede tener un impacto limitado en la capacidad de los conductores para brindar servicios y obtener ingresos.

Por ejemplo, un conductor puede optar por no cumplir con ciertos requisitos, como mantener su vehículo en excelentes condiciones físicas y mecánicas, o verificar regularmente su documentación, sin que esto afecte necesariamente su capacidad para realizar viajes y generar ingresos a través de la plataforma. Del mismo modo, la empresa puede tener poca motivación para hacer cumplir estrictamente estos requisitos si no hay consecuencias significativas para el negocio.

En este sentido, la falta de interés tanto por parte de los conductores como de la empresa en hacer cumplir las exigencias de la aplicación puede atribuirse, en parte, a la falta de un marco normativo claro y a la percepción de que el cumplimiento de estos requisitos no es fundamental para el funcionamiento del servicio. Esto puede generar un círculo vicioso en el que la falta de regulación contribuye a la falta de cumplimiento, lo que a su vez refuerza la falta de interés en establecer normas más estrictas y hacerlas cumplir.

En resumen, la ausencia de un marco normativo sólido y el poco interés tanto de los conductores como de la empresa en hacer cumplir los requisitos impuestos por la aplicación Uber pueden contribuir a una supervisión y un cumplimiento inconsistentes de estos requisitos, lo que a su vez puede plantear preocupaciones en términos de seguridad, calidad del servicio y equidad en el mercado. Es fundamental que las autoridades y las partes interesadas trabajen en conjunto para abordar estas preocupaciones y establecer un marco normativo claro y efectivo que garantice la integridad y la fiabilidad del servicio de transporte compartido.

III. Las consecuencias de la competencia desleal.

Sin dudas, en un ambiente laboral, donde la principal misión es generar ingresos para solventar familias, siempre la competencia es una amenaza, y es por ello, que cuando se reconocen ventajas o desventajas, se manifiestan de modo inmediato para tratar de confrontarlas, teniendo en cuenta que la actividad o la parte que se encuentre del lado desventajoso, con mucha probabilidad, vería afectadas sus ganancias.

En un entorno laboral donde la principal misión es generar ingresos para sustentar a las familias, la competencia siempre representa una amenaza latente. Cuando se identifican

ventajas o desventajas, es natural que se busque enfrentarlas de inmediato. Esto se debe a que cualquier actividad o parte que se encuentre en desventaja corre el riesgo de ver afectadas sus ganancias de manera significativa.

En el caso específico de Uber y otros servicios de transporte compartido, la competencia puede surgir de diversas fuentes. Por un lado, están los competidores directos en el mercado, como otras aplicaciones de transporte, empresas de taxis tradicionales o servicios de transporte público. Estos competidores pueden ofrecer precios más bajos, promociones atractivas o una mejor calidad de servicio para captar la atención de los usuarios y los conductores de Uber.

Por otro lado, también está la competencia interna dentro de la propia plataforma de Uber. Los conductores compiten entre sí por los viajes disponibles, y la oferta y la demanda pueden variar significativamente según la hora del día, la ubicación y otros factores. Esto puede generar tensiones entre los conductores y llevar a una mayor rivalidad por los viajes más lucrativos.

En este contexto altamente competitivo, es crucial que Uber y otros servicios de transporte compartido busquen constantemente formas de diferenciarse y mantenerse relevantes en el mercado. Esto puede implicar la implementación de estrategias de precios competitivos, programas de incentivos para conductores, mejoras en la experiencia del usuario y la introducción de nuevas características y servicios innovadores.

En resumen, la competencia en el sector del transporte compartido es intensa y puede tener un impacto significativo en las ganancias de los conductores y la rentabilidad de las empresas. Es fundamental que todas las partes involucradas estén atentas a los cambios en el mercado y busquen adaptarse y mejorar continuamente para mantenerse competitivas y garantizar su éxito a largo plazo, pero sin dejar de lado que mientras no exista un marco regulatorio para todas las empresas, sean del sector público o privado, no existirá una competencia equitativa que permita a partir de las mejoras de las prestaciones en los servicios, ir inclinando la balanza para un lado, sino que en ocasión de que continúe ese gris legal, Uber, que aún no está íntegramente regularizada, seguirá desarrollándose en un ambiente ventajoso, ya que habrá muchos requisitos por los cuales no deberá preocuparse, a contrario de su competencia.

En resumen, la competencia en el sector del transporte compartido es intensa y puede tener un impacto significativo en las ganancias de los conductores y la rentabilidad de las empresas. Es fundamental que todas las partes involucradas estén atentas a los cambios en el mercado y busquen adaptarse y mejorar continuamente para mantenerse competitivas y garantizar su éxito a largo plazo.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que, mientras no exista un marco regulatorio equitativo para todas las empresas, tanto del sector público como del privado, la competencia puede no ser justa. La falta de regulación puede crear un ambiente desigual en el que algunas empresas, como Uber, que aún no está íntegramente regularizada en todos los lugares donde opera, puedan operar con ventaja.

La ausencia de regulaciones claras puede permitir que Uber evite ciertas restricciones y requisitos que otras empresas de transporte compartido podrían enfrentar. Esto podría

incluir aspectos como regulaciones de seguridad más estrictas, requisitos de licencia más rigurosos o impuestos adicionales. Como resultado, Uber podría disfrutar de una posición privilegiada en el mercado, lo que dificultaría la competencia justa y la igualdad de condiciones para todos los actores involucrados.

En este sentido, es crucial que los gobiernos y las autoridades reguladoras trabajen para establecer un marco normativo claro y equitativo que promueva la competencia justa y proteja los intereses de todos los participantes en el mercado. Esto no solo ayudaría a nivelar el campo de juego para todas las empresas, sino que también garantizaría la seguridad y la calidad del servicio para los usuarios y los conductores por igual.

En última instancia, solo mediante un enfoque integral y colaborativo entre los reguladores, las empresas y otras partes interesadas se puede lograr un sector del transporte compartido que funcione de manera eficiente, segura y justa para todos.

IV. Comparación con la actividad de taxi tradicional en el territorio local, Rosario, Santa Fe, Argentina.

Es importante contextualizar la historia moderna de los taxis en Rosario desde el año 2007, cuando se entregaron las quinientas licencias conocidas como "chapas viejas". Este punto de referencia marca un hito significativo en el desarrollo y la regulación del servicio de taxis en la ciudad, y proporciona una base sólida para comparar la evolución del sector con la llegada posterior de Uber.

En contraste, remontarse a años anteriores al 2007 resultaría poco relevante en el contexto de esta comparación, ya que Uber fue fundada en el año 2008. Centrarse en la historia moderna de los taxis en Rosario permite analizar de manera más directa y efectiva cómo han evolucionado las condiciones y regulaciones del servicio de taxis en respuesta a los cambios en el mercado y la competencia.

Al abordar la historia moderna de los taxis en Rosario desde el año 2007, podemos examinar cómo se han establecido y modificado las regulaciones y requisitos para los conductores de taxis, así como también cómo se ha adaptado el sector a las nuevas tecnologías y modelos de negocio, como el de Uber. Esta comparación nos permitirá comprender mejor las dinámicas competitivas y regulatorias en el mercado del transporte de pasajeros en Rosario y cómo han impactado en los actores involucrados, tanto en el sector de los taxis como en el de las aplicaciones de transporte compartido. En la ciudad de Rosario, Santa Fe, Argentina, el servicio de taxis tradicional sufre una amenaza, ya no tan amenaza, por el arribo de la aplicación Uber; hago mención a que ya no es tan amenaza, debido a que los ingresos ya se han visto disminuidos, por la aparición de la empresa eje de este trabajo final, entre otras causas.

En la ciudad de Rosario, Santa Fe, Argentina, el servicio de taxis tradicional ha experimentado una transformación significativa con la llegada de la aplicación Uber. Si bien inicialmente se percibía como una amenaza para la industria del taxi, con el paso del tiempo esta percepción ha evolucionado, ya que los ingresos del sector se han visto notablemente afectados por la presencia de Uber, entre otras razones.

La llegada de Uber ha cambiado radicalmente la forma en que las personas se desplazan por la ciudad. Con la conveniencia, accesibilidad y, a menudo, los precios más competitivos que ofrece la aplicación, muchos usuarios han optado por utilizar el servicio de Uber en lugar de los taxis tradicionales. Esto ha llevado a una disminución

significativa en la demanda de taxis, lo que a su vez ha impactado en los ingresos de los conductores y propietarios de taxis en Rosario.

Además de la competencia directa que representa Uber, el sector del taxi también ha enfrentado otros desafíos, como la regulación inconsistente y la falta de adaptación a las nuevas tecnologías y tendencias de consumo. Muchos taxistas han tenido dificultades para competir con la comodidad y la eficiencia que ofrece Uber, lo que ha llevado a una disminución en la rentabilidad y la viabilidad económica de operar un taxi en la ciudad.

Si bien al principio se veía a Uber como una amenaza para el sector del taxi, ahora se reconoce que su impacto va más allá de la mera competencia. La presencia de Uber ha generado una transformación profunda en la industria del transporte en Rosario, que requiere una adaptación y una respuesta por parte de los taxistas y las autoridades locales para garantizar la viabilidad y la sostenibilidad a largo plazo del sector del taxi en la ciudad.

Los taxis en Rosario deben cumplir de manera imperiosa los requisitos impuestos por la municipalidad de Rosario a través de ordenanzas y reglamentaciones, si bien ahora se profundizara en cada uno de ellos para que se entienda la rigurosidad y las sanciones que tiene no cumplir con ellos, podemos a simple vista, observar que Uber, por el momento, solo tiene requisitos de ímpetu privado, y el servicio de taxis convencional, tiene extensos requisitos plasmados en ordenanzas, y que el incumplimiento de ellos prevé sanciones; por lo tanto, es evidente la desventaja con la que se lleva a cabo la actividad, y la situación ventajosa en la que se encuentran los conductores de Uber.

La regulación del servicio de taxis en Rosario impone una serie de requisitos que deben ser cumplidos rigurosamente por los conductores y propietarios de vehículos. Estos requisitos están establecidos en ordenanzas y reglamentaciones municipales, y su cumplimiento es imperativo para garantizar la seguridad y la calidad del servicio ofrecido a los usuarios. Sin embargo, mientras profundizamos en cada uno de estos requisitos y las sanciones asociadas al incumplimiento de los mismos, podemos observar claramente la disparidad entre las exigencias impuestas al servicio de taxis convencional y las condiciones menos estrictas bajo las cuales opera Uber.

Los taxistas en Rosario deben cumplir con una serie de normativas que abarcan desde la licencia de conducir correspondiente hasta la certificación de seguridad vehicular, pasando por la documentación y los requisitos técnicos del vehículo. El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos puede acarrear sanciones graves, que van desde multas económicas hasta la suspensión o revocación de la licencia para operar como taxista.

En contraste, Uber impone requisitos de índole privada a sus conductores, los cuales no están respaldados por una regulación gubernamental. Si bien la empresa puede establecer sus propios estándares de calidad y seguridad, estos no están sujetos al mismo nivel de escrutinio y control que las regulaciones municipales. Además, los conductores de Uber no están sujetos a las mismas sanciones que enfrentan los taxistas en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos.

Esta disparidad en las exigencias y las sanciones asociadas evidencia la desventaja con la que operan los taxistas convencionales en comparación con los conductores de Uber en Rosario. Mientras que los taxistas están sujetos a una regulación estricta y enfrentan consecuencias significativas por el incumplimiento de las normativas, los conductores

de Uber operan en un entorno menos regulado y enfrentan menos repercusiones por no cumplir con los estándares de calidad y seguridad exigidos.

En última instancia, esta situación plantea interrogantes sobre la equidad y la justicia en el mercado del transporte en Rosario, así como sobre la necesidad de revisar y actualizar las regulaciones para garantizar condiciones de competencia justas y equitativas para todos los actores involucrados.

Como primera medida, es importante destacar que los taxis son considerados un servicio público en la ciudad de Rosario, y como tal, están sujetos a regulaciones y condiciones establecidas por la municipalidad. A diferencia de los vehículos privados utilizados por Uber, que son propiedad de los conductores, los taxis son propiedad de la municipalidad y son operados por privados bajo licencias otorgadas por las autoridades locales.

Esta distinción es fundamental, ya que implica que los taxis están sujetos a un conjunto de regulaciones y requisitos específicos diseñados para garantizar la seguridad, la calidad y la eficiencia del servicio público de transporte. Estas regulaciones abarcan una amplia gama de aspectos, que van desde la licencia y la certificación del conductor hasta las características técnicas y la seguridad del vehículo.

Por ejemplo, los conductores de taxis deben obtener una licencia de conducir especial que los autorice a operar como taxistas, lo que implica cumplir con ciertos requisitos de capacitación y formación. Además, los vehículos utilizados como taxis deben cumplir con estándares específicos de seguridad y mantenimiento, y deben someterse a inspecciones regulares para garantizar su buen estado.

En contraste, los conductores de Uber no están sujetos a las mismas regulaciones y requisitos que los taxistas. Si bien la empresa puede establecer sus propias políticas y estándares de calidad, estos no están respaldados por una regulación gubernamental y pueden variar según la discreción de la empresa. Esto puede generar una disparidad en términos de seguridad y calidad del servicio entre los taxis y los vehículos de Uber.

En resumen, la distinción entre los taxis y los vehículos de Uber en Rosario refleja la naturaleza diferenciada de los servicios públicos y privados de transporte. Mientras que los taxis están sujetos a regulaciones y condiciones impuestas por la municipalidad para garantizar la calidad y la seguridad del servicio público, los vehículos de Uber operan en un entorno menos regulado y pueden variar en términos de estándares y calidad del servicio ofrecido.

En Rosario, las licencias de taxis, varían según los años, están las conocidas como “chapas viejas” y “chapas nuevas”. Los requisitos y exigencias son diferentes para ambas.

La implementación de las llamadas "chapas viejas" en Rosario se remonta al año 2007, cuando se lanzó un pliego que otorgaba quinientas licencias, divididas en doscientas para personas jurídicas y trescientas para personas privadas. Sin embargo, esta medida inicialmente diseñada para regularizar y controlar el servicio de taxis en la ciudad también trajo consigo algunas limitaciones y desventajas significativas.

Una de las principales desventajas de este sistema fue la limitación en la cantidad de licencias disponibles. Con solo quinientas licencias disponibles en total, muchas personas interesadas en operar como taxistas se encontraron excluidas debido a la escasez de oportunidades. Esta limitación no solo dificultó el acceso al mercado para nuevos participantes, sino que también generó una competencia intensa entre aquellos que sí obtuvieron una licencia.

Además de la limitación en la cantidad de licencias disponibles, otro aspecto que representó una desventaja para muchos aspirantes a taxistas fue el costo asociado con la participación en la convocatoria pública. Para poder participar en el proceso de licitación, los oferentes debían abonar una suma de \$300 (pesos trescientos), una cantidad significativa en ese momento que no todos los interesados podían pagar fácilmente. Este requisito económico actuó como una barrera de entrada para muchos potenciales conductores, especialmente aquellos con recursos financieros limitados.

