

## **FUNDAMENTOS:**

Las nuevas tecnologías y los cambios en la sociedad actual han permitido reestructurar el orden en que los seres humanos realizan ciertas acciones de su cotidianeidad. Uno de los factores que más evidencia este cambio es la introducción en el mercado de los teléfonos inteligentes y su infinidad de aplicaciones (apps) que permiten realizar diversas tareas y acceder a servicios de manera más eficiente y dinámica.

Cuando se habla del servicio de transporte, consideramos a aquellos que son prestados por un vehículo de dominio privado, propiedad de una persona humana o jurídica, destinado para el servicio público, afiliado a una empresa de transporte habilitada por las autoridades competentes, y operado por una persona física denominada conductor. A pesar de esto, la llegada de las nuevas tecnologías, el proceso de globalización y el auge de las aplicaciones móviles, capaces de establecer conexión a internet, resultaron ser una oportunidad para el sector empresarial.

Es así como surgen las aplicaciones que facilitan, por medio de las herramientas informáticas, la conexión entre personas que necesitan realizar trayectos urbanos y conductores afiliados a estas plataformas que ofrecen su servicio de transporte. Empresas tales como UBER, Easy Taxi, Cabify, Beat, entre otras, son claro ejemplo de lo anteriormente expuesto.

Gran parte de la doctrina jurídica de nuestro país entiende que nos encontramos ante un servicio de transporte entre privados al ser una empresa tecnológica, que encaje perfectamente en el artículo 1280 del Código Civil y Comercial argentino que refiere a los contratos de transporte entre privados. El mismo considera que "hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete".

También se ha discutido sobre el rol de estas aplicaciones en la economía y cómo la definirían para poder analizarla desde otra perspectiva. Solían percibirse como "economía colaborativa", pero al tiempo fue evidente que no era el

# LEANDRO ARGAÑARAZ

CONCEJAL SMT

caso ya que hay lucro como en cualquier actividad comercial. La otra opción fue encuadrarlas en capitalismo de plataforma o economía “on demand”, según se las enfoque desde su perspectiva de quién contrata y quién trabaja. Su modelo de negocios brinda oportunidades para generar ingresos a diversos sectores muchas veces excluidos de la economía formal. Las aplicaciones digitales suelen derribar barreras de ingreso al mercado laboral tradicional y ofrecen flexibilidad para decidir cómo y cuándo trabajar. En tiempos en los que se discute fuertemente la brecha de género en el mercado laboral, un dato revelador es que en la Ciudad de Buenos Aires Uber cuenta con 11% de conductores mujeres.

Cabe destacar que durante la pandemia del virus Covid-19, a medida que crecían los casos de enfermedad en todo el país, las apps de movilidad representaron una alternativa al transporte público.

Desconocer la existencia de estas formas de generación de ingresos imposibilita, entre otras cuestiones, exigir mejores condiciones de trabajo.

Luego de un lustro de discusiones mediáticas y políticas, algunos fallos de la justicia porteña e incluso la nueva Ley de Movilidad de Mendoza N° 9086, desecharon demandas que pretendían poner fin al desarrollo del servicio de transporte a través de plataformas colaborativas. Se ha defendido al consumidor y a su libertad de elección y se lo ha incentivado a gozar de los beneficios de la competencia y la tecnología.

El uso de las tecnologías en todos los aspectos de la vida cotidiana ya es un hecho. La misma es una herramienta eminentemente social, que ejerce cierta influencia sobre las formas de organización social y tiene efectos sobre aspectos políticos, económicos y culturales.

Es a partir de esto último que, diversas empresas ven las posibilidades de lograr acaparar necesidades de potenciales consumidores por estos medios. El desarrollo de aplicaciones móviles con la capacidad de poder satisfacer la más amplia gama de necesidades ya está a nuestro alcance. No es extraño entonces pensar en la innovación tecnológica en el transporte privado de pasajeros. Las mismas causaron un

# LEANDRO ARGAÑARAZ

CONCEJAL SMT

cambio rotundo en los paradigmas de cómo pensar los viajes. La capacidad transportarse desde un punto A hasta un punto B, con la posibilidad de saber detalladamente el vehículo, el chofer, la tarifa, el horario y el trayecto, con el solo hecho de agarrar nuestro teléfono, ha revolucionado las estructuras de estos mercados.

La importancia de una eficiente y aggiornada regulación de los sistemas de transporte a través de plataformas digitales se ha vuelto un derecho y una responsabilidad de todo gobierno local. Hacerlo permitirá abordar la realidad de las transformaciones tecnológicas actuales dentro de un sistema de transporte integral para aprovechar las oportunidades que estos nuevos modelos ofrecen y al mismo tiempo mitigar sus efectos no deseados, tales como la lucha con otros sectores del mercado. Un sistema de transporte que reconoce y gestiona de manera responsable los distintos tipos de servicios y prestadores existentes ayuda a complementarlos y articularlos para alcanzar modelos más eficientes e inclusivos. Además, debemos recordar que es obligación del Estado garantizar la seguridad de la ciudadanía y legislar sobre aquellas materias necesarias con el fin de lograr el bien común y garantizar los intereses generales del pueblo.

