



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

“En un mundo de virtualidades, cambios y fragmentación –estamos en la época de lo virtual–, los Derechos sociales no pueden ser solamente exhortativos o apelativos nominales, sino que han de ser faro y brújula para el camino porque ‘la salud de las instituciones de una sociedad tiene consecuencias en el ambiente y en la calidad de vida humana’” (Papa Francisco) ¹

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de agosto de 2019.-

AUTOS Y VISTOS:

1. La presente acción de amparo fue iniciada el 10 de octubre de 2018 por las sociedades **Envíos Ya S.A, Arribo Postal S.R.L, Curier Express S.R.L, E-Logística S.A, Inmediato S.A, Logística al Instante S.A, Star Cadetes S.A, The Saint S.R.L y Trámites Urbanos S.R.L**, con el patrocinio letrado del doctor Alfredo Javier Pérez, contra el **Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires - Secretaría de Transporte del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte**, con el objeto de *“obtener el reconocimiento del derecho de las empresas aquí accionantes a ofertar y prestar sus servicios de mensajería urbana y reparto domiciliario de sustancias alimenticias en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con aplicación integral de la regulación legal aplicable (Ley N°5526), lo que implica el otorgamiento de su*

1 Papa Francisco, *Discurso del Santo Padre Francisco en la Cumbre de Jueces Panamericanos sobre Derechos Sociales y Doctrina Franciscana*, del 04/06/2019.

habilitación, registro para operar y, correlativamente, control de su exigencia para todos por parte de la Autoridad de Aplicación y Control”.

Refirieron que su pretensión se fundamenta directamente en las disposiciones de la citada **ley 5526**, vigente desde el año 2016 y del **decreto reglamentario 198/2018**, que según afirmaron **“el Gobierno de la Ciudad no quiere aplicar”**. Ese incumplimiento, expresaron, **“es fuente en los hechos de todo tipo de competencia desleal, explotación a los trabajadores, e inseguridad y peligro en el tránsito urbano, conspirando contra los propios bienes sociales y económicos que la Constitución de la Ciudad le impone proteger y fomentar”**.

También manifestaron que la autoridad administrativa no sólo omite aplicar la ley antes nombrada, sino que, **“recientemente ha llevado adelante vías de hecho directamente apuntadas a desnaturalizarla y convertirla en letra muerta”**.

Las sociedades **amparistas** refirieron que son un grupo de **PyMEs dedicadas a la prestación de servicios denominados de “mensajería” y “reparto a domicilio de sustancias alimenticias”**, que engloban gestiones, repartos y/o entregas urgentes en el ámbito urbano y suburbano, **mediante la utilización de motovehículos y ciclodorados**, y que entre todas emplean a un total de cuatrocientos (400) trabajadores **“cuyos empleos están a punto de desaparecer por la conducta desidiosa de la Autoridad de Aplicación y Control de la ley”**.

También explicaron que **son integrantes de la Cámara de Empresas de Mensajería en Moto y Afines de la República Argentina (CEMMARA)**, entidad formada en el marco de lo que denominan **“un compromiso histórico de prestar servicios de manera profesional, segura y con el debido respeto a los trabajadores”**. Como ejemplo de la actividad de la Cámara, refieren que **en el año 2010 se obtuvo la homologación del primer Convenio Colectivo de Trabajo específico de la actividad, suscripto con la Asociación Sindical de Motociclistas, Mensajeros y Servicios (ASIMM)**.

Agregaron que en el año 2011 se obtuvo el primer reconocimiento regulatorio de la actividad a nivel nacional, mediante la Resolución 604/2011 de la Comisión Nacional de Comunicaciones, que creó el Subregistro de Empresas de Mensajería Urbana, hoy a cargo del Ente Nacional de Comunicaciones. Posteriormente



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

fue sancionada a nivel local, la ya referida ley 5.526 que regula de manera específica la actividad que desarrollan, con vigencia desde el 16 de junio de 2016.

Luego de efectuar un somero análisis del articulado de la ley, los amparistas destacaron que la misma fue sancionada en forma unánime por los legisladores presentes el día de su sanción, y afirmaron que *“no hay duda alguna que la voluntad de los legisladores ha sido y es lograr que estas actividades de servicios se realicen inexcusablemente con previa habilitación y registro”*, que el **Registro Único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados** creado por la ley *“es la herramienta clave diseñada por el Legislador para asegurar la aplicación permanente de la regulación sancionada”*.

Al respecto señalaron que la unanimidad *“con la que se sancionó la norma en la Legislatura, impone entender que esta regulación expresa una específica **‘política de Estado’** definida por la Legislatura Porteña”*, y que *“[s]emejante consenso unánime de todas las fuerzas con representación política en la Ciudad, debió haber llevado a una prioritaria y urgente aplicación por el Ejecutivo comunal”* (el resaltado es del original).

Sin embargo, destacaron que *“[e]l inexplicable incumplimiento de los funcionarios del Gobierno de la Ciudad en este tema ha permitido la proliferación de todo tipo de emprendimientos informales, muchos de ellos disfrazados de ‘aplicaciones informáticas’ o ‘formatos colaborativos’ que, en los hechos, no sólo violan abiertamente la ley vigente en la Ciudad, sino que explotan descaradamente la necesidad de trabajadores, sometiéndolos a sistemas de reparto de trabajo indignos y aun peligrosos para su propia integridad física”*.

A continuación los amparistas refirieron haber desplegado, *“con la colaboración de ASIMM y CEMMARA, un constante y coherente accionar en sede administrativa para lograr que el Gobierno de la Ciudad aplique la ley 5526 y*

reconozca [sus] derechos". Explicaron también que su accionar fue dirigido concretamente: a obtener las habilitaciones que la norma local prevé, y a lograr la efectiva aplicación de la ley vigente en la materia y la implementación del RUTRAMyC.

Refirieron que luego de haber mantenido reuniones con las autoridades locales sin resultado positivo, **el 17 de mayo de 2018 las nueve firmas accionantes iniciaron sendas actuaciones administrativas con el objeto de lograr su inscripción en el RUTRAMyC** y la obtención de las habilitaciones pertinentes, tanto para las empresas prestadoras, como para los conductores. Sin embargo, afirmaron que **el Gobierno no dio ninguna respuesta formal a sus reclamos**, limitándose a convocarlos a una reunión que se habría celebrado el 7 de junio de 2018, durante la cual los funcionarios les habrían comunicado la inminencia de la reglamentación de la ley y del lanzamiento en la página web oficial del trámite de habilitación correspondiente a la ley 5526 y el RUTRAMyC.