El requisito económico para inscribirse y participar en el pliego de licitación de las "chapas viejas" en Rosario no solo implicaba un desafío inicial debido al costo de la inscripción, sino que también se volvía aún más exigente una vez superado el límite de las quinientas licencias disponibles. Ante la demanda que superaba la oferta, fue necesario realizar un sorteo por escribano público para determinar quiénes serían los adjudicatarios de las licencias. Este sorteo no solo añadió un elemento de aleatoriedad al proceso, sino que también generó incertidumbre y competencia entre los aspirantes.

Pero el desafío no terminaba ahí. Una vez que se obtenía la licencia a través del sorteo, aún quedaba pendiente el pago de una suma considerable para asegurar la obtención definitiva de la licencia. Este pago, establecido en \$20.000 (pesos veinte mil), contemplaba los derechos de explotación por un período de diez años y tenía carácter de intransferible, salvo en caso de fallecimiento del titular. Este costo adicional representaba una barrera significativa para muchos aspirantes a taxistas, especialmente aquellos con recursos financieros limitados, lo que dificultaba aún más el acceso al mercado y la competencia en el sector.

En el caso de las personas jurídicas, la convocatoria se realizó de manera diferente, sin sorteo. En su lugar, se seleccionaron a los adjudicatarios según la propuesta económica presentada, la cual debía tener como piso mínimo la suma de \$20.000 (pesos veinte mil). Esta modalidad de selección también implicaba un desafío económico para las empresas interesadas en obtener una licencia de taxi en Rosario, ya que debían comprometerse a realizar una inversión considerable para asegurar su participación en el mercado.

Ahora se indagará sobre los requisitos y las exigencias una vez que la licencia este adjudicada y el vehículo este en circulación, los enumeraremos taxativamente, primero haciendo referencia a las exigencias del vehículo en particular:

- Ser modelo sedan cuatro puertas
- Estar equipado con motor no inferior a 1200 cc de cilindrada y disponer de un espacio útil mínimo en el interior del vehículo y del baúl, "de no menos de cuatro puertas, con un largo mínimo de 4010mm, debiendo disponer de un espacio útil adecuado entre el asiento trasero y el asiento delantero desplazado en su máximo recorrido hacia atrás" a fijarse por el Organismo de Aplicación, atento los modelos disponibles en el mercado.

- Tener volante a la izquierda
- Estar tapizado interiormente en cuero, plástico o material similar con mínima porosidad, que posibilite conservarlos en las mejores condiciones de higiene.
- Contar con aparato matafuego de capacidad no inferior a 0,5 kg.
- Estar pintado o ploteado de acuerdo a la siguiente delineación:
 - I. Carrocería baja, capot y tapa de baúl en color negro.
 - II. Techo y parante de techo, de color amarillo, hasta encontrar extendiéndose hacia adelante y hacia atrás, la línea del capot y la tapa del baúl, respectivamente.

III. Llantas de ruedas, en color negro, o en su defecto cromadas.

IV. Llevar en el techo un cartel (sombbrero) lumínico de acrílico, color crema-marfil, con la inscripción TAXI en su frente, y el correspondiente número de licencia en su contrafrente, en letras negras con las siguientes medidas:

1.- Alto: 18 centímetros

2.- Ancho: 15 centímetros

3.- Largo: 30 centímetros

4.- Las letras serán de tipo "helvéticas" de 16 cm.

- Llevar patente color rojo con el número de licencia, ubicada al lado de la placa identificatoria del dominio.
- Ubicar la chapa con el número de licencia, en el interior del vehículo, en el respaldo del asiento del conductor, del lado derecho.
- En un costado del parabrisas, a la derecha del conductor, usará obligatoriamente la oblea que la Municipalidad determine.
- Al iniciar el viaje y ponerse en funcionamiento el odómetro emisores de tickets, bajando la palanca, automáticamente se deberá apagar la luz del cartel indicador "libre", y sombrero.
- Poseer una luz interior roja suficientemente intensa entre el parabrisas y el odómetro emisores de tickets, que permita comprobar con certeza desde el exterior que el vehículo se encuentra libre.
- Poseer clara iluminación interior, durante las horas de luz artificial, en el momento del ascenso, y descenso de pasajeros.
- Tener pintado o ploteado un círculo negro de treinta (30) centímetros de diámetro, sobre cada una de las puertas delanteras, delineado el perímetro en amarillo y en cuyo interior se insertará el siguiente texto: TAXI en letras de ocho (8) cm. de alto, número de licencia (en iguales dimensiones) y las letras MCR de cuatro (4) cm. de alto en la parte inferior.
- Contar con servicio de radiotaxi activo, a elección del titular entre los prestadores autorizados.
- Contar con un Sistema Generador de datos (SGD).

Cumplir con todos estos requisitos implica una inversión económica significativa por parte del titular del servicio de taxi, además de la necesidad de mantener el vehículo en óptimas condiciones y renovarlo si excede los diez años de antigüedad. Esta inversión,

sumada a los costos operativos y de mantenimiento, representa un desafío económico considerable para los taxistas de Rosario.

En comparación, los conductores de Uber no están sujetos a la misma rigurosidad de requisitos y exigencias. Esto les permite operar de manera más económica y con menos restricciones, lo que les otorga una ventaja competitiva sobre los taxistas tradicionales. Esta disparidad en los requisitos y costos asociados a la operación de los vehículos crea una competencia desigual entre Uber y el servicio de taxis en la ciudad de Rosario, lo que genera tensiones y desafíos adicionales para los taxistas establecidos.

En el próximo capítulo, se explorará en detalle la competencia desleal que enfrentan los servicios de taxi tradicional en Rosario debido a la presencia de Uber. Se abordarán las diferencias en los requisitos y costos operativos entre los dos modelos de transporte, así como también se analizarán los impactos económicos y sociales de esta competencia desigual en los conductores de taxis establecidos.

Se examinará cómo la falta de regulaciones equitativas y la disparidad en los requisitos y exigencias entre Uber y los taxis tradicionales han creado un escenario competitivo injusto para los taxistas de Rosario. Además, se analizarán las estrategias adoptadas por los taxistas para enfrentar esta competencia, así como también las medidas tomadas por las autoridades locales para regular el mercado del transporte de pasajeros y abordar las preocupaciones de todas las partes involucradas.

Al profundizar en este tema, se buscará comprender mejor los desafíos y las oportunidades que enfrenta el sector del transporte de pasajeros en Rosario, así como también se identificarán posibles soluciones y medidas para promover una competencia más justa y equitativa en el mercado.

Esos eran los requisitos para las conocidas como licencias viejas, luego se entregaron más en el año 2013, donde también, lógicamente, había una serie de exigencias que cumplir en el caso de querer adjudicar, además de que era un cupo más limitado, teniendo en cuenta que se distribuyeron entre mujeres, hombres y personas con capacidades diferentes, por lo cual la posibilidad de acceder a una de ellas era más escueta.

El proceso de otorgamiento de licencias para taxis en Rosario ha experimentado varios cambios a lo largo de los años. En el año 2013, se entregaron nuevas licencias, pero con criterios más específicos y limitados en comparación con las anteriores. Estas licencias fueron distribuidas entre mujeres, hombres y personas con capacidades diferentes, lo que redujo aún más las oportunidades de acceder a ellas para quienes no cumplían con estos criterios específicos.

Además de la limitación en el número de licencias disponibles, aquellos que deseaban adjudicar una licencia debían cumplir con una serie de exigencias adicionales. Estas exigencias podrían incluir requisitos relacionados con la experiencia previa en la industria del transporte, antecedentes penales limpios, cumplimiento de normativas de seguridad vehicular, entre otros.

El proceso de obtención de estas nuevas licencias también implicaba costos significativos, ya sea en términos de tarifas de solicitud, gastos administrativos o inversión en la adquisición de un vehículo adecuado. Para muchos aspirantes, especialmente aquellos con recursos financieros limitados, estas barreras económicas y

administrativas dificultaban aún más la posibilidad de ingresar al mercado del taxi en Rosario.

En contraste, la llegada de Uber ofreció una alternativa menos restrictiva y más accesible para quienes deseaban trabajar en el transporte de pasajeros. Con menos barreras de entrada y requisitos menos rigurosos, Uber permitió a un mayor número de personas convertirse en conductores de manera más rápida y sencilla. Esto generó una competencia desigual con los taxistas establecidos, que se vieron obligados a enfrentar un entorno cada vez más desafiante y competitivo.

La autorización para la incorporación excepcional de hasta trescientas sesenta unidades al servicio público de taxis en el año 2013 representó una oportunidad para ampliar la oferta de transporte en Rosario. Sin embargo, esta medida estuvo sujeta a ciertas condiciones y criterios específicos para su asignación.

Entre las licencias otorgadas, treinta y seis unidades fueron asignadas a personas con discapacidad, así como a sus padres, tutores o curadores en casos de menores o personas declaradas judicialmente incapaces. Se priorizó a aquellos en situaciones de mayor vulnerabilidad social, lo que refleja un intento por garantizar la accesibilidad y la inclusión en el servicio de taxis.

Una de las ventajas significativas de estas licencias era que estaban exentas del pago del derecho establecido en la ordenanza correspondiente. Esta exención representaba un alivio financiero para los beneficiarios y facilitaba su participación en el mercado del taxi en condiciones más equitativas.

La asignación de ciento cuarenta y cuatro licencias a personas físicas que demostraran ser peones de taxi en el momento de la adjudicación fue otra medida significativa dentro del proceso de ampliación del servicio de taxis en Rosario en 2013. Esta decisión buscaba reconocer y apoyar a quienes ya estaban involucrados en la industria del taxi como trabajadores de base.

De manera adicional, se destinó un 30% de estas unidades específicamente a mujeres que también se desempeñaban como choferes de taxi. Este enfoque en la inclusión de mujeres en la fuerza laboral del taxi reflejaba un intento por promover la equidad de género y la diversidad en el sector del transporte en la ciudad.

Un requisito importante para los solicitantes, tanto hombres como mujeres, era contar con al menos tres años de experiencia en la actividad de taxista. Esta condición aseguraba que los beneficiarios tuvieran un conocimiento sólido del funcionamiento y las demandas del servicio de taxi, lo que contribuiría a mejorar la calidad y la eficiencia del transporte público en Rosario.

La asignación de noventa unidades adicionales a propietarios conductores representó otro paso importante en la ampliación del servicio de taxis en Rosario en 2013. Esta medida buscaba promover la responsabilidad directa de los propietarios en la operación y el servicio de taxi, asegurando que estuvieran directamente involucrados en la prestación del servicio.

Como requisito fundamental, los beneficiarios de estas unidades debían comprometerse a desempeñarse como conductores de la unidad de manera personal en al menos uno de los turnos de trabajo obligatorios. Esta disposición garantizaba que los propietarios

estuvieran activamente involucrados en la operación diaria de sus vehículos, lo que podría conducir a una mayor responsabilidad y cuidado en la prestación del servicio.

Además, esta medida también podría tener beneficios económicos para los propietarios conductores al eliminar la necesidad de contratar a conductores externos y, por lo tanto, reducir los costos operativos asociados con la operación de un taxi en la ciudad de Rosario. En última instancia, esta disposición buscaba fomentar una mayor profesionalización y compromiso por parte de los propietarios en el sector del taxi, lo que podría traducirse en un servicio de mayor calidad para los ciudadanos de Rosario.

La asignación de las últimas noventa unidades de taxi en Rosario en 2013 representó una variante en comparación con las asignaciones anteriores. En este caso, las licencias se otorgaron tanto a personas físicas como jurídicas, con la particularidad de que no tenían la obligación de conducir el vehículo de manera directa. En lugar de eso, podían dedicarse exclusivamente a la administración de la unidad, lo que implicaba responsabilidades relacionadas con la gestión, mantenimiento y operación del taxi.

Esta disposición permitía una mayor flexibilidad en la asignación de las licencias, ya que no restringía la elegibilidad únicamente a aquellos que estuvieran dispuestos a desempeñarse como conductores. En lugar de eso, personas físicas y jurídicas podían optar por invertir en el sector del taxi y participar en la industria sin la necesidad de asumir directamente el rol de conductor.

Desde el punto de vista operativo, esta medida podría facilitar la gestión de las unidades de taxi al permitir que personas con habilidades administrativas o empresariales se encargaran de la operación y el funcionamiento de los vehículos. Además, también podría fomentar la inversión en el sector del taxi al ampliar el grupo de posibles interesados en participar en la industria.

En resumen, la asignación de estas últimas noventa unidades de taxi en Rosario en 2013 reflejó una diversificación en las opciones disponibles para aquellos interesados en ingresar al sector del taxi, al tiempo que ofrecía una alternativa para aquellos que preferían dedicarse exclusivamente a la gestión y administración de las unidades.

La rigurosidad en los requisitos para las licencias de taxis en Rosario se destaca por su exhaustividad y control estricto. Esto contrasta con la situación de Uber, donde la falta de regulación y la ausencia de requisitos formales permiten una operación más flexible, pero también plantean desafíos en términos de seguridad y calidad del servicio. Mientras los taxis tradicionales deben cumplir con normativas estrictas, Uber opera en un espacio regulatorio menos definido, lo que genera tensiones y debates sobre la equidad en el mercado del transporte de pasajeros.

Continuaré desarrollando la información sobre los requisitos que debían cumplir los vehículos destinados a ser utilizados como taxis en Rosario, considerando las licencias otorgadas en el año 2013.

Los taxis, como parte integral del servicio público de transporte de pasajeros, estaban sujetos a una serie de requisitos específicos establecidos por las autoridades municipales. Estos requisitos abarcaban aspectos técnicos, de seguridad, de confort y de identificación visual, entre otros. A través de estas regulaciones, se buscaba garantizar la

idoneidad de los vehículos, la seguridad de los pasajeros y la calidad del servicio prestado por los conductores de taxis en la ciudad de Rosario

También la ordenanza que otorga la oportunidad de adjudicar estas licencias, determina requisitos excluyentes para los vehículos destinados a ser portadores de las licencias.

Efectivamente, la ordenanza que regula la adjudicación de licencias de taxis en Rosario establece criterios específicos y excluyentes para los vehículos que pueden operar bajo estas licencias. Estos requisitos son parte de un marco regulatorio diseñado para garantizar la seguridad y la calidad del servicio de transporte público de pasajeros en la ciudad. En contraste, los vehículos asociados a plataformas como Uber no están sujetos a regulaciones tan detalladas, lo que plantea interrogantes sobre la equidad en el mercado y la protección de los usuarios.

Los enumero para ser más preciso:

- Ser unidades sedan cuatro puertas
- Las dimensiones deben ser, un largo mínimo de 3,90 mts cuando la altura sea mayor de 1,50 mts, en el caso de que la altura del vehículo sea menor a 1,50 mts el largo mínimo debe ser de 4,20 mts
- Debían ser modelos cero kilometro, o modelo del año de la convocatoria para el otorgamiento, en este caso el kilometraje no debía superar los 20.000 km.
- Debían contar con espacio disponible en el baúl o dispositivos accesorios para adecuar el traslado de los elementos de movilidad de personas con discapacidad motriz.
- Tenían que respetar el diseño exterior establecido por la autoridad de aplicación en ese momento.