Entendiendo que existieron antecedentes de tal regulación a nivel provincial, que se vieron frustradas, pero con el pleno convencimiento de que estamos ante el tratamiento de una necesidad local, que precisa de una regulación por parte de la Ciudad. Comprendiendo al decir de la Dra. Cristina Grunauer de Falú, profesora titular de la cátedra de Derecho del Transporte de la Facultad de Derecho y Cs. Ss. de la UNT, y decana de dicha Casa de Estudios que la materia de transporte no esta delegada, y que por tanto puede ser motivo de regulación por parte del Concejo Deliberante local. La Dra. Grunauer en su libro de tesis doctoral *"El transporte público de pasajeros en San Miguel de Tucumán"* afirma que "la competencia en materia de transportes de personas, cuando se realiza por bienes de dominio público municipal, como las calles es originaria del Municipio, como órgano de poder autónomo. Esta afirmación está fundada en los preceptos constitucionales que reconocen la autonomía municipal, que [...] se basan en los derivados de la construcción política-jurídica

# LEANDRO ARGAÑARAZ

CONCEJAL SMT

Cabildo, antecesora de la figura del Municipio, que tenía la competencia y jurisdicción para satisfacer las necesidades de los vecinos.”

Los preceptos constitucionales que sostienen la autonomía municipal, a los que se refiere la Dra. Grunauer, son el artículo 5 y 123 de Nuestra Carta Magna y el artículo 134 de la Constitución Provincial. Nuestra Constitución Nacional organiza el país como un sistema de gobierno federal con tres órdenes de gobierno: Nacional, Provincial y Municipal, es decir que tanto la Constitución de 1853 y su reforma de 1994 reconocen el origen de los Municipios en la organización y evolución del Cabildo de la Ciudad indiana colonial; y en la medida que el Municipio es el heredero del Cabildo de la Ciudad indiana colonial posee los atributos de autonomía y con ellos, competencia.

En este sentido, la Corte Suprema de Justicia de la Nación se ha expedido en numerosos fallos respecto de la autonomía municipal (ver “Rivademar Ángela D.B. Martínez de Galván c/Municipalidad de Rosario (21-03-1989)”, “Municipalidad de la ciudad de San Luis c/Provincia de San Luis”, “Ponce Carlos Alberto” entre otros). Esta postura también es sostenida por importantes juristas como Ricardo M. Zuccherino, Alcides Greca, Germán J. Bidart Campos, Horacio D. Rosatti, entre otros.

Así explicitado, podemos admitir que es el Municipio donde reside el verdadero poder para satisfacer las necesidades de los vecinos. Uno de los fines de este nivel de gobierno es la prestación de los servicios públicos indispensables para satisfacer las necesidades de carácter general de sus ciudadanos, entre los cuales se encuentra garantizar el transporte de sus habitantes.

No podemos dejar soslayar que estamos ante una realidad que es preciso atender, por todo ello es que pido a mis colegas concejales el acompañamiento en la presente:

**El Concejo Deliberante de San Miguel de Tucumán sanciona con fuerza de**

**ORDENANZA:**

**“SERVICIOS DE TRANSPORTE PRIVADO A TRAVÉS DE PLATAFORMAS DIGITALES”**

**ARTÍCULO 1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.** La presente Ordenanza regulariza el Servicio de Transporte Privado a través de Plataformas Electrónicas, las condiciones de su administración, prestación y planificación dentro del ámbito de San Miguel de Tucumán.

**ARTÍCULO 2.- DEFINICIONES.** A los fines de la presente Ordenanza entiéndase como:

- a) Servicio de Transporte Privado a través de Plataformas Digitales: el servicio oneroso que, con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes, permite conectar a usuarios que lo demanden punto a punto con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación.
- b) Empresas de Redes de Transporte (ERT): personas jurídicas que promueven, promocionan y administran el uso de tecnologías o aplicaciones propias o de terceros que permiten a los usuarios acceder al Sistema de Transporte por Plataformas Electrónicas mediante un dispositivo móvil que utilice sistema de posicionamiento global.
- c) Permisarios: las personas habilitadas para conducir la unidad contemplada en el servicio de transporte privado a través de plataformas electrónicas, quien puede ser el propietario del vehículo o la persona autorizada a conducirlo.
- d) Usuarios: son aquellas personas que utilizan como destinatarios finales, en forma onerosa, el servicio de transporte privado en beneficio propio o del grupo familiar.