Sobre este punto, los amparistas cuestionaron que el decreto reglamentario 198/2018 (sancionado el 21 de junio de 2018) se limitó a completar algunas disposiciones de la ley en temas cuya entidad no impedía la plena y previa aplicación de la ley. También **criticaron el trámite de inscripción en el RUTRAMyC vía web, implementado desde el 19 de junio de 2018, afirmando que desnaturaliza la política regulatoria establecida en la ley 5526, al convertirse en un mero trámite recaudatorio para la Ciudad y para un concesionario ajeno al régimen (SGS Argentina S.A.)** y destacando que la pretensión de cobro del arancel en cuestión resulta contraria al artículo 51 de la Constitución local.

Por tal razón, manifestaron, que el 2 de agosto de 2018 efectuaron en sede administrativa la presentación obrante a fs. 350/360, mediante la cual **impugnaron el pago del arancel requerido, y reiteraron la solicitud de inscripción en el RUTRAMyC y el otorgamiento de las habilitaciones pertinentes.**

Finalmente consideraron los amparistas que **la falta de aplicación de la ley 5526 y la inacción del GCBA los somete "a una competencia ilegal, ruinosa y destructora de los empleos registrados", al permitir la existencia de emprendimientos que "sobre figuras de supuesta 'autonomía laboral' ('se tu propio jefe') que no son más que eufemismos encubridores de situaciones de precarización**



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

laboral”, y que no evidencian compromiso alguno con la seguridad de los repartidores ni con la seguridad en el tránsito. Al respecto, pusieron como ejemplo la actividad realizada por las firmas “TREGGO”, “RAPPI” y “GLOVO”, que ofrecen servicios al margen de la ley y de los derechos de los trabajadores.

Asimismo **requirieron el dictado de una medida cautelar** consistente en que se ordene a la Secretaría de Transporte del GCBA el otorgamiento inmediato y sin costo alguno, de conformidad con lo normado por la ley 5526, de: a) la habilitación de las empresas actoras como prestadoras del servicio de mensajería urbana y reparto domiciliario de sustancias alimenticias; b) la habilitación de los conductores oportunamente declarados por las empresas en sede administrativa, y c) la emisión de los certificados y credenciales previstos en la ley, tanto para las empresas como para los conductores, así como los elementos identificatorios para los vehículos afectados al servicio de mensajería y de reparto de sustancias alimenticias previstos en la norma citada.

2. El 11 de octubre de 2018 el Tribunal dispuso ordenar las medidas de **publicidad del presente proceso colectivo**, para que quienes puedan tener interés en el resultado del litigio, tengan oportunidad de presentarse y efectuar las peticiones que estimen pertinentes (fs. 17/18).

3. Efectivizadas las notificaciones ordenadas, **se presentaron a tomar vista y obtener copias de las actuaciones las firmas Rappi Arg. S.A.S, Kadabra S.A.S (Glovo) y Mercadoni S.R.L.** (fs. 379/384, 386/389 y 400/402).

4. A fs. 404/497 se presentó la **Cámara de Empresas de Mensajerías en Moto y Afines de la República Argentina (CEMMARA)**, **adhiriendo a la demanda de autos y al pedido de medida cautelar** formulado por los amparistas.

Puntualmente, requirieron que el RUTRAMyC sea implementado en coordinación con las entidades del sector, conforme lo previsto en la ley 5526, “con

utilización intensiva de los recursos que proveen las nueva tecnologías”, estableciendo un mecanismo de empadronamiento accesible y gratuito para todos los trabajadores de la actividad, y poniendo en marcha un plan de control del GCBA que impida la oferta y prestación del servicio por parte de empresas no autorizadas.

5. A fs. 498/506 y 507/596, **se presentaron las firmas B.A. Cadetes S.R.L. y Gestión Buenos Aires S.A.**, adhiriendo a la demanda de autos, y denunciando que a raíz del incumplimiento del régimen regulatorio y de la falta de control y de la consecuente precarización del servicio se produjo una drástica reducción de la planta de trabajadores mensajeros en relación de dependencia de ambas empresas.

6. A fs. 599 el Tribunal resolvió requerir a la Secretaría de Transporte del GCBA que informara cuáles son las empresas que se encuentran inscriptas en el Registro Único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados (RUTRAMyC), y que acompañara copia de los legajos y/o carpetas correspondientes a las empresas habilitadas.

7. A fs. 603/606 **se presentó la Asociación Sindical de Motociclistas, Mensajeros y Servicios (ASIMM)**, solicitando ser tenida como parte actora, y adhiriendo a la demanda de autos.

8. Posteriormente adhirieron a la demanda de autos y solicitaron ser tenidas como parte actora las firmas **Urban Race S.R.L.** (fs. 608/614), **Máximo Full Logistic S.R.L.** (fs. 615/623), **Dolce Vita Productions S.A.** (fs. 624/630), **Mensajería Dimar S.A.** (fs. 631/634), **Organización CD S.A.** (fs. 635/658), **Máxima Express S.R.L.** (fs. 659/665), **New Trans Service S.R.L.** (fs. 666/674), **Moto Alas S.R.L.** (fs. 675/693), **Gestionar Messenger S.R.L.** (fs. 694/699) y **Mex Group S.R.L.** (fs. 700/704).

9. A fs. 705/712 el GCBA **contestó acerca de las empresas que se encuentran inscriptas en el RUTRAMyC y de los conductores habilitados** (fs. 599), manifestando que “[a]l día de hoy [1º/11/2018] *no se encuentra ninguna empresa inscripta en el Registro Único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados (RUTRAMYC)*” y que se encuentran en pleno trámite los expedientes iniciados por las firmas aquí accionantes con el propósito de obtener su inscripción.