Estos requisitos tenían que ver exclusivamente con las características de los vehículos que iban a prestar el servicio, y debían cumplirse de manera perfecta para que las licencias sean entregadas a los aspirantes, es más, el incumplimiento de alguno de los requisitos mencionados anteriormente producía la caducidad del Derecho de Explotación, lo que obligaba a los adjudicados a prestar verdadera atención, ya que podrían ver afectada de forma significativa una inversión costosa para los particulares, y en algunos casos, hasta para las personas jurídicas que contaban con varias unidades en su haber.

Además de los requisitos para los vehículos, la ordenanza establecía normas y exigencias sobre la forma en que se debía prestar el servicio de taxi en Rosario. Estas disposiciones abarcaban aspectos como el comportamiento y la conducta del conductor, el mantenimiento del vehículo, la atención al cliente y la disponibilidad del servicio en diferentes horarios y zonas de la ciudad. Estas regulaciones buscaban garantizar la calidad y la seguridad del servicio de taxi, así como proteger los derechos y la satisfacción de los usuarios.

Exactamente, la existencia de requisitos adicionales para la prestación del servicio de taxi en Rosario puede ser vista como una medida para garantizar la calidad y la seguridad del servicio, así como para proteger los derechos de los usuarios. Sin embargo, comparado con empresas que brindan un servicio similar, pero que no están sujetas a las mismas restricciones, puede generar desventajas competitivas para los taxistas. Esta disparidad en los requisitos puede afectar la competencia en el mercado y

crear tensiones entre los distintos actores involucrados en la industria del transporte de pasajeros.

Procederé a profundizar sobre los requisitos mencionados en el párrafo anterior:

- Todos aquellos que fueron adjudicados, de la manera que fuera, deben cumplir con dos turnos obligatorios de ocho horas cada uno.
- Debían contar con dos conductores por unidad como mínimo.
- También se reglamentaron los horarios de esos turnos, por lo tanto, el horario de trabajo, más allá de en el mejor de los casos ser el titular de la licencia, estaba delimitado por las autoridades de control, por lo tanto no había flexibilidad horaria, lo que se controlaba y se controla por un gps que debe tener el vehículo afectado al servicio público, como requisito también.

El incumplimiento de estos requisitos también representaba la caducidad de los derechos de explotación; además esta decía que el servicio debía prestarse tanto días feriados como domingos, siendo los más significativos el día de Navidad, y el de Año Nuevo; la falta de servicio en estos días contemplaba y contempla una multa onerosa para los titulares de la licencia.

En el contexto de los requisitos establecidos para los vehículos de taxi en Rosario, es importante destacar que el cumplimiento de estas normativas no solo es necesario para garantizar la calidad del servicio, sino que también tiene implicaciones legales significativas para los titulares de las licencias. El no cumplimiento de estos requisitos puede llevar a la caducidad de los derechos de explotación, lo que pone en riesgo la capacidad del conductor para continuar operando como taxi en la ciudad. Además, es importante tener en cuenta que el servicio de taxi debe estar disponible incluso en días festivos y domingos, incluidos eventos importantes como Navidad y Año Nuevo. La falta de servicio en estos días puede resultar en multas sustanciales para los titulares de las licencias, lo que subraya la importancia de cumplir con todas las regulaciones establecidas por la municipalidad de Rosario. Este enfoque garantiza que el servicio de taxi opere de manera confiable y consistente, brindando una opción de transporte segura y conveniente para los ciudadanos en todo momento.

Es crucial destacar que cumplir con todos estos requisitos implica un esfuerzo considerable tanto a nivel personal como económico para los titulares de las licencias de taxi en Rosario. Desde el punto de vista personal, los conductores deben asegurarse de que sus vehículos cumplan con las normativas establecidas, lo que puede requerir tiempo y recursos significativos para realizar las modificaciones necesarias. Además, deben comprometerse a prestar el servicio en días festivos y domingos, lo que puede interferir con su vida personal y social.

En términos económicos, el cumplimiento de estos requisitos conlleva costos adicionales, desde la inversión inicial en un vehículo que cumpla con las especificaciones hasta el mantenimiento continuo y la renovación de la licencia. Para muchos conductores, especialmente aquellos que operan como propietarios-conductores, estos gastos pueden representar una carga financiera considerable y afectar su capacidad para generar ingresos de manera rentable.

En resumen, si bien cumplir con los requisitos establecidos es fundamental para garantizar la calidad y la seguridad del servicio de taxi, también puede ser un desafío significativo para los conductores, tanto desde el punto de vista personal como económico. Esta realidad subraya la importancia de abordar las regulaciones de manera integral, teniendo en cuenta tanto los objetivos de calidad del servicio como las necesidades y limitaciones de aquellos que prestan el servicio.

V. Competencia desleal manifiesta.

nos adentraremos en un aspecto fundamental del panorama del transporte de pasajeros en la ciudad de Rosario: la competencia desleal entre el servicio de taxis tradicional y la plataforma de transporte Uber. A medida que Uber ha ido ganando terreno en el mercado, ha surgido un debate acerca de la equidad en las condiciones de competencia entre ambas formas de transporte. Examinaremos cómo la llegada de Uber ha afectado la industria del taxi en términos de regulaciones, costos, calidad del servicio y relaciones laborales. También exploraremos las diferentes perspectivas de los actores involucrados, desde los conductores y propietarios de taxis hasta los usuarios y las autoridades municipales. Este análisis nos permitirá comprender mejor los desafíos y las oportunidades que enfrenta cada sector y cómo pueden abordarse de manera equitativa y sostenible en el futuro. En la sección anterior se detallaron los rigurosos requisitos impuestos a las licencias de taxis en la ciudad de Rosario, resaltando la necesidad de cumplir con estándares de calidad y seguridad para garantizar un servicio óptimo para la comunidad. Sin embargo, es importante destacar que esta alta carga de requisitos contrasta notablemente con las exigencias mínimas o casi inexistentes impuestas a los conductores de Uber en la misma ciudad.

La ordenanza promulgada en 2021, que estableció un conjunto de requisitos para las licencias de taxis, refleja un intento de armonizar los estándares de servicio con las demandas cambiantes del mercado y las expectativas de los usuarios. Sin embargo, esta medida también resalta la disparidad entre las regulaciones aplicables a los taxis y aquellas que afectan a los servicios de transporte a través de plataformas digitales como Uber.

En este sentido, la diferencia en los requisitos entre los taxis y Uber subraya una competencia desigual en el mercado del transporte de pasajeros en Rosario. Mientras que los taxistas deben cumplir con una serie de exigencias y regulaciones estrictas, los conductores de Uber operan en un ambiente menos regulado y con menores restricciones. Esta disparidad plantea interrogantes sobre la equidad en la competencia y la protección de los derechos de los trabajadores, así como la necesidad de revisar y ajustar las regulaciones para garantizar un campo de juego nivelado para todos los actores involucrados.

En Rosario se han convocado manifestaciones, de parte de los titulares de licencias de taxis y de peones de los mismos, para pronunciarse acerca de la presencia de Uber en Rosario sin estar regularizado, y por ello se generaba una competencia desleal y desventajosa para los taxistas, quienes rigurosamente deben cumplir con los requisitos que ya expuse en este trabajo, cuando de parte de los conductores de Uber, solo deben cumplir con los exigidos por la empresa, que de hecho, pueden disimularse y desarrollar igualmente la actividad, debido a que el control no es exhaustivo y es de manera digital.

Las manifestaciones convocadas por los titulares de licencias de taxis y los peones de la industria en Rosario reflejan la creciente preocupación por la competencia desleal y desventajosa que representa la presencia de Uber en la ciudad. Mientras los taxistas están sujetos a estrictas regulaciones y requisitos, los conductores de Uber operan en un entorno menos regulado, lo que les otorga una ventaja competitiva injusta.

Los taxistas, que deben cumplir con una serie de requisitos establecidos por la municipalidad, ven cómo su negocio se ve afectado por la competencia de Uber, que no está sujeta a las mismas regulaciones. Esta disparidad genera tensiones y conflictos entre los distintos actores del sector del transporte de pasajeros en Rosario.

La falta de regulación para Uber en Rosario también plantea preocupaciones sobre la seguridad y la calidad del servicio, ya que los conductores de Uber pueden no estar sujetos a los mismos controles y estándares que los taxistas. Además, la falta de regulación crea incertidumbre jurídica y dificulta la aplicación equitativa de las leyes y regulaciones en el mercado del transporte.

En resumen, las manifestaciones en Rosario son un reflejo de las preocupaciones de los taxistas y los peones de la industria sobre la competencia desleal y los riesgos asociados con la presencia de Uber en la ciudad sin una regulación adecuada. Es necesario abordar estas preocupaciones mediante la implementación de políticas que equilibren la competencia y protejan los intereses de todos los participantes en el mercado del transporte de pasajeros.

Con el objetivo de comprender mejor la dinámica y los desafíos del mercado del transporte de pasajeros en la ciudad de Rosario, me embarqué en la tarea de entrevistar a varios conductores de Uber. Estas conversaciones proporcionaron una visión valiosa de la experiencia laboral de quienes trabajan en esta plataforma, revelando aspectos significativos que impactan tanto en su trabajo diario como en el contexto más amplio del sector del transporte en la ciudad.

Es importante destacar que, por razones de confidencialidad y seguridad, he decidido preservar la identidad de los conductores entrevistados. Sin embargo, considero fundamental compartir las conclusiones y reflexiones más relevantes surgidas de estas charlas, ya que arrojan luz sobre aspectos clave que afectan tanto a los conductores de Uber como al panorama general del transporte de pasajeros en Rosario.

A continuación, me gustaría exponer los puntos más destacados de estas conversaciones, abordando temas como la flexibilidad laboral, los desafíos competitivos, las preocupaciones sobre la regulación y la seguridad, entre otros aspectos relevantes. Estas reflexiones no solo proporcionan una comprensión más profunda de la realidad de los conductores de Uber en Rosario, sino que también ofrecen intercambios valiosos para abordar los desafíos y buscar soluciones en este ámbito.

La pregunta inicial que planteé a los conductores de Uber se centró en determinar si esta actividad representaba su principal fuente de ingresos. En las conversaciones mantenidas con tres conductores, todos ellos confirmaron que, efectivamente, la conducción para Uber constituía su fuente de ingresos principal. Este hecho es revelador, ya que indica que para estos individuos, trabajar como conductores de Uber es más que una actividad secundaria o complementaria; es su principal medio de subsistencia económica.

El hecho de que estos conductores dependan en gran medida de sus ingresos obtenidos a través de Uber resalta la importancia de esta plataforma como una fuente de empleo significativa en la ciudad de Rosario. Para muchos, esta actividad no solo proporciona un ingreso económico necesario, sino que también brinda flexibilidad laboral y oportunidades de empleo que de otra manera podrían ser difíciles de encontrar.

Este hallazgo subraya la relevancia del sector de transporte compartido como un actor importante en el mercado laboral de Rosario, y pone de manifiesto la necesidad de abordar adecuadamente las cuestiones relacionadas con la regulación, la seguridad y las condiciones laborales de los conductores de plataformas como Uber. Estas reflexiones iniciales sientan las bases para una comprensión más profunda de los desafíos y oportunidades que enfrentan los trabajadores de este sector en la ciudad.

En dos de los casos, los conductores alquilaban una propiedad en el centro de la ciudad de Rosario, y el alquiler lo solventaban con los ingresos que obtenían de Uber, debido a que era su actividad principal.

La segunda pregunta, fue si alguna vez habían trabajado en la industria del transporte de pasajeros. Uno solo de los tres entrevistados me ha respondido que sí. La revelación de que uno de los conductores de Uber tenía experiencia previa como chofer de taxi durante 13 años añade un matiz interesante a la discusión. Esta experiencia previa proporciona una perspectiva única sobre las diferencias entre trabajar como conductor de taxi tradicional y como conductor de Uber.

Al comparar estas dos experiencias laborales, surge la pregunta sobre cuáles son las principales diferencias y similitudes entre trabajar en ambas industrias. ¿Cuáles son los desafíos y beneficios que ofrece cada una? ¿Qué aspectos de su trabajo como conductor de taxi encuentra diferentes o similares al trabajar para Uber? Estas son algunas de las preguntas que podrían explorarse más a fondo para comprender mejor la dinámica del mercado de transporte en Rosario.

La respuesta sobre las diferencias se radica en algo muy importante que hizo hincapié el interrogado, sobre las inspecciones y las desinfecciones, que a priori

suenan simples pero devienen en una exigencia para los titulares de las licencias, sean del año que sean.

La mención de las inspecciones y desinfecciones como diferencia significativa entre trabajar como conductor de taxi tradicional y conductor de Uber resalta la importancia de los estándares de seguridad y limpieza en la industria del transporte de pasajeros.

En el caso de los conductores de taxi tradicionales, las inspecciones y desinfecciones periódicas son requisitos obligatorios impuestos por las autoridades locales para garantizar la seguridad y comodidad de los pasajeros. Estas medidas no solo aseguran que los vehículos estén en condiciones adecuadas para su funcionamiento, sino que también contribuyen a mantener un entorno limpio y saludable para los pasajeros.

Por otro lado, los conductores de Uber pueden no estar sujetos a las mismas regulaciones y requisitos de inspección y desinfección, lo que puede generar una disparidad en los estándares de seguridad y limpieza entre los dos servicios de transporte. Esto plantea preguntas sobre la responsabilidad de Uber en garantizar la seguridad y comodidad de sus pasajeros y cómo se comparan los estándares de limpieza y mantenimiento de los vehículos de Uber con los de los taxis tradicionales.

Además, la discusión sobre las inspecciones y desinfecciones resalta la importancia de la regulación y supervisión efectivas en la industria del transporte de pasajeros para garantizar la seguridad y protección de los usuarios. Las regulaciones claras y la aplicación coherente de las normativas son fundamentales para mantener la integridad y la reputación del sector del transporte de pasajeros en Rosario y en cualquier lugar.

El proceso de inspección vehicular para los taxis en Rosario es fundamental para garantizar la seguridad y el buen estado de los vehículos utilizados en el transporte de pasajeros. Esta inspección se lleva a cabo de manera regular, cada seis o tres meses según el modelo del automóvil, y abarca una evaluación exhaustiva de diversos aspectos del vehículo.

Durante la inspección, se verifica tanto la mecánica del vehículo como su interior, incluyendo aspectos como los tapizados, los pedales y el volante. También se presta especial atención al estado de las cubiertas, asegurando que estén en condiciones adecuadas para circular de manera segura por las calles de la ciudad.

Una vez completada la inspección, se emite un certificado válido por un período determinado, que puede variar según el año de fabricación del automóvil y los resultados de la inspección. En caso de que se detecte algún problema durante la inspección, se notifica al titular de la licencia, quien tiene un plazo máximo de un mes para solucionar el problema. Si no se resuelve en ese período, la licencia puede ser puesta en caución, lo que subraya la importancia de mantener los vehículos en condiciones óptimas en todo momento.

Este proceso de inspección garantiza que los taxis en Rosario cumplan con los estándares de seguridad y calidad requeridos para brindar un servicio confiable a los pasajeros. Además, demuestra el compromiso de las autoridades locales con la seguridad vial y la protección de los usuarios del transporte público.