# LEANDRO ARGAÑARAZ

CONCEJAL SMT

**ARTÍCULO 3.- NATURALEZA JURÍDICA.** Este transporte de pasajeros constituye una actividad privada de interés público cuyo cumplimiento se regirá por las disposiciones de la presente.

**ARTÍCULO 4.- OBLIGATORIEDAD.** Los permisionarios registrados se vincularán con los usuarios a través de Empresas de Redes de Transporte (ERT).

**ARTÍCULO 5.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN.** Será Autoridad de Aplicación de la presente Ordenanza la que determine el Departamento Ejecutivo Municipal.

**ARTÍCULO 6.- REGISTRO.** La Autoridad de Aplicación llevará un registro de los vehículos prestadores del servicio, de los permisionarios, de las empresas de redes de transporte y de las plataformas electrónicas utilizadas por éstas; el mismo se actualizará en forma permanente.

**ARTÍCULO 7.- PERMISO.** Las Empresas de Redes de Transporte informarán en tiempo real todos los datos de los permisionarios que se registren en las plataformas para prestar servicio en la ciudad de San Miguel de Tucumán.

**ARTÍCULO 8.- REQUISITOS.** Los permisionarios deberán cumplir con los siguientes requisitos que serán acreditados ante la Autoridad de Aplicación:

- a) Contar con Licencia Nacional de Conducir conforme a la categoría que la reglamentación de la presente exija;
- b) Certificado de Antecedentes Penales expedido por el Registro Nacional de Reincidencia;
- c) Titularidad dominial del vehículo y/o la cédula de identificación para autorizado a conducir (cédula azul);
- d) La antigüedad de los vehículos afectados al servicio no podrá ser mayor a 10 años contados a partir de la fecha de patentamiento en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor. En caso de motocicletas, además, las mismas deben contar con los cascos reglamentarios y no podrán ser de una cilindrada menor a 110 cc.;

- e) Verificación Técnica Vehicular vigente;
- f) Patente paga al día;
- g) Seguro en compañía autorizada por la Superintendencia de Seguros de la Nación de responsabilidad civil por muerte o lesiones a terceros transportados o no y por daño que pudiere causarse a cosas de terceros transportados o no, si es que no lo hubiese contratado anteriormente;
- h) Libre deuda de multas.

**ARTÍCULO 9.- OBLIGACIONES.** Son obligaciones de los permisionarios:

- a) Tener domicilio en San Miguel de Tucumán;
- b) Aceptar viajes despachados únicamente por las plataformas digitales en las que esté registrado, excepto que también se encuentre registrado bajo modalidad taxi conforme ordenanza 3.713;
- c) Mantener el vehículo afectado al servicio en perfecto estado de funcionamiento;
- d) Permitir y facilitar el ascenso de personas con movilidad reducida, así como también canes guías que acompañen a personas con discapacidad visual, excepto en el caso de motocicletas;
- e) No conducir el vehículo por más de ocho (8) horas corridas ni más de doce (12) horas fraccionadas en un día.

**ARTÍCULO 10.- VALOR DEL SERVICIO.** El monto que el usuario debe abonar por la prestación del servicio será fijado por la empresa de redes de transporte y aceptado por el usuario al contratarlo.

**ARTÍCULO 11.- DOMICILIO.** Las Empresas de Redes de Transporte Privado por Plataformas Digitales deberán constituir domicilio en San Miguel de Tucumán y designar un representante, apoderado o encargado de negocios que tenga residencia permanente en la Ciudad de San Miguel de Tucumán.

**ARTÍCULO 12.- EVALUACIÓN.** La plataforma electrónica pondrá a disposición de los usuarios un sistema para la evaluación de cada conductor. En caso de que, conforme a

# LEANDRO **ARGAÑARAZ**

CONCEJAL SMT

los estándares de calidad dispuestos por la Empresa de Redes de Transporte (ERT) o la reglamentación, los usuarios determinen que algún conductor no cumple con la calificación mínima requerida, la ERT o cualquiera de sus empresas relacionadas, deberá tramitar la baja de dicho Conductor de la plataforma electrónica.

**ARTÍCULO 13.- MULTA.** En caso de ERT no de la baja al permisionario o este no cumpla con la presente Ordenanza será pasible de una multa de 100.000 urbanos.

**ARTÍCULO 14.- RESPONSABILIDAD SOLIDARIA.** Los permisionarios, conductores y las Empresas de Redes de Transporte por plataformas electrónicas, serán responsables solidarios por los daños que ocasionen durante la prestación de dicho servicio a los usuarios o terceros.

**ARTÍCULO 15.- REGLAMENTACIÓN.** El Poder Ejecutivo Municipal reglamentará la presente Ordenanza dentro de los 90 días de su aprobación.

**ARTÍCULO 16.- DE FORMA.** Comuníquese, publíquese, dése al Registro Municipal y archívese.