10. A fs. 713/728, la firma **Rappi Arg. S.A.S** **efectuó una presentación con el objeto de “contestar la demanda de autos”**.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Entre otras manifestaciones –que se tuvieron presentes a pesar de no revestir la mentada firma el carácter de parte demandada- el representante de la sociedad **afirmó que no se trata de una empresa “que realice reparto de mercaderías ni de sustancias alimenticias, limitándose a intermediar entre distintos usuarios de la plataforma: comercios aliados, repartidores y consumidores finales ... por lo que no corresponde que se inscriba u obtenga la certificación otorgada por el Registro Único de Transporte en Motovehículos y Ciclorodados (RUTRAMyC)”** y **“que no le resulta aplicable la ley 5526 ni las exigencias y habilitaciones incluidas en dicha norma”**.

11. A fs. 729/745 las firmas actoras efectuaron una nueva presentación relativa al estado de los trámites administrativos por ellas iniciados con el fin de obtener la inscripción en el RUTRAMyC.

En la misma informaron que habían comenzado a recibir correos electrónicos con referencia a los expedientes administrativos, en los que se les informaba que debían abonar el importe que surgía de la boleta única electrónica que se adjuntaba, por un total de \$ 1.060, a efectos de que se procediera a continuar con el trámite de registración. Al respecto, reiteraron los cuestionamientos ya vertidos respecto de la exigencia del arancel previo y señalaron que *“estos correos electrónicos recibidos no pueden ser tenidos seriamente como una notificación formal en un procedimiento administrativo”*.

12. A fs. 758/759 se presentó **Roger Miguel Rojas Luis** por derecho propio y en representación de la **Asociación de Personal de Plataformas (APP)** manifestando que los trabajadores que representa están *“contratados por empresas de plataformas digitales que no asumen ninguna de las regulaciones tributarias, laborales ni comerciales que alcanza a los sectores involucrados en estas actividades económicas”* y que se encuentran trabajando *“sin ningún tipo de cobertura de riesgos”*

de trabajo, no goza[n] de ninguna clase de ingreso fijo ni limitación de la jornada laboral”.

13. A fs. 771 se fijó una audiencia a los fines previstos en el art. 29 del Código CAyT, convocándose a asistir a la misma a las partes actora y demandada, a todos las personas que se habían presentado en autos invocando un interés legítimo, a la Defensoría del Pueblo, al Ministro de Desarrollo Urbano y Transporte del GCBA y al Secretario de Transporte.

La audiencia se celebró el día 27 de noviembre de 2018 con la presencia de las partes enumeradas en el acta que obra a fs. 804/806, y fue videofilmada, reservándose en autos el CD con el registro correspondiente.

14. El 6 de diciembre de 2018 el Tribunal se expidió respecto de los pedidos de medidas cautelares formulado por las empresas actoras.

La decisión adoptada tuvo **en consideración no sólo la situación puntual de las firmas peticionantes, sino también lo relativo al cumplimiento de las disposiciones del Código de Tránsito y Transporte de la CABA que regulan los servicios de mensajería y de reparto de alimentos a domicilio.**

Ello por cuanto durante la audiencia referida en el apartado precedente se había puesto de manifiesto la situación de irregularidad en que se desarrollaba la actividad en cuestión, y el serio riesgo para la salud y la integridad física de las personas involucradas –repartidores, usuarios y transeúntes- que implicaba el no cumplimiento de la legislación vigente.

Así, **se resolvió ordenar al GCBA que efectivizara la implementación del RUTRAMyC**, permitiendo la inscripción en el mismo de todos los sujetos que cumplieran con los requisitos legales, y que se pronunciara respecto de las solicitudes de inscripción presentadas a esa fecha. También **se requirió a las autoridades locales que implementaran los controles pertinentes para prohibir que la actividad de mensajería y reparto a domicilio de sustancias alimenticias se desarrollara por prestadores y conductores no habilitados**, y que se aplicaran las sanciones pertinentes.

Asimismo se **hizo saber a las firmas Rappi Arg. S.A.S., Kadabra S.A.S. y a todas las personas físicas y/o jurídicas que desarrollan actividades homólogas a través de plataformas virtuales que en el plazo de 10 días debían solicitar a la**



JUZGADO DE IRA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Secretaría de Transporte la inscripción en el RUTRAMyC y la habilitación para operar como prestadores del servicio de mensajería urbana y/o entrega de sustancias alimenticias a domicilio en los términos de la ley 5526 y su reglamentación.

15. Notificada la decisión judicial, **el 10 de diciembre de 2018 la firma Rappi Arg. S.A.S. recusó con causa al suscripto**, afirmando que se encontraban configuradas las causales de falta de imparcialidad y de prejuzgamiento (fs. 886/840).

El **planteo fue desestimado pocos días después por la Cámara de Apelaciones**, considerando que no se verificaba ninguna de las causales invocadas por la recusante (conforme decisorio del 26 de diciembre pasado dictado en el incidente de recusación 36976/2018-1 y dictamen fiscal, que en copia obran a fs. 962/963 y 964 /965 de estos actuados).

En consecuencia, el día 7 de febrero de 2019 el proceso quedó nuevamente radicado ante este Tribunal.

16. Durante la tramitación de las actuaciones por ante el Juzgado del fuero nro. 18, la resolución del 6 de diciembre que había dispuesto la adopción de medidas cautelares fue recurrida por Rappi Arg. S.A., por el GCBA y por Kadabra S.A.S. (fs. 845/849, 854/868 y 868/881, respectivamente).

Las apelaciones fueron concedidas con efecto no suspensivo mediante providencia de fs. 969/971 que fue confirmada, en lo relativo a los efectos de los recursos, por la Cámara de Apelaciones del fuero el 28/2/19 en autos "*Rappi Arg. S.A.S. s/ Incidente de Queja por Apelación Denegada*" - Expte. 36976/2018-3.

17. A fs. 890/901 el **GCBA contestó la demanda de autos, solicitando su rechazo.**

Luego de efectuar una negativa genérica de los extremos invocados en la demanda, la parte demandada cuestionó la legitimación de los actores para promover la

presente acción de amparo, señalando que no existe en autos la alegada lesión de intereses colectivos.

Agregó que *“desde la administración se han realizado todas las medidas necesarias para garantizar el pleno cumplimiento de lo establecido en la ley 5526 y en su decreto reglamentario”* y que *“son las propias empresas accionantes las que no dan cumplimiento con la normativa vigente”*.