La falta de inspecciones vehiculares para los conductores de Uber, a pesar de garantizar la flexibilidad y la conveniencia para ellos, representa una clara desventaja en términos de seguridad y calidad del servicio. Durante mis conversaciones con conductores de Uber en Rosario, confirmé que no existen controles sobre el estado de los vehículos utilizados para brindar el servicio. De hecho, dos de los tres conductores con los que hablé admitieron que estaban operando con la verificación técnica vehicular vencida, lo que significa que no se les exige cumplir con este requisito básico para circular.

Esta falta de regulación evidencia una clara brecha entre los estándares de seguridad y mantenimiento de los vehículos de los taxistas y los conductores de Uber. Mientras que los taxistas están sujetos a estrictas inspecciones periódicas para garantizar que sus vehículos estén en óptimas condiciones, los conductores de Uber pueden operar sin ningún tipo de supervisión sobre el estado de sus autos. Esta disparidad resalta aún más la competencia desleal que enfrentan los taxistas, quienes deben cumplir con requisitos más rigurosos, mientras que los conductores de Uber pueden operar sin estas restricciones.

Además de las inspecciones vehiculares, los taxistas en Rosario están obligados a someter sus vehículos a desinfecciones cada tres meses. Estas desinfecciones se centran en la eliminación de toxinas y en una limpieza profunda para garantizar la higiene del vehículo, tanto para la seguridad del conductor como para la de los pasajeros en términos de salud.

Este requisito refleja el compromiso de las autoridades locales con la seguridad y el bienestar de quienes utilizan el servicio de taxi en la ciudad. La desinfección regular de los vehículos ayuda a prevenir la propagación de enfermedades y contribuye a mantener un ambiente limpio y saludable para todos los usuarios del servicio. Sin embargo, esta medida también destaca la diferencia entre las regulaciones a las que están sujetos los taxistas y la falta de regulación para los conductores de Uber en términos de mantenimiento y limpieza de los vehículos. Mientras que los taxistas deben cumplir con estos estrictos requisitos de desinfección, los conductores de Uber no están obligados a hacerlo, lo que nuevamente subraya la competencia desigual entre ambos servicios.

Además, es pertinente destacar que más allá de la pérdida de tiempo (que es en horario laboral), y repercute en las ganancias de los taxistas, y del gasto que conlleva mantener en condiciones óptimas un vehículo, también la inspección y la desinfección llevan impuesto un sellado, lo que significa un detrimento en la economía de los titulares de taxis.

La exigencia de someterse a inspecciones y desinfecciones periódicas también implica un costo adicional para los taxistas. Además del tiempo que deben dedicar durante su jornada laboral para cumplir con estas obligaciones, también incurren en gastos adicionales para mantener sus vehículos en óptimas condiciones. Estos gastos incluyen el pago por los servicios de inspección y desinfección, así como cualquier

reparación o mantenimiento necesario para asegurar que el vehículo cumpla con los estándares requeridos.

Además, es importante tener en cuenta que tanto la inspección como la desinfección conllevan el pago de un sellado, lo que significa un costo adicional para los titulares de licencias de taxi. Estos sellados representan otro gasto financiero que los taxistas deben asumir como parte de sus responsabilidades regulatorias, lo que impacta directamente en su economía y en sus ganancias netas.

En resumen, aunque estas medidas están diseñadas para garantizar la seguridad y la calidad del servicio de taxi en la ciudad, también generan una carga financiera y de tiempo para los taxistas, lo que agrega otra capa de dificultad en un entorno competitivo donde los conductores de Uber no están sujetos a las mismas regulaciones y costos adicionales.

Continuando con las pronunciaciones de las personas entrevistadas, la siguiente y última pregunta de la que pude obtener información relevante es la preferencia de una actividad por sobre la otra.

La preferencia de trabajar como conductores de Uber sobre ser peones de taxis fue claramente manifestada por las personas entrevistadas. Al indagar sobre los motivos detrás de esta preferencia, se destacaron varias razones, pero el énfasis principal estuvo en los beneficios económicos y la autonomía laboral que ofrece Uber en comparación con el trabajo en el sector de los taxis.

Una de las razones principales mencionadas fue la ausencia de gastos adicionales asociados con las inspecciones y desinfecciones periódicas que los conductores de taxis deben cumplir. En Uber, no existe esta carga financiera y de tiempo, lo que permite a los conductores maximizar sus ganancias y tener un mayor control sobre sus ingresos.

Además, se mencionó que trabajar como conductor de Uber ofrece una mayor autonomía laboral en comparación con ser peón de taxi. Los conductores de Uber tienen la flexibilidad de establecer sus propios horarios de trabajo y decidir cuándo y dónde quieren conducir, lo que les permite adaptar su trabajo a sus necesidades personales y familiares.

Otro aspecto destacado fue la estructura de ganancias más transparente y directa que ofrece Uber. Mientras que en el sector de los taxis, los peones están sujetos a la autoridad de un jefe y a tarifas establecidas que pueden limitar sus ganancias, en Uber, los conductores pueden tener un mayor control sobre sus ingresos y beneficiarse directamente del número de viajes que realicen.

La falta de regularización de Uber y la ausencia total de control sobre los conductores por parte de las autoridades representan una preocupación significativa para aquellos que consideran trabajar en el sector del transporte de pasajeros. Dos de los tres entrevistados, aunque no hayan sido peones de taxis previamente, están familiarizados con las prácticas y los gastos adicionales asociados con la actividad de los taxis, gracias a conversaciones con peones actuales o ex choferes de taxis.

Estas conversaciones les han brindado una comprensión clara de los desafíos y las responsabilidades que implica trabajar en el sector de los taxis, especialmente en lo que respecta a los costos de inspecciones, desinfecciones y otras regulaciones. Al comparar esta situación con la falta de control y regulación en Uber, los entrevistados expresaron una clara preferencia por trabajar en la plataforma de Uber.

La incertidumbre y la falta de regulación en Uber, aunque representan una ventaja para los conductores en términos de costos y flexibilidad, también generan preocupación sobre la seguridad y la estabilidad laboral a largo plazo. Sin embargo, para los entrevistados, la ausencia de gastos adicionales y la mayor autonomía laboral ofrecida por Uber son factores decisivos que los llevan a rechazar la posibilidad de trabajar como choferes de taxis, al menos mientras persista la falta de regulación en Uber.

En conclusión, es muy evidente la ventaja de los conductores de Uber por sobre los taxistas, atendiendo a los rigurosos controles a los que se someten estos últimos, y la ausencia de los mismos para los primeros, además de que como exprese, representa un perjuicio económico para los taxistas debido a los sellados que deben abonar para someterse a los mencionados controles; además es pertinente destacar que hay controles periódicos de servicios públicos en las calles de Rosario, que constatan la legalidad de los taxis que circulan, y el estado mecánico de los autos también, como por ejemplo la vida útil de las cubiertas, siendo un motivo este de retención del vehículo y de poner la licencia en caución si se identifica una irregularidad en los controles de rutina.

Capítulo 3.

“Desembarco de Uber en el territorio nacional Argentino”

I. Llegada gradual y adaptación.

En los capítulos previos, hemos explorado la historia de Uber y su impacto en la industria del transporte de pasajeros, especialmente en relación con los taxistas tradicionales y la competencia desleal que se genera entre los servicios de transporte de pasajeros. Como hemos observado, Uber no es una empresa originaria de Argentina, sino que llegó al país una vez que ya estaba consolidada en otros lugares del mundo. Por lo tanto, su desembarco en Argentina fue recibido como una novedad, pero no como una completa sorpresa, ya que la aplicación ya era conocida por personas residentes en el país que habían tenido experiencias con ella en diferentes partes del mundo.

Esta familiaridad previa con Uber por parte de algunos residentes argentinos contribuyó a la rápida adopción de la plataforma una vez que se introdujo en el país. La reputación y la eficacia de Uber como servicio de transporte compartido ya estaban establecidas en otros lugares, lo que facilitó su aceptación entre los usuarios argentinos. Sin embargo, esta aceptación no estuvo exenta de controversias y desafíos, especialmente en lo que respecta a la regulación y la competencia con los servicios de taxis tradicionales.

La llegada de Uber a Argentina se produjo inicialmente en las grandes ciudades, donde comenzó a operar de manera informal. Esta situación generó una reacción por parte de los competidores de Uber, principalmente los servicios de taxis tradicionales, quienes buscaron frenar la actividad de la empresa mientras no estuviera regularizada. La principal preocupación era la competencia desleal que representaba el hecho de que una parte de la actividad de transporte de pasajeros, que estaba regulada y sujeta a normativas gubernamentales, coexistiera con otra parte que operaba en el ámbito privado y no estaba sujeta a las mismas regulaciones.

Esta situación dio lugar a disputas legales y tensiones entre Uber y los servicios de taxis tradicionales, así como con las autoridades reguladoras. Mientras tanto, Uber continuó expandiendo su presencia en el país, atrayendo a conductores y usuarios que buscaban una alternativa al servicio de taxis convencional. Sin embargo, la falta de regularización de Uber fue motivo de preocupación para algunos sectores, que veían en esta situación una competencia desigual y potencialmente perjudicial para el mercado del transporte de pasajeros en Argentina.

Después de un período de enfrentamientos y tensiones, se iniciaron negociaciones entre Uber y las autoridades argentinas para establecer un marco regulatorio que permitiera la operación legal de la empresa en el país. Estas negociaciones fueron complejas y llevaron tiempo, ya que implicaban resolver cuestiones relacionadas con la seguridad, los derechos laborales de los conductores y la competencia justa en el mercado.

Finalmente, en algunas ciudades argentinas se logró alcanzar acuerdos que permitieron la operación legal de Uber bajo ciertas condiciones y regulaciones establecidas por las autoridades locales. Sin embargo, en otras ciudades, la situación continuó siendo objeto de controversia y debate, con enfrentamientos entre partidarios y opositores de la presencia de Uber.

En resumen, el proceso de regularización de Uber en Argentina ha sido gradual y ha enfrentado desafíos significativos debido a las diferencias de opiniones y a los intereses en juego. Aunque la empresa ha logrado establecerse en algunas ciudades bajo un marco legal, la controversia en torno a su operación continúa siendo un tema relevante en el panorama del transporte de pasajeros en el país.

No solo que fue gradual y ha enfrentado desafíos y hasta situaciones hostiles, sino que aun no es integral, y en nuestra ciudad, aún opera desde la informalidad y continua operando de manera ilegal, algo conocido por sus conductores pero que les permite trabajar de manera ventajosa sin tener que someterse a las formalidades que si deben hacerlo los choferes de taxis profesionales.

La falta de regularización integral de Uber en algunas ciudades argentinas, como en nuestra ciudad, ha generado una situación de desigualdad y competencia desleal en el mercado del transporte de pasajeros. Mientras que los conductores de taxis profesionales están sujetos a estrictas regulaciones y requisitos, los conductores de Uber pueden operar de manera informal y sin someterse a las mismas formalidades.

Esta situación plantea serias preocupaciones en términos de equidad y seguridad para los usuarios del servicio, así como para los propios conductores. La falta de regulación integral puede dar lugar a prácticas no éticas y situaciones de riesgo para todas las partes involucradas.

Por lo tanto, es fundamental que las autoridades locales aborden esta cuestión de manera efectiva y establezcan un marco regulatorio que garantice la seguridad y la equidad en el transporte de pasajeros, tanto para los conductores de taxis como para los de Uber. Solo así se podrá promover un ambiente de competencia justa y proteger los derechos de todos los actores involucrados en este sector.

Como ya he expresado en líneas anteriores, identificar a un vehículo que este realizando funciones para Uber, y de esa manera generando ganancias, tanto para la

empresa como propias, es muy difícil, entendiendo que no tienen ninguna identificación que haga saber a las autoridades que es un auto que esta transportando pasajeros a través de un contrato tácito de manera privada.

La falta de identificación clara en los vehículos que prestan servicios para Uber representa un desafío significativo para las autoridades y los usuarios por igual. A diferencia de los taxis, que suelen tener distintivos visuales como carteles luminosos o colores específicos, los autos de Uber pueden ser difíciles de distinguir en la vía pública.

Esta falta de identificación puede plantear preocupaciones en términos de seguridad y regulación del transporte de pasajeros. Sin una forma clara de distinguir los vehículos de Uber, puede resultar complicado para los usuarios verificar la legitimidad del servicio y para las autoridades controlar y regular adecuadamente esta actividad.

Por lo tanto, es importante considerar medidas que permitan una identificación clara de los vehículos que operan para Uber, ya sea a través de distintivos visuales, placas especiales u otros medios. Esto contribuiría a mejorar la transparencia y la seguridad en el transporte de pasajeros, beneficiando tanto a los usuarios como a los conductores y a la comunidad en general.

II. Efectivización de la actividad.

Como es imaginable, la primera ciudad en la que desembarco la empresa privada de transporte de pasajeros, fue la ciudad mas significativa del país, por ser su capital, la ciudad de Buenos Aires, esto era de esperar, ya que es una ciudad grande y con mucho movimiento.

La llegada de Uber a Buenos Aires en 2016 marcó un hito en la industria del transporte en Argentina. Desde el principio, esta incursión generó tensiones entre los taxistas tradicionales y el nuevo modelo de negocio representado por Uber. Para los taxistas, Uber representaba una amenaza directa a su forma de trabajar y a su monopolio en el mercado del transporte de pasajeros. Por otro lado, Uber ofrecía una alternativa atractiva tanto para los usuarios como para los conductores, con tarifas competitivas y una experiencia de viaje más moderna y conveniente. Este conflicto entre lo tradicional y lo innovador, entre lo establecido y lo disruptivo, sentó las bases para un debate más amplio sobre la regulación del transporte y los derechos laborales en Argentina. A lo largo de los años siguientes, este conflicto se intensificaría y se expandiría a otras ciudades del país, evidenciando las tensiones entre la innovación tecnológica y la regulación gubernamental.

la diferencia en las tarifas entre Uber y los servicios de taxi tradicionales es uno de los aspectos más destacados de esta competencia. Mientras que los servicios de taxi están sujetos a regulaciones estrictas en cuanto a las tarifas, que suelen ser establecidas por las autoridades locales, Uber tiene la libertad de establecer sus propias tarifas en función de la oferta y la demanda del mercado. Esto significa que los precios de Uber pueden variar según la hora del día, la ubicación y otros factores, lo que a menudo resulta en tarifas más competitivas y atractivas para los usuarios.

Además, la capacidad de los usuarios de conocer y aceptar el precio antes de solicitar un viaje también añade transparencia y comodidad al proceso. Sin embargo, esta flexibilidad tarifaria ha sido objeto de críticas y controversias, ya que algunos argumentan que puede llevar a aumentos excesivos durante momentos de alta demanda, lo que afecta negativamente a los usuarios.

Más allá de lo que pase con los usuarios en general, que no deja de ser importante porque afecta a la comunidad en general, aunque es ella quien opta por el servicio que quiere tomar, el énfasis en la falta de regularización se hace por la competencia desleal que esto genera, y en consecuencia el perjuicio que les provoca a los trabajadores del sector público de transporte de pasajeros.

a competencia desleal que surge de la falta de regularización de Uber es una preocupación central para los trabajadores del sector público de transporte de pasajeros. Mientras que los conductores de taxi tradicionales están sujetos a una serie de regulaciones y requisitos que deben cumplir para operar legalmente, los conductores de Uber pueden evadir estas regulaciones y ofrecer servicios sin las mismas restricciones. Esto les otorga una ventaja competitiva injusta, ya que no están sujetos a los mismos costos operativos y responsabilidades legales que enfrentan los conductores de taxis. Como resultado, los conductores de taxi pueden experimentar una disminución en sus ingresos y una pérdida de clientes debido a la competencia desleal de Uber. Esta situación resalta la importancia de establecer un marco regulatorio equitativo que garantice condiciones justas para todos los actores del mercado del transporte de pasajeros.

De hecho, hoy en día, Uber es ilegal en Buenos Aires y aún la actividad se encuentra fuera de la regularización legal en el ámbito de la provincia de Buenos Aires. Me remitiré a las pruebas concretas.

Aunque la plataforma sigue operando en la ciudad, su legalidad sigue siendo objeto de debate y controversia. Desde su llegada a Buenos Aires hace varios años, Uber ha enfrentado desafíos regulatorios y resistencia por parte de los sectores del transporte tradicional, especialmente de los taxistas. A pesar de los esfuerzos por parte de las autoridades para regularizar su operación, todavía no se ha alcanzado un acuerdo definitivo.

La falta de una regulación clara ha creado una situación de incertidumbre tanto para los conductores de Uber como para los usuarios de la plataforma. Mientras tanto, los taxistas continúan expresando su preocupación por lo que perciben como competencia desleal por parte de Uber, ya que los conductores de la plataforma no están sujetos a las mismas regulaciones y costos operativos que los taxistas tradicionales.

Aunque Uber sigue siendo una opción popular para muchos usuarios debido a su conveniencia y tarifas competitivas, la falta de claridad en su estatus legal continúa siendo un tema pendiente en Buenos Aires. La situación actual destaca la necesidad de un marco regulatorio claro y equitativo que aborde las preocupaciones tanto de los taxistas como de las empresas de transporte compartido como Uber.

III. Caso jurisprudencial.

En el año 2023, un fallo determino como **ilegal** el desarrollo de tareas laborales para la empresa Uber, es decir, su desempeño e ngeneral en la ciudad.

El 10 de Julio de 2023, precisamente, el juez Victor Rodolfo Tionfetti unifico dos demandas colectivas en contra del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y declaro que Uber es una actividad literalmente **ilegal**.

Sin dudas que esta decisión marca un antecedente importante para la empresa en nuestro país, ya que deberá ajustarse a las leyes y regularizarse cuanto antes sino quiere seguir enfrentando situaciones hostiles y hasta riesgosas jurídicamente, ya que si un usuario sufre consecuencias en algún viaje, la empresa deberá responder por ello.

Profundizaremos en el análisis del litigio, debido a que es muy importante conocer la opinión de las autoridades judiciales en cuanto al desarrollo de la actividad.

Por un lado, se habían presentado a la Justicia peones, choferes, propietarios de taxis y empresas del sector, representados por el Sindicato de conductores de Taxi de la Caba y la Asociación Civil Taxistas Unidos. La acción colectiva pretendía que se condene al GCBA “a desplegar su poder de policía, que interdicte o disponga la readecuación de las actividades desarrolladas a través de la empresa y plataforma virtual denominada comúnmente Uber.

Por la otra parte, se encontraban los choferes de Uber, que pedían que se permita el desarrollo de la actividad fundándose en que eran tratos privados que estaban permitidos.

Ttanto socios conductores, particulares y usuarios pasajeros de la aplicación, representados por la Asociación de Protección de Consumidores Proconsumer, habían presentado una demanda colectiva en la que pedían que se declare que “los servicios de transporte privado de pasajeros que los usuarios contratan por medio de sus aplicaciones móviles con prestadores no se encuentran prohibidos por ninguna norma y, por ende, se encuentran permitidos”.

Es decir, estas eran las dos caras del juicio, por un lado quienes pedían que se controle y se sancione a quienes realizaban la actividad, haciendo una petición al gobierno de la ciudad a que imponga su poder de policía para llegar a tal fin; y la contraparte, que pedía que se deje desarrollar la actividad en el sector privado, ya que desde su lado no encuentran fundamentos para que ello no se haga.

De esta manera, pidieron que se declare la inconstitucionalidad de toda norma administrativa que pretenda extenderle a este servicio, la misma regulación para remises o taxis. Asimismo, que el gobierno porteño se abstenga de prohibirlo o afectarlo de cualquier modo. Sin dudas es entendible el pedido de quienes lo hicieron, atendiendo a que se trataba de actividades laborales, que en muchas ocasiones son sostén de una familia, pero debo decir, permitiéndome opinar al respecto, que no coincido.

En sus considerandos, el fallo definió al sistema Uber como una dinámica compleja. “Se trata de una actividad comercial que engloba un modelo de negocios realizada donde el programa o app, perteneciente a la empresa, permite entre sus muchas funciones, convenir servicios de transporte de pasajeros por un precio”

De esta manera, existe una relación entre la empresa de alcance global, usuarios y conductores de vehículos automotor, donde el poder de policía enfrenta los desafíos del ciberespacio, la transmisión de datos personales, la geolocalización y la sociedad de la información.

En este sentido, el juez Trionfetti valoró como insegura la actividad que presta el sistema Uber en la Ciudad y explicitó los riesgos que implica ya que “la empresa no exige la debida licencia requerida para la actividad, y la imposibilidad de controlar en debida forma las licencias de los conductores por la autoridad competente ante la falta de información de la empresa a los organismos de control”. Es decir que la decisión estuvo en parte fundada por la peligrosidad que representa la actividad de la empresa Uber, ya que el juez debe velar por la seguridad de la población, y entendió que al no estar regularizada la actividad, significa un limite para poder controlarla.

En la producción de la prueba, las diferentes áreas del gobierno, demostraron que no existía una solicitud de aprobación de la actividad, ni ánimos de regularizarla de forma enfática.

Asimismo, expresó que, desde su punto de vista, el gobierno porteño “dio cuenta de los numerosos controles de tránsito vehicular que realizó, incluso muchos de ellos con resultados positivos respecto de la actividad interdicta. También destaco las actividades realizadas por el demandado tendiente a las clausuras de supuestos locales Uber”. No obstante, en cuanto a la actividad del sistema Uber en la Ciudad, afirmó expresamente que “es ilegal”.

“Dada la potencial afectación de muchas fuentes de trabajo, la conveniencia de una regulación integral de fenómenos como el aquí examinado (...) habré de comunicar mi decisión, una vez firme, y como medida de colaboración, al Sr. Jefe de Gobierno, a la Legislatura y al Ente Único Regulador de los Servicios Públicos” Este fragmento es sumamente importante, ya que además de la decisión estar fundada en la falta de seguridad para los pasajeros, y para los mismos conductores, también hace referencia de manera indirecta a la competencia desleal que genera que la actividad privada no este regularizada al igual que la del sector público.

Dicha comunicación, se realizará con el fin “de que de acuerdo a sus competencias específicas, determinen la regulación posible de la actividad examinada bajo lo que he denominado Sistema Uber u otra similar, según la oportunidad, mérito y conveniencia que estimen necesario”. De esta manera, para el juez, si Uber cumple con la legalidad se podrá “hallar una solución integral”.

El fallo en cuestión, aunque sea de primera instancia, arroja importantes luces sobre la necesidad de regularizar la actividad de Uber y otras plataformas similares. Es evidente que la intención de la justicia no es prohibir esta forma de transporte, sino más bien establecer regulaciones que garanticen la seguridad tanto de los pasajeros como de los conductores. Al regularizarla, se podrán implementar una serie de requisitos que velen por la integridad y protección de todas las partes involucradas, así como también asegurar una competencia justa con otras formas de transporte.

Es esencial destacar que el fallo hace hincapié en la falta de seguridad y la competencia desleal, dos aspectos clave que han sido abordados en este trabajo de investigación. Coincido plenamente con el juez en estas consideraciones, ya que son fundamentales para garantizar un ambiente seguro y equitativo en el sector del transporte de pasajeros.

En resumen, este fallo sienta las bases para futuras regulaciones que promuevan un equilibrio entre la innovación tecnológica y la protección de los derechos y la seguridad de los ciudadanos. Es un paso importante hacia adelante en el camino hacia un sistema de transporte más seguro, eficiente y justo para todos.

Desarrolle un análisis un poco extenso de la ciudad de Buenos Aires, teniendo como justificativo la importancia que tiene la ciudad para nuestro país, y que aun en ella, la actividad sigue siendo ilegal.

la ilegalidad de Uber también plantea preocupaciones legítimas en términos de seguridad y competencia justa. La falta de regulación puede dejar a los usuarios vulnerables a posibles riesgos, como conductores no autorizados o vehículos no inspeccionados. Además, los taxistas tradicionales se sienten injustamente perjudicados por la competencia desleal que representa Uber, ya que deben cumplir con una serie de requisitos y regulaciones que no se aplican a las plataformas de trsmnds que brindan su servicio a través de una solicitud digital.

En este contexto, la ciudad de Buenos Aires se encuentra en una encrucijada, buscando un equilibrio entre la innovación tecnológica y la protección de los derechos y la seguridad de sus ciudadanos. La legalización de Uber podría ofrecer una solución a largo plazo al proporcionar un marco regulatorio claro y establecer estándares de seguridad y calidad para todos los servicios de transporte de pasajeros en la ciudad. Sin embargo, este proceso requiere un diálogo abierto y constructivo entre todas las partes interesadas, incluidos los conductores, los usuarios, los taxistas y las autoridades gubernamentales.

IV. Regularización de Uber en el país.

En esta sección haremos hincapié en los primeros pasos legales de Uber en el país, debido a que luego de expresarme tanto sobre la necesidad de la regularización de la actividad, me gustaría hacer mención a aquellas ciudades que han plasmado un marco normativo para el desarrollo de Uber.

La primera ciudad en regularizar la actividad fue Mendoza, lógicamente todo fue motivado por la presión de la masa de taxistas, tanto titulares como choferes empleados, quienes veían afectadas sus ganancias a partir del desembarco de Uber que actuaba desde la informalidad.

Es pertinente aclarar que la decisión no fue unánime y hubo una parte de votos negativos, catorce para ser precisos, contra veinticuatro votos positivos, del senado provincial.

Lo significativo fue la modificación del a norma de transito 6082, a partir de la cual las comapañas, en este caso Uber, podrán funcionar bajo la modalidad de “servicio de transporte privado a través de plataformas electronicas”.

Para poder circular de forma legal, los propietarios deberán registrar los vehículos y abonar un monto por la habilitación, detalle no menos importante, debido a que al ser una empresa extranjera, las ganancias que no son propias de los conductores, van a parar a otros países y no son invertidas en Argentina.

Entre las exigencias, acordadas en las modificaciones a la norma, se encuentra, además, que las firmas deberán abonar un impuesto que se destinará a un fondo para el financiamiento en la adquisición de nuevas unidades de transportes y que los choferes de taxis también puedan ser parte de la compañía, esto es, ofrecer ambos servicios. Se trata de una "sobrealícuota del 1% sobre el total del viaje en el impuesto sobre los ingresos brutos que corresponda a la actividad". En este párrafo se puede ver atendida la competencia desleal que mencionamos a lo largo y ancho del trabajo final, es decir, se tiene en cuenta a los choferes de taxis y se les otorga permiso para que también puedan desarrollar la actividad, que igualmente genera una controversia entre los titulares de las licencias de taxis con los choferes empleados, pero no se puede dejar de destacar la inclusión en la actividad para quienes se han visto en una posición de desventaja mientras la actividad se encontraba en la informalidad e ilegalidad.

A partir de esta regularización quedaron de manifiesto las diferencias entre los servicios de transporte del sector público y los del sector privado, a quienes se les ha impuesto una determinada cantidad de prohibiciones, a lo cual no estaban acostumbrados los conductores de Uber:

la inscripción de una autorización, provisoria y precaria; la prohibición de hacer oferta pública; tampoco se les garantiza una rentabilidad razonable bajo un régimen tarifario, ya que no prestan un servicio de interés general, sino privado y no cumplen un servicio continuo, sino ajustado a la demanda, y las solicitudes precursadas por el sistema.

Un detalle super importante se encuentra en el ámbito tributario, ya que a partir de la entrada en vigencia de la norma, los propietarios de Uber deben pagar un impuesto, y lo recaudado será destinado a la adquisición de nuevas unidades de transporte público. Es importante esto, debido a que es una buena estrategia para recuperar el tiempo en el que ha estado en desventaja el transporte público, y a partir de un impuesto que pague el sector privado de transporte, en especial Uber, crecer para poder equilibrar el servicio.

Es importante remarcar esta novedosa regularización, ya que Mendoza es la única provincia en donde Uber esta formalmente regularizado, pero esto no significa, claro está, que la aplicación no opera en las demás provincias del país, sino que lo hace desde la informalidad y la ilegalidad, como se ha remarcado en este trabajo de investigación.

La formalización y regulación de Uber en Mendoza ciertamente destacan como un caso único dentro del panorama de las provincias argentinas. La decisión de Mendoza de promulgar regulaciones específicas para permitir la operación de Uber refleja un enfoque más progresivo hacia la innovación tecnológica y el transporte urbano. Sin embargo, esta situación no se replica en otras provincias del país.

A pesar de la falta de regulación formal en algunas provincias, Uber ha continuado operando en Argentina, lo que refleja la demanda y popularidad del servicio entre los usuarios. Sin embargo, esta situación también ha generado tensiones con los servicios de taxis tradicionales y las autoridades locales, que buscan proteger y regular el transporte público de pasajeros.

En resumen, la regularización de Uber en Mendoza destaca como un ejemplo de cómo la legislación puede adaptarse a la tecnología emergente para proporcionar soluciones de transporte innovadoras. Sin embargo, queda pendiente el desafío de encontrar un equilibrio entre la innovación y la regulación en otras provincias argentinas donde Uber opera en un entorno de informalidad e ilegalidad.

Más allá de que desde algunos sectores se ha intentado regularizar la actividad privada de Uber en más de una ocasión, y hasta en algunas oportunidades por autoridades gubernamentales, es factible pensar que a los gobiernos locales no les favorece del todo la regularización de la empresa de transporte privado, exceptuando que se considere abonar impuestos mensuales y parte de las ganancias puedan desembarcar en las arcas de los gobiernos para solventar el gasto público. Menciono esto porque los servicios de transporte público, en especial los taxis, como se ha repasado a lo largo de los capítulos, tienen varios aspectos en los que deben realizar una erogación de dinero para poder seguir circulando y estar al día desde la parte administrativa, inclusive, las transferencias de las licencias se dan en un “*mercado negro*” ya que como he expresado, la mayoría de las licencias tienen la condición de intransferibles, aunque se puede decir que esto ha sido reformado y algunas que en principio contaban con esa característica, luego han podido y pueden ser transferidas; esto genera un ingreso al gobierno local, ya que al transferir una licencia en Rosario se debe abonar un canon, que hoy ronda el \$1.000.000 (millón de pesos), es por ello que no esta tan bien visto la regularización de Uber, y las charlas que se han dado para que pueda llevarse a cabo un marco normativo, han tenido como traba la parte económica.