Argumentó también que a partir del dictado del decreto 198/2018, publicado el 21 de junio de 2018, *“[...] el RUTRAMyC se encuentra en funcionamiento y disponible para quien quiera registrarse en el mismo para operar. Son los propios interesados en prestar el servicio y los conductores quienes deben dar cumplimiento con la documentación y demás requisitos exigidos en la ley y el decreto a fin de obtener la habilitación e inscripción en dicho Registro”*.

Luego explicó que resulta improcedente la pretensión de las firmas actoras consistente en que se les entreguen elementos identificatorios para los vehículos afectados al servicio de mensajería y que se publiquen las habilitaciones y certificados entregados en la página web del GCBA, así como el cuestionamiento a la intervención de la empresa SGS como administradora del RUTRAMyC.

En síntesis, señaló que *“[...] las sociedades amparistas que pretendan prestar el servicio de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias, deberán no sólo abonar el arancel regulado por la ley tarifaria N° 5914 para obtener la habilitación por parte de la Secretaría, sino que deberán abonar, además, las tarifas correspondientes a la empresa concesionaria entre las cuales se cuentan la emisión de credenciales y la verificación técnica vehicular”*, reiteró que la administración adoptó todas las medidas que estaban a su cargo para lograr la efectiva aplicación de la ley vigente, y solicitó el rechazo de la demanda.

18. A fs. 973/974 el GCBA acompañó un informe emitido por la Secretaría de Transporte del GCBA relativo a las peticiones de habilitación y de inscripción en el RUTRAMyC de las empresas amparistas y de otras firmas.

Allí se señaló que se habían cursado notificaciones a las firmas *“Inmediato S.A.”*, *“Star Cadetes S.A.”*, *“E-Logística S.R.L.”*, *“Trámites Urbanos S.R.L.”*, *“Logística al Instante S.A.”*, *“Curier Express Argentina S.R.L.”*, *“Envíos Ya S.A.”*, *“The Saint S.R.L.”* y *“Arribo Postal S.R.L.”*, informándoles cuáles eran los requisitos



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

faltantes para obtener la habilitación e inscripción requeridas, e intimándolas a acompañar la documentación requerida dentro del plazo establecido en el decreto reglamentario 198/18.

Asimismo se informó que la firma Rappi Arg. S.A.S. presentó la pertinente solicitud de habilitación el 20 de diciembre pasado, y en tanto Kadabra S.A.S. lo hizo el 18 del mismo mes, aclarando que ambas firmas manifestaron que procedían a pedir su inscripción en razón de la manda judicial dictada en autos el 6 de diciembre, pero que consideraban que su inscripción en el RUTRAMyC resultaba improcedente, *“por no ser empresas de transporte ni prestadores del servicio de mensajería urbana”*.

A fs. 979/1015 el GCBA acompañó copia de las actuaciones administrativas aludidas en el informe de fs. 973/974 precedentemente referido.

19. A fs. 1017/1018 el representante de la Cámara de Empresas de Mensajería en Moto y Afines de la República Argentina efectuó una presentación informando acerca del cumplimiento, por parte de las empresas que la integran, de la documentación requerida por la Dirección General de Habilitación de Conductores y Transporte para la inscripción en el RUTRAMyC.

Asimismo solicitó la adopción de una serie de medidas destinadas a obtener información respecto de la prestación del servicio de mensajería urbana y reparto de alimentos a domicilio, en particular, en lo atinente a *“las condiciones de trabajo y seguridad de los conductores; documentación con la que respaldan la prestación de los servicios; condiciones de transporte de las mercaderías, especialmente la sustancias alimenticias; ingreso, circulación y estacionamiento en zonas de tránsito restringido, etc.”*

20. Como consecuencia de la petición referida en el apartado precedente, y luego de haber constatado que **el servicio de reparto a domicilio “es hoy prestado**

fundamentalmente por tres empresas que funcionan bajo las denominaciones comerciales de ‘Rappi Arg. S.A.S.’, ‘Glovo’ y ‘Pedidos Ya’, y que en la mayoría de los casos los conductores de las bicicletas no llevan ni casco ni luces, y cargan en su espalda con una caja transportadora de objetos”, se resolvió, con fecha 14 de febrero pasado, tener por incumplidas las medidas cautelares dispuestas en autos.

En dicho resolutorio, obrante a fs. 1053/1056, **se requirió a las autoridades sanitarias y al Jefe de la Policía de la Ciudad que anoticien al Tribunal “los accidentes y/o incidentes que involucren a personas que realizan el servicio de mensajería y reparto de alimentos a domicilio en bicicletas o motovehículos, indicando los datos filiatorios, domicilio y teléfono celular de la persona involucrada”,** y se instruyó al funcionario nombrado en último término para que **implemente controles en la vía pública a efectos de relevar e informar al Tribunal, las condiciones de circulación de bicicletas y motovehículos afectados al servicio de mensajería y reparto de alimentos a domicilio,** puntualmente en lo relativo a la utilización de casco, caja transportadora de objetos, y a la existencia de póliza de seguro de accidentes personales.

También se dispuso convocar a las partes a una audiencia fijada para el 21 de febrero, y se requirió la realización por Secretaría de un relevamiento de empresas y comercios que ofrecen la distribución y entrega de productos a través del servicio de mensajería y reparto en cuestión.

21. Como consecuencia de la decisión antes apuntada **el GCBA introdujo un nuevo planteo de recusación contra el suscripto, con argumentos notoriamente similares a los vertidos por Rappi Arg. S.A.S.** en la recusación presentada el 10 de diciembre de 2018 a fs. 836/841 (ver presentación de fs. 1140/1147).

La parte demandada fundamentó el pedido de apartamiento afirmando que mediante el resolutorio del 14 de febrero de 2019, *“se ha distorsionado notoriamente el trámite del expediente [...] y se ha ordenado una serie de medidas que en nada se compadecen con el objeto de autos”* y que *“las expresiones utilizadas no se compadecen con un adecuado servicio de justicia”*.