En Cordoba, que es la segunda ciudad más grande de Argentina, también ha habido grandes controversias en lo que respecta a formalizar la actividad, no solo entre prestadores públicos de la industria del transporte y prestadores del sector privado, sino entre los mismos y las autoridades gubernamentales que deben cooperar para ello.

Para tener como parámetro, vamos a profundizar también en la situación de Uber en Cordoba, habiendo investigado sobre Buenos Aires, y sobre Mendoza, podemos concluir con la ciudad de Cordoba para presentar un panorama claro de la situación de la empresa en nuestro país.

Profundizar en la situación de Uber en Córdoba es crucial para comprender el panorama general de la empresa en Argentina. Córdoba, como una de las ciudades más grandes y desarrolladas del país, representa un mercado importante para servicios de transporte como Uber. Sin embargo, al igual que en otras provincias argentinas, la situación legal y regulatoria de Uber en Córdoba ha sido objeto de debate y controversia.

A diferencia de Mendoza, donde se ha establecido un marco regulatorio específico para permitir la operación de Uber de manera legal, en Córdoba la situación es diferente. Hasta el momento, Uber opera en un entorno de informalidad e ilegalidad en la provincia. Esto se debe a la falta de regulaciones claras y específicas que aborden la operación de servicios de transporte basados en aplicaciones móviles como Uber.

La ausencia de regulaciones adecuadas ha generado tensiones entre Uber, los conductores, los usuarios y las autoridades locales en Córdoba. Por un lado, los usuarios valoran la conveniencia, accesibilidad y tarifas competitivas que ofrece Uber. Sin

embargo, los taxistas tradicionales y las autoridades locales pueden ver la presencia de Uber como una amenaza para el sector del transporte público y una violación de las regulaciones existentes.

En este contexto, la situación de Uber en Córdoba se encuentra en un limbo legal, con la empresa operando en un área gris mientras las autoridades y los legisladores debaten cómo abordar la cuestión. La regularización de Uber en Córdoba requerirá un enfoque equilibrado que tenga en cuenta tanto las necesidades de los usuarios como la protección de los intereses de los conductores de taxis tradicionales y el cumplimiento de las normativas de transporte público.

El Ministerio Público Fiscal se ha pronunciado en Córdoba acerca de la situación legal de Uber, pero desde un lado contrario a la voluntad de regularizar la actividad, es más, desestimo la posibilidad de exigirle a la Municipalidad de Córdoba que regule los servicios que brinda la aplicación Uber, debido a que ya hay una ordenanza para el transporte, por lo tanto la normativa vigente no autoriza a Uber y no permite que los autos destinados a hacer uso de la aplicación circulen por las calles de la ciudad. Esta postura parece un poco de estancamiento, ya que con ese criterio no habría que allornarse a la realidad y a las actualizaciones que van sufriendo las actividades en general.

Córdoba contempla en su ordenanza 13.994 sanciones económicas a los conductores que transporten pasajeros con viajes concertados a través de aplicaciones, como es el caso de Uber.

Capítulo 4.

Conclusiones y bases legales para la regularización de Uber en Rosario.

I. Naturaleza jurídica de Uber

Este es un tema que sin dudas posee varios grises y vacíos legales, debido a que Uber se percibe de diferentes formas a lo largo del mundo, pero lo que esta claro es que es una empresa multinacional que brinda un servicio de viajes a través de un pedido formulado por una aplicación. Pero es interesante plantear la siguiente pregunta, ¿Es una aplicación que presta servicios de viajes, o que solo conecta usuarios con choferes?.

Efectivamente, la relación jurídica entre Uber, los conductores y los usuarios puede entenderse como tridimensional, con diferentes elementos y responsabilidades involucradas para cada parte. Uber actúa como intermediario facilitando la conexión entre los usuarios que necesitan un viaje y los conductores dispuestos a proporcionarlo. Sin embargo, la dinámica de esta relación puede ser objeto de interpretaciones legales divergentes, lo que contribuye a la complejidad de la naturaleza jurídica de Uber.

Desde la perspectiva de Uber, la empresa sostiene que opera como una plataforma tecnológica que simplemente facilita la transacción entre los usuarios y los conductores. Por lo tanto, argumenta que no es responsable de la prestación real del servicio de transporte, sino que brinda una herramienta para que terceros realicen transacciones entre sí.

Por otro lado, los conductores de Uber son considerados trabajadores independientes o contratistas autónomos en lugar de empleados de la empresa. Esto significa que tienen cierto grado de autonomía en la prestación del servicio, como determinar sus propias horas de trabajo y aceptar o rechazar viajes según su conveniencia.

Por último, los usuarios que solicitan viajes a través de la plataforma de Uber están celebrando un contrato de transporte con el conductor que acepta la solicitud. Aunque Uber establece las tarifas y proporciona orientación sobre la ruta, la responsabilidad final de la prestación del servicio recae en el conductor.

En resumen, la relación jurídica entre Uber, los conductores y los usuarios es compleja y multifacética, con diferentes niveles de responsabilidad y obligaciones legales para cada parte. Esta dinámica tridimensional ha sido objeto de debate y litigios en muchos países mientras las autoridades y los tribunales buscan determinar la clasificación y la regulación adecuada para las operaciones de Uber.

II. Sujetos de la relación jurídica.

Es crucial resaltar que el Estado no puede permitirse ser complaciente ni ignorar la situación. Las plataformas como Uber han llegado y se han establecido de manera informal en numerosas provincias, e incluso han sido regularizadas en lugares como Mendoza. Por lo tanto, esta realidad debe ser reconocida y abordada de manera responsable por las autoridades.

La presencia de Uber y otras aplicaciones de transporte es un hecho innegable en el panorama urbano actual. Ignorar su existencia o tratar de suprimirla sin abordar adecuadamente sus implicaciones sería contraproducente y podría conducir a una mayor informalidad y falta de regulación en el sector del transporte de pasajeros.

En lugar de adoptar una postura pasiva, el Estado debe enfrentar esta realidad de manera proactiva y buscar soluciones que equilibren los intereses de todos los actores involucrados, incluidos los conductores, los usuarios y los taxistas tradicionales. Esto implica desarrollar marcos regulatorios que aborden las preocupaciones de seguridad, competencia justa y derechos laborales, al tiempo que fomenten la innovación y la eficiencia en el transporte de pasajeros.

En lo que respecta al transporte urbano es el Estado provincial, quien a través de las facultades que le otorga la Constitución Nacional, en sus artículos 121 y 122, el que debe dictar las leyes que mejoren el servicio urbano de pasajeros, es por estas facultades que no podemos hacer a un lado al Estado en esta situación, si bien el transporte urbano esta regulado, se debe hacer hincapié en tratar este tema, para prohibirlo de manera definitiva o para permitirlo dentro de un marco normativo, cualquiera sea la decisión que se adopte, deberá llevar los fundamentos.

Comparto la opinión de que sería beneficioso seguir el ejemplo de Mendoza y establecer una ley que regule de manera uniforme la actividad de plataformas como Uber. Esta ley debería imponer deberes y obligaciones tanto a las empresas como a los conductores, con el objetivo principal de garantizar la seguridad de los pasajeros y proporcionar un marco legal claro y actualizado.

Al establecer un marco regulatorio vigente, se brindaría seguridad jurídica a todos los participantes involucrados en el contrato tácito de transporte, lo que a su vez fomentaría un ambiente más justo y equitativo en el sector. Es fundamental que esta regulación sea cuidadosamente diseñada para abordar las necesidades y preocupaciones de todas las partes interesadas, promoviendo al mismo tiempo la innovación y la competencia leal en el mercado del transporte urbano de pasajeros.

Además, al regular la actividad de empresas como Uber, se podría establecer un sistema de control y supervisión más efectivo, lo que ayudaría a prevenir situaciones de competencia desleal y a garantizar el cumplimiento de estándares de seguridad y calidad en el servicio. Esto incluiría la implementación de requisitos mínimos para los conductores, la verificación técnica de los vehículos, y la adopción de medidas para proteger los derechos de los trabajadores del sector.

Asimismo, una regulación adecuada permitiría a las autoridades establecer mecanismos para la resolución de conflictos y la protección de los consumidores en caso de reclamos o disputas relacionadas con el servicio de transporte. Esto contribuiría a fortalecer la confianza de los usuarios en el sistema y a garantizar una experiencia segura y satisfactoria para todos los involucrados.

Esta a las claras que Uber no puede seguir operando desde la sombra, desde la informalidad y sin pautas legales que le pongan límites y le exijan cumplir con ciertos requisitos tendientes a proteger la integridad del usuario y que, al menos, le dificulte la posibilidad de evadir impuestos.

La falta de regulación adecuada para empresas como Uber crea un entorno propicio para prácticas desleales y riesgos para los usuarios. La ausencia de límites legales y requisitos de cumplimiento puede llevar a situaciones de abuso por parte de la empresa y sus conductores, así como a problemas de seguridad y protección para los pasajeros.

Por ello, es crucial establecer un marco normativo que defina claramente las responsabilidades y obligaciones tanto de la empresa como de los conductores, garantizando que se cumplan estándares de seguridad, calidad y equidad en la prestación del servicio. Esto incluye la implementación de medidas para proteger los derechos de los usuarios, como la obligación de contar con seguro de responsabilidad civil y de cumplir con normas de seguridad vehicular.

Además, la regulación adecuada de Uber permitiría establecer mecanismos de supervisión y control para prevenir prácticas ilegales, como la evasión de impuestos o la competencia desleal con otros medios de transporte público. Asimismo, proporcionaría canales de resolución de conflictos y protección al consumidor en caso de reclamos o disputas.

En definitiva, la regularización de Uber es fundamental para garantizar un entorno seguro, justo y transparente para todos los actores involucrados en el transporte urbano de pasajeros, y para promover un desarrollo sostenible y equitativo de este sector en nuestra ciudad.

Mencione imposibilidad de que Uber continúe operando en un estado de ausencia de regularización se fundamenta en varios aspectos importantes. En primer lugar, como mencionas, su actividad actual contradice los principios y supuestos de la normativa preexistente, la cual fue concebida en una época diferente y para un contexto distinto al actual. Las leyes y regulaciones en materia de transporte urbano de pasajeros fueron diseñadas para un escenario más tradicional y convencional, que no contemplaba la existencia de plataformas digitales ni la economía colaborativa.

Los pilares fundamentales de Uber, basados en la tecnología y la economía colaborativa, no encajan fácilmente dentro del marco legal existente, lo que genera una situación de incompatibilidad y vacío normativo. La regulación actual no aborda

adecuadamente las características y dinámicas propias de las aplicaciones de transporte como Uber, lo que dificulta su integración dentro del sistema legal establecido.

- Relación entre Estado y empresas.

El Gobierno tiene la responsabilidad de proporcionar respuestas claras a todos los participantes de la sociedad, y como he argumentado anteriormente, debe garantizar seguridad jurídica para todos los ciudadanos. La problemática surgida con compañías como Uber, que hemos analizado detalladamente a lo largo de este trabajo, no puede dejarse en un área de incertidumbre. No es aceptable que una actividad esté permitida en un lugar y carezca por completo de legislación en otro. El Gobierno debe establecer normativas claras y específicas para regular estas actividades. La regulación es la herramienta más efectiva para brindar claridad y certeza en este ámbito. Los involucrados en el sector del transporte, ya sean taxistas o sus sindicatos, deben comprender que la regulación no implica que su servicio sea ineficaz. Por el contrario, su objetivo principal es proteger los intereses establecidos por el Gobierno y, sobre todo, garantizar la seguridad y protección del usuario.

El proceso de regularización de Uber es una tarea que recae principalmente en el Estado en su faceta administrativa. Aunque tradicionalmente el derecho administrativo se relaciona con el sector público, en este caso particular, la regularización de Uber tiene un impacto directo en el servicio público de transporte. Aunque Uber es una empresa privada, su operación en la informalidad e ilegalidad afecta significativamente el funcionamiento del transporte público. Por lo tanto, es responsabilidad del Estado abordar este desafío y establecer un marco legal claro que regule las actividades de Uber, garantizando así la protección de los usuarios y la equidad en el mercado del transporte de pasajeros.

Al regular la actividad de Uber, el Estado estará en capacidad de proporcionar respuestas claras y respaldadas por la legislación a todas las partes involucradas en esta industria. Esto significa que tanto los conductores como los usuarios podrán contar con un marco legal definido que proteja sus derechos y establezca responsabilidades claras en caso de problemas o controversias. Además, la regulación permitirá al Estado establecer pautas y estándares mínimos de calidad para los servicios de transporte ofrecidos a través de Uber, lo que contribuirá a garantizar la seguridad y la satisfacción de los usuarios. En caso de incumplimiento de estas normas, las autoridades tendrán la facultad de imponer sanciones adecuadas para asegurar el cumplimiento de la ley y la protección de los ciudadanos.

Además, la regulación de Uber permitirá al Estado ejercer un control más efectivo sobre aspectos cruciales como la seguridad vial y la protección del medio ambiente. Al establecer requisitos específicos para los vehículos utilizados en la plataforma y para los conductores, se podrán mitigar riesgos relacionados con el mantenimiento de los autos, la capacitación de los choferes y el cumplimiento de normativas de tránsito. De esta manera, se promoverá un ambiente más seguro para los usuarios y se contribuirá a reducir el impacto ambiental de la actividad de transporte.

La sociedad a través del esfuerzo que hace abonando los impuestos correspondientes en una economía al límite como la que hoy nos toca atravesar en nuestro país, invierte en la infraestructura y obra pública, por lo tanto, lo mínimo que debería hacer el Estado es cuidar esta faceta y no amedrentarla, dejando en alza una actividad que puede

contaminar, deteriorar las calles, o hacer uso indebido del espacio público, y por supuesto, no descuidar al usuario.

Uber es un servicio de transporte y al ser de interés general debe ser controlado de alguna manera y para ello el Estado cuenta con diversas herramientas, como la *concesión, el permiso, la autorización y la habilitación*, detallare a ellas para entender las diferencias y cual podría ser más idónea.

Concesión. Según Marhienoff:

El acto mediante el cual el Estado encomienda a una persona humana o jurídica, pública o privada, por un tiempo determinado, la organización y el funcionamiento de un servicio público, dicha persona, denominada concesionario actúa a su propia costa y riesgo, percibiendo por su labor la retribución correspondiente, que puede consistir en el precio pagado por los usuarios o en subvenciones y garantías otorgadas por el Estado, o ambas a la vez.

Si bien se podría asimilar bastante a la empresa Uber, considero personalmente que no sería la herramienta más idónea dentro de las posibles, teniendo en cuenta que para mi Uber es perteneciente totalmente al sector privado, y la concesión en el derecho administrativo se utiliza para los servicios públicos, por lo cual no encajaría en los parámetros mínimos.

Mientras que Uber es una empresa privada que ofrece un servicio de transporte a través de una plataforma digital, la concesión en el derecho administrativo se refiere a la delegación de la prestación de un servicio público a una entidad privada, bajo ciertas condiciones y regulaciones establecidas por el Estado.