Todo ello revelaría, según entendió la parte, *“una manifiesta hostilidad hacia la Ciudad de Buenos Aires”* y *“ausencia de imparcialidad para el ejercicio de la función jurisdiccional”*.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

El planteo fue nuevamente desestimado por la Cámara de Apelaciones, considerando que no se verificaba la vulneración a la garantía de imparcialidad alegada por la recusante, dado que *“la decisión adoptada por el a quo el 14 de febrero pasado no configura la exteriorización de los sentimientos argüidos por la recusante, sino una manifestación de las facultades del magistrado como director del proceso ... tendiente a compeler al cumplimiento de la medida cautelar dictada el 6 de diciembre de 2018, cuyo análisis –más allá de su acierto o error- no corresponde abordar a esta Cámara en el marco del presente incidente ...”* (conforme decisorio del 29 de marzo pasado dictado en el incidente de recusación 36976/2018-4, que en copia obra a fs. 2236/2240 de estos actuados).

En consecuencia, el día 5 de abril de 2019 el proceso quedó nuevamente radicado antes este Tribunal.

22. Durante la tramitación de las actuaciones por ante el Juzgado del fuero nro. 3, la resolución del 14 de febrero que había declarado incumplida la medida cautelar de autos y ordenado las medidas enunciadas en el apartado 20 precedente, fue recurrida por el GCBA y por Rappi Arg. S.A. (fs. 1192/1207 y 1234/1241, respectivamente).

Las **apelaciones fueron concedidas con efecto no suspensivo** mediante providencia de fs. 1242 que fue confirmada en lo relativo a los efectos de los recursos, por la Cámara de Apelaciones del fuero el 5 de abril de 2019 en autos *“Rappi Arg. S.A.S. s/ Incidente de Queja por Apelación Denegada - Expte. 36976/2018-6”*.

23. A fs. 1867 se resolvió requerir a Kadabra S.A.S., Mercadoni S.R.L. y a la Asociación de Personal de Plataformas que aclararan en qué calidad pretenden intervenir en el presente proceso, en particular, si apoyan a la parte actora o a la parte demandada.

El requerimiento fue contestado por Kadabra S.A.S. a fs. 2235 y por Mercadoni a fs. 2257. En cambio, la Asociación de Personal de Plataformas no lo respondió.

La primera de las firmas mencionadas afirmó que su presentación en autos se efectuó como consecuencia de la citación del Tribunal, *“aunque no en carácter de actor, ni de demandado ni como tercero”*, y que su parte *“no se encontraría incluida dentro del colectivo de autos”* (fs. 2235).

A su turno el apoderado de **Mercadoni S.R.L.** expresó que la firma *“no intervendrá en el proceso ni en calidad de actor ni en calidad de parte demandada. Ello por considerar que [...] no se encuentra comprendida en el universo colectivo objeto de la presente contienda ni en carácter de actor ni en el carácter de parte demandada”* (fs. 2257).

24. Luego del rechazo de la segunda recusación planteada contra el suscripto, y devueltas las actuaciones a este Tribunal, el 8 de abril pasado **se dispuso la elaboración por Secretaría de un informe pormenorizado de los operativos encomendados a la Policía de la Ciudad y de los informes remitidos por el Ministerio de Salud del GCBA, conforme lo ordenado el 14 de febrero de 2019** (fs. 2259).

Una vez elaborado el informe antes referido (fs. 2260/2262), el Tribunal resolvió, “ante la grave y persistente situación evidenciada en autos, que pone en riesgo la seguridad vial, la seguridad alimentaria de los consumidores y la integridad física de conductores y transeúntes”, adoptar “las medidas coercitivas necesarias para lograr que se dé cumplimiento estricto y sin demora a las disposiciones contenidas en el Código de Tránsito y Transporte y en su decreto reglamentario, al menos en lo atinente a la utilización de casco, de luces reglamentarias, y en caso de llevar caja portaobjetos, que la misma se encuentre asegurada al vehículo, así como existencia de seguro y de libreta sanitaria en caso de transporte de sustancias alimenticias” (resolución del 9 de abril de 2019, obrante a fs. 2264/2267).

En consecuencia, **se dispuso ordenar al GCBA que prohibiera en el territorio de la Ciudad la actividad de todas las firmas que prestan el servicio de mensajería y reparto a domicilio sin estar inscriptas en el RUTRAMyC y sin cumplir con la normativa vigente, hasta tanto acreditaran haber dado cumplimiento a**



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

mínimos requisitos legales relacionados con la utilización de casco, de caja portaobjetos anclada al vehículo, de señalización nocturna adecuada, y con la exigencia de contar con seguro de vida y accidentes y con libreta sanitaria, en caso de reparto de alimentos.

Además se ordenó al GCBA que diseñe y ejecute un plan de contingencia económica y social para los repartidores de las firmas involucradas, que compensara la reducción de sus ingresos dinerarios.

25. Frente a la mentada decisión, adoptada a efectos de aventar los riesgos a integridad física de conductores, usuarios y transeúntes generados por la situación irregular en que se desempeña la actividad, el GCBA interpuso un nuevo planteo recusatorio contra el suscripto, alegando prejujuicio y reiterando los mismos argumentos ya expuestos el 18 de febrero pasado -fs. 1140/1146- y que habían sido rechazados por la Cámara de Apelaciones del fuero, conforme lo reseñado *supra*, en el apartado 21.

En efecto, en la presentación de fs. 2313/2320 la parte demandada afirmó que la resolución del 9 de abril pasado contiene expresiones que “no se compadecen con un adecuado servicio de justicia”, y que “revelan una manifiesta hostilidad hacia la Ciudad de Buenos Aires, lo que refleja la ausencia de imparcialidad para el ejercicio de la función jurisdiccional”.

Kadabra S.A.S. y Rappi Arg. S.A.S. también recusaron al suscripto (fs. 2321/2334 y presentación agregada a continuación de fs. 2358), utilizando nuevamente argumentos ya empleados y rechazados por la Cámara de Apelaciones.

26. Así, por tercera vez consecutiva, los jueces de la Sala I del citado Tribunal rechazaron los planteos recusatorios y ordenaron la devolución de las actuaciones a este Juzgado (fs. 2905/2911).

En efecto, en la resolución adoptada en los incidentes de recusación 36976/2018-7 y 36976/2018-8, que en copia obra a fs. 2905/2911 de estas actuaciones,

los Sres. Jueces de Cámara señalaron que lo dispuesto por el suscripto “*se enmarca en las pretensiones esgrimidas por las partes en los autos principales y fue sustentado en las constancias arribadas a la causa. Por el solo hecho de que el juez haya proveído lo que estimó conducente a fin de cumplir con la obligación de instruir el proceso y decidir las cuestiones sometidas a su consideración, no puede derivarse la anticipación de criterio acerca de lo que eventualmente le corresponderá resolver al momento de emitir la resolución de mérito*”.