En el caso de Uber, su modelo de negocio se basa en la prestación de un servicio de transporte privado, donde los conductores utilizan sus propios vehículos para brindar el servicio a los usuarios que lo solicitan a través de la aplicación. Por otro lado, la concesión implica la transferencia de la responsabilidad de la prestación de un servicio público, como el transporte público, a una empresa privada, pero sujeto a un marco normativo y regulador establecido por el Estado.

Dada esta diferencia conceptual y jurídica, es comprensible que la concesión no sea la herramienta más adecuada para regular empresas como Uber, cuyo modelo de negocio difiere significativamente de la prestación de un servicio público bajo concesión.

Permiso: Según Olivieri:

Acto jurídico administrativo de naturaleza contractual, por el cual el Estado satisface necesidades generales valiéndose de la colaboración voluntaria de los administrados para la prestación de dichos servicios.

Habilitación: Según Olivieri:

Es la autorización genérica por la cual la Administración faculta a un particular a que pueda operar en la prestación de un servicio, el cual no tiene carácter de servicio público, por lo que su permanencia o continuidad, no depende directamente de la autoridad Estatal.

Creo personalmente que la herramienta más adecuada para regularizar Uber, ligada al derecho administrativo, es esta última, debido a que refiere a que no debe ser

necesariamente un servicio público y es la administración quien le otorga las facultades al particular para que pueda desarrollar la actividad.

Más allá de que no bastaría con una sola habilitación, sino que sería sumamente necesario un marco de leyes que además de la habilitación regule la actividad, imponiéndole requisitos y exigencias, me parece una buena herramienta como para incluir en la formalización de la empresa Uber en Rosario.

a regularización de empresas como Uber no se limita simplemente a obtener una habilitación o permiso para operar. Es fundamental contar con un marco legal completo que regule todos los aspectos relevantes de la actividad, garantizando la protección de los usuarios, la seguridad vial y la equidad en el mercado.

Este marco normativo debería incluir requisitos y exigencias claras para los conductores y la empresa, abordando aspectos como la seguridad de los vehículos, la calidad del servicio, los derechos de los trabajadores, la responsabilidad ante accidentes o incidentes, entre otros. Asimismo, es importante establecer mecanismos de supervisión y control efectivos para asegurar el cumplimiento de estas regulaciones.

La formalización de Uber en Rosario, o en cualquier otra ciudad, debería ser un proceso integral que involucre tanto a las autoridades gubernamentales como a la empresa y otros actores relevantes. Solo de esta manera se podrá garantizar una convivencia armoniosa entre los servicios de transporte tradicionales y las plataformas digitales como Uber, en beneficio de todos los involucrados y de la comunidad en general.

- Relación entre empresas y pasajeros.

Es importante sumergir la atención en que pasaría si existiese un accidente de tránsito, para comparar las consecuencias de una situación no regularizada con una que si lo esta, como lo es en el caso de Mendoza que la legislación sobre Uber contempla todos estos potenciales supuestos que pueden suceder en el transcurso de un viaje, y que velan por la seguridad integral del usuario.

Es fundamental considerar las posibles implicaciones de un accidente de tránsito, especialmente en el contexto de servicios de transporte como Uber. En una situación no regularizada, como la que se vive en algunas ciudades donde Uber opera de manera informal, las consecuencias de un accidente pueden ser mucho más complejas y difíciles de resolver.

En primer lugar, la falta de regulación puede generar incertidumbre sobre la responsabilidad y la cobertura de seguros en caso de accidente. Sin una normativa clara que establezca las obligaciones de la empresa y de los conductores, así como los derechos de los usuarios, las partes involucradas pueden encontrarse en una situación legal y financiera complicada.

Por otro lado, en lugares donde Uber está regularizado, como en Mendoza, la legislación suele contemplar estos escenarios y establecer mecanismos para proteger a todas las partes afectadas por un accidente. Esto puede incluir requisitos específicos de seguro, procedimientos de reporte y resolución de incidentes, así como sanciones para conductores que no cumplan con las normas de seguridad vial.

Ante la falta de regulación, en la ciudad de Rosario, que es el entorno sobre cual hicimos hincapié en el trabajo, en caso de existira un accidente, la responsabilidad objetiva recae

sobre el conductor del vehículo, por lo tanto este deberá responder ante el damnificado, responsabilidad que surge de lo expresado por el artículo 1757 del Código Civil y Comercial de la Nación, que versa lo siguiente:

“ARTICULO 1757.- Hecho de las cosas y actividades riesgosas. Toda persona responde por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización.

La responsabilidad es objetiva. No son eximentes la autorización administrativa para el uso de la cosa o la realización de la actividad, ni el cumplimiento de las técnicas de prevención.”

El artículo 1757 del Código Civil y Comercial argentino es de suma relevancia en el contexto de la responsabilidad civil, ya que aborda dos aspectos fundamentales: el riesgo y el vicio de las cosas. En primer lugar, el concepto de riesgo se refiere a la posibilidad de que una cosa ocasione daño a terceros, independientemente de la existencia de culpa por parte del propietario o poseedor de la misma. Esto significa que, si una cosa representa un riesgo para terceros, su propietario o poseedor será responsable por los daños que pueda causar, incluso si no ha actuado negligentemente.

Por otro lado, el concepto de vicio se refiere a un defecto en la fabricación o funcionamiento de una cosa que la hace inapropiada para su uso normal o natural. En este caso, el propietario o poseedor de la cosa también puede ser responsable por los daños que cause debido a este defecto, aunque no haya actuado con culpa.

La responsabilidad objetiva establecida en el artículo 1757 busca garantizar la protección de los derechos de las personas que resultan perjudicadas por el uso o la posesión de cosas que representan un riesgo o que tienen algún vicio. Esta responsabilidad se basa en el principio de reparación integral del daño, es decir, en la obligación de resarcir completamente los perjuicios sufridos por la víctima, independientemente de la existencia de culpa por parte del responsable.

En el contexto de los accidentes de tránsito, este artículo cobra especial relevancia, ya que establece que el simple hecho de conducir un vehículo implica asumir el riesgo inherente a esta actividad. Por lo tanto, en caso de que un conductor cause un accidente debido a su conducta imprudente o negligente, será responsable por los daños ocasionados, incluso si no actuó con dolo o intención de causar daño. Esto refleja la importancia de la responsabilidad objetiva en la protección de los derechos de las víctimas de accidentes de tránsito y en la promoción de una conducta responsable por parte de los conductores.

Me parece pertinente también hacer hincapié en lo que se conoce como actividad riesgosa, atendiendo a que Uber realizando viajes a lo largo de las ciudades, a mi entender esta emprendiendo una actividad riesgosa.

Voy a introducir el concepto de actividad riesgosa propuesto por Lorenzetti:

La actividad riesgosa o peligrosa constituye la conjunción de acciones, conductas, operaciones o trabajos desarrollados por una persona, empresa u organización económica que generalmente (aunque no de modo excluyente) puede estar vinculada causalmente con cosas o con conjunto de cosas (maquinas, sustancias, herramientas,

aparatos, establecimiento, explotación, **vehículos**) en las que el riesgo, conocido como el peligro de daño, o el peligro, que es la situación que puede generar daño, para sus propios dependientes o terceros, deriva de tareas, servicios, productos o prestaciones que reportan utilidad para la sociedad y generan para sus dueños o beneficiarios un provecho generalmente económico, esa actividad lucrativa asociada con el riesgo o peligro conduce a imputar objetivamente el deber resarcitorio. *En la actividad riesgosa la legitimación pasiva es más amplia que en el riesgo creado.*

Luego de hacer énfasis en esta definición, es realmente oportuno preguntarnos, en Rosario, quien es el que obtiene el provecho económico por el desarrollo de la actividad ¿El conductor? ¿Uber? ¿Ambos?.

Para profundizar en los interrogantes mencionados, es prudente explayarnos sobre la posición que adopta Uber en cuanto a su relación con los conductores y los pasajeros, debido a que la empresa expresa abiertamente que se exime de toda responsabilidad ante accidentes, citaremos una parte de su reglamento para esclarecer la situación:

“En ningún caso Uber será responsable de los daños y perjuicios indirectos, punitivos, accesorios, ejemplares, especiales o emergentes, o por la pérdida de negocios o lucro cesante, que sufra la otra parte o un tercero, que surjan de este contrato, ya sean contractuales, extracontractuales o basado en cualquier fundamento jurídico, aun cuando Uber o el cliente (o sus agentes) hayan tenido conocimiento de la posibilidad de esos daños.

Esta cláusula del reglamento de Uber, a mi entender, es una cláusula que adopta una forma inaceptable y que atenta contra el orden público, por citar ejemplos concretos, contra la legislación sobre defensa del consumidor, las características de los contratos y sobre todo y lo mas concerniente en este tema, la regulación de los transportes.

el fragmento citado del reglamento parece buscar eximir a Uber de toda responsabilidad, lo cual resulta preocupante y hasta absurdo, dada la naturaleza de su actividad como empresa de transporte. En mi opinión, Uber no puede eludir su responsabilidad respecto a la seguridad de los usuarios y los conductores que utilizan su plataforma.

Como empresa que brinda servicios de transporte, Uber tiene la obligación de garantizar la seguridad de todas las personas involucradas en sus operaciones. Esto incluye implementar medidas adecuadas para prevenir accidentes y proteger la integridad física de los usuarios y conductores. Además, Uber también debe asegurarse de proporcionar condiciones laborales justas y seguras para sus conductores, quienes son parte fundamental de su modelo de negocio.

La naturaleza jurídica de Uber como empresa de transporte implica que debe cumplir con todas las regulaciones y normativas vigentes en materia de seguridad y protección laboral. No puede eximirse de estas responsabilidades mediante cláusulas contractuales o reglamentos internos que busquen limitar su responsabilidad.

En última instancia, Uber debe ser consciente de su papel en la sociedad y asumir sus responsabilidades como cualquier otra empresa de transporte. Esto incluye garantizar la seguridad y el bienestar de todas las personas que utilizan sus servicios, así como cumplir con las leyes y regulaciones que rigen su actividad.

Es por ello que resulta prudente destacar que las empresas aseguradoras, en los lugares donde no esta regularizada la actividad, ante un supuesto de accidente de tránsito en el transcurso de un viaje programado a través de la plataforma Uber, pueden eximirse completamente de responsabilidad, aduciendo que el vehículo estaba siendo utilizado para un objeto distinto.

Es importante vincular a los conductores de Uber de manera dependiente con la empresa, ya que al no estar regularizada la actividad esto no se puede hacer de forma real, pero si podemos visibilizar esta situación en la provincia de Mendoza y en otros lugares del mundo, por lo tanto, me parece interesante citar un artículo de nuestro Código Civil y Comercial que versa sobre la responsabilidad del principal por lo cometido por el dependiente:

ARTICULO 1753.- Responsabilidad del principal por el hecho del dependiente. El principal responde objetivamente por los daños que causen los que están bajo su dependencia, o las personas de las cuales se sirve para el cumplimiento de sus obligaciones, cuando el hecho dañoso acaece en ejercicio o con ocasión de las funciones encomendadas.

La falta de discernimiento del dependiente no excusa al principal. La responsabilidad del principal es concurrente con la del dependiente.

Si se pudiera vincular laboralmente a los conductores de Uber con la plataforma, ante cualquier siniestro que se tenga en un viaje se podría responsabilizar a la empresa en caso de que el conductor, en lo que respecta a lo económico, sea insolvente para responder.

La falta de vinculación formal en el ámbito laboral es una preocupación válida y relevante. Si los conductores de Uber fueran considerados empleados de la plataforma, esto abriría la posibilidad de que la empresa sea considerada responsable en caso de cualquier siniestro durante un viaje, especialmente si el conductor no tiene los recursos económicos para responder por los daños. Esto pondría un peso significativo en la responsabilidad de Uber para garantizar que se tomen todas las medidas necesarias para proteger la seguridad de los pasajeros y conductores.

La cuestión de la responsabilidad laboral es crucial en el debate sobre la naturaleza de la relación entre Uber y sus conductores. Si los tribunales determinan que los conductores son empleados de la empresa en lugar de contratistas independientes, esto cambiaría drásticamente la dinámica legal y las obligaciones de Uber hacia sus conductores. Además de la seguridad, también se abrirían otros temas, como los beneficios laborales, las horas de trabajo y las condiciones laborales.

En resumen, la cuestión de la vinculación laboral entre Uber y sus conductores no solo tiene implicaciones en términos de seguridad y responsabilidad en caso de accidentes, sino que también podría afectar significativamente las relaciones laborales y los derechos de los trabajadores en el contexto de la economía de plataforma.

III. Bases legales.

Como se ha expresado y se ha hecho hincapié a lo largo de este trabajo, la regularización de Uber es determinante a la hora de brindar seguridad jurídica tanto para

sus conductores, para sus usuarios y para la población en general, más allá de generar una competencia leal con las empresas que prestar servicios similares en la industria del transporte, entre algunas cosas que solucionaría la implementación de un marco normativo para la aplicación en cuestión.

La regularización de Uber es un paso crucial para garantizar la seguridad jurídica de todas las partes involucradas en su operación. Desde los conductores que trabajan en la plataforma hasta los usuarios que utilizan sus servicios, así como la población en general que comparte el espacio urbano, todos se beneficiarían de un marco normativo claro y definido para Uber.

En primer lugar, la regularización proporcionaría protección y derechos laborales para los conductores de Uber, quienes actualmente operan en un área legal gris como trabajadores independientes. Establecería estándares mínimos de seguridad y condiciones laborales justas, garantizando que los conductores estén protegidos en caso de accidentes o problemas relacionados con el trabajo.

Por otro lado, los usuarios también se beneficiarían de la regularización, ya que tendrían la seguridad de que están utilizando un servicio que cumple con ciertos estándares de calidad y seguridad. Además, un marco normativo claro podría establecer protocolos de seguridad para proteger la integridad de los pasajeros durante los viajes.

Además, la regularización de Uber promovería una competencia justa en la industria del transporte, ya que establecería reglas equitativas para todas las empresas que prestan servicios similares. Esto garantizaría que Uber opere en igualdad de condiciones con otras empresas de transporte, lo que podría fomentar la innovación y mejorar la calidad del servicio en general.

Por lo expuesto, la regularización de Uber es esencial para brindar seguridad jurídica, protección laboral y calidad de servicio tanto para los conductores como para los usuarios. Es un paso necesario para adaptar la regulación a la realidad de la economía de plataforma y garantizar que todos los actores involucrados se beneficien de manera justa y equitativa.

Lo expuesto con anterioridad a modo de introducción me da lugar a exponer la regularización de Uber, es decir, que si hay voluntad de todas las partes, se puede realizar, esto no queda solo en estas palabras sino que podemos remitirnos a las pruebas que desde el año 2009, Uber se fue formalizando a lo largo y ancho del mundo, en algunos lugares antes, en otros después, pero así al fin.

La regularización de Uber también expuso a la empresa, si nos remitimos a los datos, es realmente asombroso que en la única ciudad del país en donde la actividad esa regularizada falten conductores para la empresa, es así, en Mendoza existe escasez de conductores para la plataforma, este hecho se dio luego de su formalización.