Además, expresaron que “*no se verifican en el caso los presupuestos necesarios [...] para considerar configurada la causal de enemistad*”, ni tampoco “*se observan elementos que permitan instalar una duda razonable acerca de la neutralidad del juez*”.

27. Devueltas las actuaciones a este Tribunal, ante la persistencia en el incumplimiento de la medida cautelar dispuesta el 6 de diciembre pasado, y con el objeto de evitar mayores dilaciones en el trámite del presente proceso, se resolvió dejar sin efecto lo resuelto el 9 de abril de 2019 y disponer las medidas necesarias para la más pronta resolución de las cuestiones que se ventilan en la presente causa, a cuyo fin se requirió al GCBA la remisión de las actuaciones administrativas relacionadas con la implementación del RUTRAMyC y las solicitudes de inscripción ante dicho Registro.

28. A fs. 3257 El GCBA dio cumplimiento al requerimiento referido en el apartado precedente, acompañando un CD con copia digital de las actuaciones correspondientes a los pedidos de inscripción en el RUTRAMyC.

De las constancias obrantes en el referido soporte digital se desprende que **al día de la fecha existen dieciséis pedidos de inscripción en el registro en cuestión y de habilitación para prestar el servicio de mensajería y reparto a domicilio en motovehículo o ciclomotorado.**

Esos pedidos corresponden a **trece empresas que se presentaron en autos como amparistas, y a otras tres firmas que sin ser partes en el presente proceso, efectuaron diversas presentaciones: Rappi Arg. S.A.S., Kadabra S.A.S. (sociedad que opera bajo el nombre comercial de Glovo), y Repartos Ya S.A. (sociedad que opera bajo el nombre comercial de Pedidos Ya).**



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO Nº 2 SECRETARÍA
Nº 4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

También surge de la documentación acompañada que **sólo tres** de las dieciséis firmas solicitantes –Inmediato S.A., Trámites Urbanos S.R.L. y The Saint S.R.L.- **acompañaron la totalidad de la documentación requerida por la Administración**, por lo que en fecha reciente el **Director General de Habilitación de Conductores y Transporte dispuso habilitarlas “a efectuar las tramitaciones pertinentes ante la concesionaria ‘APPLUS ITEUVE ARGENTINA S.A.’ a los efectos de que, luego de acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley 2148, puedan obtener la inscripción en el Registro único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados (RUTRAMYC), quien expedirá la constancia de identificación correspondiente para que puedan prestar el servicio”².**

En los tres casos también se dispuso habilitar a las “[...] personas declaradas como conductores del Servicio de Mensajería Urbana y Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias [...]” a presentarse ante la misma concesionaria antes referida para obtener la inscripción pertinente.

Por otra parte, **a dos de las firmas peticionantes, Logística al Instante S.A. y Curier Express Argentina S.R.L., el 7 de enero de 2019 se les denegó la autorización requerida, en razón de que se encuentran radicadas en extraña jurisdicción³.**

Finalmente las **once empresas restantes** –Star Cadetes S.A., Arribo Postal S.R.L., E-Logística S.R.L., Envíos Ya S.A., Rappi Arg. S.A.S., Kadabra S.A.S., Ba Cadetes S.R.L., Gestión Buenos aires S.A., Urban Race S.R.L., New Trans Service S.R.L. y Repartos Ya S.A.- **fueron oportunamente intimadas a cumplir con la**

² Disposición DI-2019-560-GCBA-DGHCT de fecha 28 de mayo de 2019, relativa a The Saint S.R.L.; Disposición DI-2019-561-GCBA-DGHCT DE FECHA 28 DE MAYO DE 2019 relativa a Trámites Urbanos S.R.L.; y Disposición DI-2019-563-GCBA-DGHCT de fecha 30 de mayo de 2019 relativa a Inmediato S.A.

³ Informes IF-2019-01997972-DGHCT y IF-2019-01995493-DGHCT.

integración de la documentación faltante, sin que haya constancia del cumplimiento de tal requerimiento.

Y CONSIDERANDO:

La presbicia estatal

Tal como quedó puesto de manifiesto en las resoluciones precedentemente adoptadas en la presente causa, la cuestión que aquí se ventila, atinente al servicio de mensajería urbana y reparto a domicilio de sustancias alimenticias, en ciclorodado o motovehículos, finca fundamentalmente en el rol del Estado local en el ejercicio, o su omisión, de las competencias de control sobre el cumplimiento de las regulaciones normativas de ciertas actividades económicas mercantiles que se desarrollan en el territorio de esta Ciudad.

Ya sea ello mediante herramientas de control, registro y habilitación –a cuyo fin se creó el RUTRAMyC– o bien a través de cualquier despliegue gubernamental de tipo coercitivo –policía, agentes de tránsito– que tienda al efectivo acatamiento de las normas de tránsito y transporte y, más puntualmente, de seguridad vial, de condiciones de reparto de sustancias alimenticias y laborales y previsionales.

Es que tal como se ha hecho énfasis a lo largo de la causa, la no registración habilitante que exige la norma legal y reglamentaria, implica en los hechos una desregulación del mercado que se analizará, en detrimento del cumplimiento de normas de transporte, seguridad vial, higiene y seguridad, laboral y previsional.

Tal situación a la postre de un hecho insoslayable: todos los días las calles se colman de jóvenes –principalmente–, conductores de bicicletas y motos, transportando todo tipo de mercadería.

Mientras tanto, un Estado esquivo de sus funciones de control o quizás padeciente de una presbicia tal que hasta le impide ver esas personas y móviles anaranjados, amarillos y rojos.