La escasez de conductores para Uber en Mendoza después de su regularización es un fenómeno notable que revela una serie de aspectos interesantes sobre la dinámica del mercado y la percepción de los conductores hacia la plataforma.

En primer lugar, este fenómeno sugiere que muchos conductores pueden haber estado operando en la informalidad antes de la regularización, aprovechando la falta de regulación para evitar ciertas responsabilidades y restricciones. Sin embargo, una vez

que la actividad se formalizó y se establecieron normas claras, es posible que algunos conductores hayan optado por abandonar la plataforma debido a las nuevas exigencias y obligaciones.

A partir de su legalidad en Mendoza, la población expreso la dificultad de acceder a un vehículo vinculado a la plataforma, según la información recopilada la ausencia y falta de conductores se basa en la falta de rentabilidad debido a los requisitos que deben cumplir.

La falta de conductores para Uber en Mendoza, a pesar de su legalización, plantea interrogantes importantes sobre la viabilidad económica y la atracción de la plataforma para los potenciales conductores. Uno de los principales factores que podría estar contribuyendo a esta escasez es la percepción de los conductores sobre la rentabilidad de trabajar para Uber en comparación con los requisitos que deben cumplir.

Es probable que los conductores se enfrenten a una serie de obligaciones y costos asociados con la formalización de su actividad, como obtener licencias específicas, mantener sus vehículos en condiciones óptimas, pagar impuestos y tarifas relacionadas con la plataforma, y cumplir con regulaciones laborales. Si estos requisitos no se compensan adecuadamente con los ingresos generados a través de Uber, es comprensible que muchos conductores potenciales opten por no unirse a la plataforma o abandonarla.

Además, la competencia con otras formas de transporte y servicios similares también podría influir en la disponibilidad de conductores para Uber en Mendoza. Si los conductores encuentran opciones más rentables o menos exigentes en términos de requisitos y regulaciones, es posible que el atractivo de trabajar para Uber se vea afectado negativamente.

Otro aspecto a considerar es la percepción de los conductores sobre la estabilidad y seguridad laboral que ofrece Uber en relación con otras opciones de empleo. Si los conductores sienten que la plataforma no ofrece una protección adecuada o no garantiza un flujo de ingresos constante, es probable que busquen oportunidades laborales más estables y predecibles en otros lugares.

En resumen, la falta de conductores para Uber en Mendoza después de su legalización podría atribuirse a una combinación de factores, que van desde la rentabilidad y los requisitos de la plataforma hasta la competencia con otros servicios de transporte y las percepciones sobre la estabilidad laboral.

Me parece pertinente citar el testimonio de Gino Marin, presidente de la Cámara de Remises y Agencias de la República Argentina, sin ser obsecuente, entiendo que es una declaración cargada de subjetividad, pero no quería dejar de citarla:

“Esto ocurre porque no es rentable. Uber es un negocio porque es ilegal. Para mí, lo mejor que puede pasar es que se legalice. Cuando se legalice, hacen agua. Porque tiene tarifas muy bajas y te aplica el 25% de comisión. Entonces, para el conductor no es rentable. Con un solo viaje de remisería, se puede llegar a ganar lo que en dos de Uber

“Cuando lo legalizás, la gente tiene que sacar carnet profesional, pagar seguro contra tercero transportado y hacerse monotributistas. Han ido creciendo, pero es mucha la

demanda que tienen. Muchos probaron y se fueron, por las bajas tarifas y la falta de rentabilidad”

También se expresó al respecto el presidente de la Asociación de Taxis de Mendoza, Alejandro Maggi, quien dijo lo siguiente:

“Es grave la situación para nosotros. En un principio, creíamos que no nos afectaba. Pero el crecimiento de Uber fue muy fuerte y ya hay unos 570 en Mendoza y el gran Mendoza. En toda la provincia, hay 1500 taxis. Y creció mucho porque es competencia desleal. Bajan los precios a la mitad que nosotros, para saturar el mercado y cuando no queden más taxis, suben las tarifas. Quizá actualmente se ven pocos, porque todavía le falta para cubrir la zona. No alcanzan para cubrir ciudad y alrededores”

También percibo la subjetividad, pero lo que podemos distinguir es que hay un denominador común en todas las declaraciones, la competencia desleal.

Por lo tanto, las bases legales, los cimientos, para que Uber pueda regularizarse en Rosario están, es cuestión de un acuerdo entre todas las partes y abocar al principio de realidad en lo que respecta a la situación laboral de los trabajadores de Uber, para un contexto claro; así como podemos divisar que se puede regularizar la aplicación, se puede distinguir que al formalizarse pierde la ganancia extravagante que produce la aplicación en el marco de la informalidad, ya que la diferencia radica en la falta de requisitos y exigencias que les permite a los conductores de Uber obtener ganancias significativas sin tener que cumplir con estándares de calidad abocados a la seguridad de los usuarios y a la competencia leal.

IV. Formulación expresa de la hipótesis.

Para realizar una hipótesis, es factible poner el foco a lo largo y ancho del mundo, en donde la empresa Uber se ha ido instalando, y con ello, formalizándose, en algunos lugares se tardó más y en otros menos, sin embargo, aún quedan sitios donde la aplicación opera desde la informalidad, como lo es Rosario.

El poder visualizar lo que generó la regulación de Uber en distintos países, nos permite proyectar desde un lugar esperanzador, atendiendo a que, si se regulariza la actividad, se podrán imponer cargas impositivas a quienes lleven adelante el trabajo y de esa manera generar una competencia leal con los servicios de transporte convencionales.

Además, permitirá a los choferes estar en una situación laboral debidamente enmarcada en la ley, poder generar un convenio colectivo de trabajo, ya que, en la actualidad, al ser la actividad ilegal, el trabajo es fuera de la registración correspondiente. Además de que, en la actualidad, no cuentan con un vínculo laboral ni siquiera no registrado, ya que la empresa alega claramente la inexistencia del vínculo con los choferes.

Esta sección describe sintéticamente las situaciones que se trabajaron en la extensión del trabajo de investigación, donde a través de la exposición de la situación actual del territorio local, comparándola con las situaciones donde Uber fue regulado legalmente, se pudo extraer el saldo de que es impostergable su enmarcación legal, atendiendo a que no se puede seguir actuando bajo la sombra de la ley, ya que fueron expuestas las consecuencias perjudiciales que provoca para la sociedad, en especial para los usuarios frecuentes, y los choferes *drivers*, de forma directa; de forma indirecta también afecta a los trabajadores de los servicios de transporte de pasajeros tradicionales, como taxis y

remises, ya que las exigencias para estos últimos están reguladas de forma taxativa, lo contrario pasa con Uber mientras la empresa opere desde la ilegalidad.

Por lo expuesto anteriormente, hipotetizamos en que regulando la aplicación, orientándola en un marco legal que exija requisitos que garanticen seguridad, competencia leal, será de beneficio para la comunidad en general, y de lo contrario, seguirían existiendo perjuicios injustificados, de manera tal, que a opinión personal, la regulación o la erradicación de la actividad, es impostergable.

V. Conclusión.

Para culminar con este trabajo expondré las conclusiones a las que he arribado luego de profundizar en el tema.

La no regularización de Uber genera un gran problema para el territorio local de Rosario, que tiene varios matices para abordar.

En primer lugar, debemos abocarnos a que genera una desprotección integral para los usuarios de la aplicación, quienes en todo el transcurso del viaje están totalmente desprotegidos jurídicamente, ya que lo que se está realizando es un viaje de servicio, por lo cual al ser autos particulares y no estar destinados para realizar viajes, el seguro no abarca esa cobertura, y ante cualquier accidente el que debe responder es el conductor.

La desprotección integral para los usuarios de Uber durante todo el transcurso del viaje es un aspecto crucial que debe abordarse urgentemente desde una perspectiva legal y de seguridad pública. Al tratarse de vehículos particulares que no están específicamente destinados para el transporte de pasajeros, es comprensible que los seguros tradicionales no cubran esta actividad, lo que deja a los usuarios en una situación de vulnerabilidad jurídica en caso de accidentes o incidentes durante el viaje.

Esta falta de cobertura adecuada por parte de los seguros representa un riesgo significativo para los usuarios, ya que podrían encontrarse con dificultades para obtener compensación por lesiones o daños materiales en caso de un accidente. Además, la responsabilidad recae principalmente en el conductor del vehículo, lo que puede plantear complicaciones adicionales si el conductor no cuenta con los recursos financieros suficientes para cubrir los costos asociados con el accidente.

Para abordar esta situación, es necesario implementar medidas que garanticen la protección y seguridad de los usuarios de Uber. Esto podría incluir la implementación de regulaciones específicas que exijan a los conductores de Uber contar con seguros adecuados que cubran la actividad de transporte de pasajeros, así como la exigencia de que los vehículos cumplan con estándares de seguridad y mantenimiento específicos.

En segundo lugar y no menos importante, es la situación laboral de los conductores de Uber, la cual representa otro aspecto crítico que debe abordarse con urgencia en el contexto de la falta de regularización de la aplicación en la ciudad de Rosario. La ausencia de un marco normativo claro deja a estos trabajadores en una situación de vulnerabilidad, ya que no cuentan con protección legal ni tienen garantizados sus derechos laborales básicos.

El hecho de que Uber se exima de responsabilidad laboral para con sus conductores, como se refleja en su reglamento, complica aún más la situación. Al no considerar a los conductores como empleados, la empresa se libera de las obligaciones y

responsabilidades asociadas con una relación laboral formal, lo que deja a los conductores en una situación de precariedad laboral y sin acceso a beneficios como seguro de salud, licencia por enfermedad o vacaciones pagadas.

Además, la falta de regulación también expone a los conductores de Uber a riesgos adicionales, como el potencial de ser identificados como tales y enfrentar represalias por parte de otros actores del sector del transporte, como titulares de taxis. Esta situación se agrava aún más si se considera que algunos titulares de taxis pueden recurrir a tácticas agresivas, como solicitar un viaje en Uber para luego denunciar al conductor a las autoridades competentes.

Por último, y aspecto mencionado durante reiteradas ocasiones en el cuerpo de este trabajo, la competencia desleal que genera la no regularización de Uber en cuanto a otros trabajadores de la industria de transporte de pasajeros.

Al no estar regularizado, como hemos mencionado en algunos puntos, genera que no deban cumplir con requisitos y exigencias que si deben hacerlo los servicios de transporte que se encuentran bajo el marco de la ley.

La ausencia de regulación para los conductores de Uber les otorga una ventaja económica considerable, ya que no están obligados a mantener sus vehículos en óptimas condiciones mecánicas. En otras palabras, no están sujetos a los mismos requisitos formales que los conductores de taxis, lo que les permite ahorrar gastos significativos. Por ejemplo, no tienen que someter sus vehículos a inspecciones periódicas, ni a desinfecciones obligatorias cada cierto tiempo. Tampoco están obligados a pagar sellados ni a suscribirse a un servicio de radiotaxi, como lo requieren las regulaciones para los taxis convencionales.

Este último punto es particularmente relevante, ya que el servicio de radiotaxi es un costo adicional que los titulares de taxis deben pagar regularmente, independientemente de si lo utilizan o no. Aunque este servicio sugiere viajes a los conductores a través de una radio, su rentabilidad es cuestionable, ya que no se utiliza tanto como otras aplicaciones de transporte, como "movi taxi". Por lo tanto, la ausencia de esta obligación para los conductores de Uber les brinda una ventaja competitiva adicional en términos de costos operativos.

Además de que la competencia desleal genera tensiones en la ciudad, que hacen que el servicio de taxis no se brinde con la mejor predisposición, y que se realicen movilizaciones en contra de la instalación de Uber en la ciudad; y por último, como opinión personal, más allá de que en este trabajo se abogó sobre la regularización, no es garantía que una vez formulada sea de un total impacto positivo, ya que como hemos desarrollado, en la provincia de Mendoza, que es la única en la que el servicio de Uber es legal, faltan choferes de taxis y el servicio disminuyó tanto en la calidad como en la cantidad; no obstante eso, considero que es necesario ya que hay aspectos más importantes que ante la falta de regularización continúan en un limbo azaroso, como ser la situación laboral de los conductores y la seguridad jurídica de los pasajeros, que muchas veces desconocen esto y piensan que por ser una aplicación conocida mundialmente, les brindará un seguro en caso de un accidente durante un viaje, o también, hay veces en lo que más allá de conocer la desprotección en la que están inmersos cuando utilizan la aplicación para trasladarse de un lugar a otro, no le dan

importancia, la cual cobra relevancia en el momento donde se pretende reclamar una indemnización, o un resarcimiento por un hecho acaecido en un vehículo de Uber.

Sin más, le doy cierre a este trabajo de investigación considerando, debido a lo expuesto en el cuerpo del documento, que la regularización de Uber es evidentemente necesaria para gran parte de la población, ya que abarcaría muchos aspectos que hoy están sumergidos en un vacío legal que desprotege a todas las partes.

Bibliografía.

- Nicolas Maggi. (2023). Tensión entre taxistas y el municipio por el crecimiento de Uber en Rosario.
- Pablo Maninno. (2018). Mendoza aprobó el uso de Uber: es la primera provincia en regular el servicio
- Andres Randazzo. (2019). Insólito: en la única provincia en que Uber es legal, faltan choferes.
- Ministerio Público Fiscal. (2023). Advertencia del Ministerio Público: Uber no está autorizado para funcionar en Córdoba. Recuperado de
- Congreso de la Nación Argentina. (2015). Código Civil y Comercial de la Nación (Ley 26.994). Artículo 1757.
- Congreso de la Nación Argentina. (2015). Código Civil y Comercial de la Nación (Ley 26.994). Artículo 1753.
- Congreso de la Nación Argentina. (2015). Código Civil y Comercial de la Nación (Ley 26.994). Artículo 1957.
- Municipio de Rosario (2020). Reglamentación de Servicios de Transporte de Pasajeros, Ordenanza 13.994.
- Ley Nacional de Tránsito (2020). Norma de Tránsito 6082. Ministerio de Transporte.
- Oscar Mauricio Bastas. (2018). Naturaleza jurídica de las empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales (Caso Uber).
- Gabriela Figueroa. (2023). La justicia porteña declaró que Uber es ilegal y pidió por la regulación de la actividad.

- Municipalidad de la Ciudad de Rosario. (2007). Ordenanza 8154/2007: Regulación del transporte público.
- Municipalidad de Rosario. (2021). Ordenanza 10301/2021
- Renzo Suarez. (2022). Empresa Uber.
- Ignacio Chavero (2018). La implementación de modelos de negocios basados en los postulados de la economía colaborativa: el caso de Uber en la ciudad de Buenos Aires.
- Domenech Pascual Gabriel (2015). La regulación de la economía colaborativa. El caso Uber contra el taxi.
- Carlos Gorriz Lopez. (2015). Uber, transporte de pasajeros y competencia desleal.
- Emanuele Dagnino. (2015). Uber law: perspectiva juridico-laboral.
- Yasmin Hernandez Romero. (2022). Modelo de gestión del servicio de transporte Uber. ¿Quién pierde y quien gana?
- Bruno Garcia. (2018). Uber, la subordinación y las fronteras del Derecho del Trabajo.