El resultado de esa conjunción, lógicamente, no es sino un poder de policía ineficaz por inexistencia de ulterior ejercicio de competencias de contralor y, desde luego, un mercado oportunista (¿o quizás connivente?) que arrasa con los derechos de los trabajadores y trabajadoras.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Pues como se podrá apreciar seguidamente, existe un orden jurídico basto y aplicable al *sub lite*, pero que la inacción gubernamental lo ha tornado meramente ficcional. Es que como lo he destacado en una anterior oportunidad “[l]a *normativa ficcional es aquella que se caracteriza por su bajo o nulo nivel de cumplimiento efectivo y por la preeminencia de su vigencia nominal. En el orden jurídico ficcional se dan, en paralelo, un proceso de ampliación de mejoras nominales con otro de empeoramiento de condiciones objetivas de cumplimiento de derechos. Centenares de tratados y convenciones, miles de leyes nacionales, millones de normas internas menores, no lograron que la humanidad fuera gobernada por actos concretos de justicia distributiva y equidad. Queda más que claro que todo es arsenal de normas, que constituyen el discurso jurídico ficcional, adornado por el discurso académico y edulcorado por la acción erosiva de los multimedios, no dio los frutos supuestamente esperados con su promulgación*”⁴.

En la misma tesitura lo ha destacado recientemente el Santo Padre: “*tiempo de crisis en la que se verifica una paradoja: por un lado, un fenomenal desarrollo normativo, por otro un deterioro en el goce efectivo de los derechos consagrados globalmente*”⁵.

A

Tránsito y seguridad vial

I. Marco normativo.

La legislación vigente en el ámbito local –concretamente el **Código de Tránsito y Transporte y su decreto reglamentario**–, se ocupan de regular en detalle las condiciones en que debe prestarse el servicio de mensajería y reparto, en aras de la

4 GALLARDO, Roberto Andrés, *Francisco vs. Moloch Ideas para una Revolución Ecosocial*, ed. JusBaires, CABA, 2018, págs. 68/69.

5 Papa Francisco, en discurso citado en nota 1.

protección de los referidos bienes: la seguridad vial, en tanto se destina a proteger la integridad física de los conductores y de los transeúntes.

Por tal razón, y previo a abordar las cuestiones en debate, considero pertinente efectuar una breve reseña del marco normativo que regula tal particularidad traída a juicio.

En primer lugar, la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires dispone que *“La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve [...] La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte”* (art. 27, inc. 9).

Asimismo la Carta Magna local establece que *“La Ciudad [...] Protege la salud, la seguridad y el patrimonio de los consumidores y usuarios [...] Ejerce poder de policía en materia de consumo de todos los bienes y servicios comercializados en la Ciudad, en especial en seguridad alimentaria y de medicamentos”* (art. 46).

En este marco la ley 2148, publicada el 27 de diciembre de 2006⁶, aprobó el Código de Tránsito y Transporte.

A su vez la **ley 5526** [actualmente no vigente como tal, sino como incorporada al Código de Tránsito y Transporte⁷], **publicada el 16 de junio de 2016**⁸, **incorporó al mentado Código el Título Décimo Tercero “Servicio de Transporte en Motovehículos y Ciclorodados”, destinado a regular la prestación del “servicio de mensajería urbana y reparto a domicilio de sustancias alimenticias realizado en motovehículo o ciclorodado”** (art. 13.1.1.).

Al respecto, el propio Código de Tránsito y Transporte en el capítulo *“Definiciones Generales”* se ocupa de formular las siguientes definiciones:

“Ciclorodado: Vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan”;

6 BOCBA N° 2593.

7 <https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/318322>, *“la presente norma fue declarada no vigente al aprobarse la segunda actualización del digesto jurídico por ley n° 6.017 (bocba n° 5485 del 25/10/2018), ya que sus disposiciones fueron incorporadas en la norma principal a la cual modifica”*

8 BOCBA N° 4905.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

“Motovehículo: vehículo motorizado no carrozado. Incluye a ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, motocicletas y motofurgones”;

“Mensajería Urbana: comprende el retiro y entrega de elementos varios de pequeña y mediana paquetería y/o la realización de gestiones desde su solicitud y hasta el o los domicilios que sean indicados, sin tratamiento o procesamiento, utilizando como medio de transporte un motovehículo o ciclomotor, en un plazo menor a las 24 horas y en un ámbito urbano acotado”;

“Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias: abarca al transporte de sustancias alimenticias desde el domicilio de su proveedor hasta su entrega en el domicilio que el cliente indique, utilizando como medio de transporte un motovehículo o ciclomotor”;

“Prestador del Servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias: la persona física o jurídica que presta el servicio de Mensajería Urbana o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias y lo realiza a través de un Conductor habilitado, bajo su dependencia y responsabilidad”;

“Conductor habilitado para ejecutar el servicio de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias: aquella persona física que efectúa el servicio de Mensajería Urbana o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias en motovehículo o ciclomotor”.

El título que comentamos dispone, en primer lugar, que **“la Autoridad de Aplicación del presente Título es la misma que la del resto del Código”**, es decir **la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte del GCBA**, y que **“[...] son también Autoridades de Control la Subsecretaría de Trabajo y la Agencia Gubernamental de Control, en todo aquello que resulte de su competencia”** (art. 13.1.2.)

A continuación establece que *“La prestación del Servicio de Mensajería Urbana o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias, sólo puede ser desarrollada por personas físicas o jurídicas que cuenten con la habilitación otorgada por la Autoridad de Aplicación”* y que *“En todos los supuestos, el transporte utilizado deberá observar los recaudos establecidos conforme el régimen de mercaderías que se transporte o gestión que se realice en caso de corresponder* (art. 13.1.3.).

A este respecto, cabe destacar que **en materia de transporte de sustancias alimenticias rigen las disposiciones del Código de Habilitaciones** que se describirán *infra*.

La exigibilidad de la **habilitación, requisito ineludible para ejercer la actividad**, conforme los términos de la propia ley, **comprende tanto a los prestadores, como a los conductores**. Asimismo **se requiere que los motovehículos utilizados por en la ejecución del servicio se encuentren previamente registrados por la autoridad de aplicación** (arts. 13.2.1.).

Entre los **requisitos exigidos** a las empresas y/o personas que solicitan el otorgamiento de la habilitación se encuentra el de *“Identificar a los Conductores destinados al servicio de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias a través de los cuales se prestará el servicio”* (art. 13.2.4.1.1., inc. d) y el de *“Presentar la Constancia de “Clave de Alta Temprana“ de los Conductores destinados al servicio de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias, de corresponder. Para el caso en que los conductores mantengan vinculación anterior a la solicitud de la habilitación, deberá acreditarse esa vinculación”* (art. 13.2.4.1.1., inc. m).

Con respecto a la habilitación de los conductores para ejecutar el servicio en cuestión, *se requiere, además de una edad mínima de dieciséis años para el transporte en ciclorodados y de dieciocho años para prestar el servicio en motovehículos, aprobar los cursos de capacitación que establezca la Autoridad de Aplicación, los que necesariamente deben incluir nociones de seguridad vial y de normativa vinculada con los servicios que presten* (arts. 13.2.4.2.1. y 13.3.3.). Asimismo, en los casos de servicios de reparto a domicilio de sustancias alimenticias, se exige contar con libreta sanitaria vigente (art. 13.2.4.2.1., inc. g).



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

En cuanto al régimen de los conductores destinados al servicio de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias, la ley dispone que siempre que “[...] *no sean titulares de habilitación de Prestador del Servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias, **deberán encontrarse en calidad de conductores en el régimen del trabajador bajo relación de dependencia del Prestador, cumpliendo con la legislación laboral y previsional vigente***” (art. 13.3.2).

Asimismo se dispone que las personas físicas que posean habilitación como prestadores del servicio en cuestión pueden solicitar su habilitación como conductores (art. 13.3.2).

La norma también regula lo relativo a la indumentaria y el equipaje de los conductores, disponiendo que **la obligación de garantizar el cumplimiento de los requisitos en cuestión se encuentra a cargo de las empresas prestadoras del servicio** (arts. 13.3.5., 13.3.6. y 13.3.7).

Así, se prescribe que los conductores que **deben utilizar casco homologado para la categoría según se trate el vehículo; e indumentaria con bandas reflectivas y apropiada para utilizar días de lluvia y en época invernal** (art. 13.3.5.).

En cuanto al equipaje, se dispone que “*En el supuesto de emplearse bolsos, mochilas u otros elementos para el transporte, los mismos deberán contar con bandas reflectivas que favorezcan su visualización y llevarán la inscripción visible de la razón social, domicilio, teléfono y número de Habilitación, conforme lo establezca la Autoridad de Aplicación*” (art. 13.3.6.).

Además, los vehículos afectados a la actividad deben llevar, durante la ejecución del servicio, “*una identificación que dispondrá la Autoridad de Aplicación, la que acreditará el cumplimiento de lo establecido en el presente Título. Dicha identificación deberá quitarse una vez finalizada la jornada*” y “*debe mantener*

características de visualización adecuadas, siendo colocadas en los vehículos de tal forma que no pueda obstaculizarse su visualización por medio de equipajes, mecanismos o movimientos propios de la actividad” (art. 13.3.9.).

En cuanto al sistema de carga de mercaderías, la norma establece que “[...] *En el supuesto de emplearse bolsos, mochilas y otros elementos para el transporte, los mismos deberán contar con bandas reflectivas que favorezcan su visualización y llevarán la inscripción visible de la razón social, domicilio, teléfono y número de habilitación [...]” (art. 13.3.6.)* y que “[...] *De añadirse una caja portaobjetos la misma deberá contar con bandas reflectivas que favorezcan su visualización y llevar una inscripción visible de la razón social, domicilio, teléfono y número de permiso, conforme lo establezca la Autoridad de Aplicación quien además establezca las demás características técnicas, dimensiones y formas de sujeción (art. 13.4.2.2.).*

Concordantemente, en el Título Cuarto del Código de Tránsito y Transporte se dispone que **“Los ciclomotores, motocicletas y ciclorrodados pueden transportar equipajes, bultos u otros objetos siempre que se encuentren firmemente asegurados al vehículo, no afecten su estabilidad ni dificulten su conducción y sólo si sus dimensiones no sobresalen de los extremos del manubrio o de su longitud. Los ciclomotores y motocicletas que porten caja transportadora o baúl, deberán llevar una replica autoadhesiva reflectiva y de similares dimensiones de la placa de dominio en su cara posterior y de manera visible”.** (art. 4.3.1.)

Así, en los artículos 4.2.1. y 4.2.2. se prescribe que los motovehículos, incluidos los ciclomotores, deben estar equipados con una serie de elementos tales como dispositivo de freno, espejos retrovisores, guardabarros, sistemas de iluminación específicos según el tipo de vehículo, y que **el cumplimiento de esos requisitos, “será responsabilidad de los empleadores, en el caso de vehículos utilizados laboralmente, por dependientes de empresas de mensajería, deliverys, cadetería o similares”.**

Además, los vehículos afectados al servicio deben contar con la Verificación Técnica Vehicular, en caso de corresponder, (arts. 13.2.4.1.1., 13.2.4.2.1., 13.2.4.3. y 13.4.3.) y circular con luces reglamentarias (arts. 13.4.4.).

En materia de seguros, se exige a las empresas prestadoras del servicio contar con seguro de responsabilidad civil que cubran riesgos de lesiones o muertes de terceras no transportados y daños a bienes de terceras no transportados, y también de



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

seguro de accidentes personales que cubran los riesgos de lesiones o muertes de los conductores que no tengan relación de dependencia. En caso de conductores con relación de dependencia, las empresas deben contratar seguros de accidentes de trabajo en una Aseguradora de Riesgos de Trabajo y seguros de vida obligatorio (art. 13.6.1.

Igualmente establece que la autoridad de aplicación, en el caso la **Secretaría de Transporte, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte del GCBA, tiene a su cargo el Registro Único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados RUTRAMYC**, ante el cual deben obtener las respectivas habilitaciones los prestadores del servicio y los conductores de los motovehículos y/o ciclorodados (art. 13.7.). **Entre sus objetivos** fundamentales figuran, *“posibilitar el establecimiento de una cadena de responsabilidades que permita la determinación fehaciente de quienes son titulares de cada rol respecto de una habilitación”*, y *“permitir la determinación de quienes resultan aptos para desempeñar los diferentes roles previstos”*, y *“facilitar el adecuado control en la vía pública”* (art. 13.7.3).

Finalmente, **se establecen las penalidades para el caso de incumplimiento de las disposiciones legales**, entre las que se cuenta el apercibimiento y la suspensión o la baja de la habilitación, según el supuesto (art. 13.8).

El 12 de junio de 2018, a dos años de sanción de la ley 5526, el Poder Ejecutivo de la CABA dictó el decreto 198/18, que reglamentó algunos aspectos de la misma. En él se dispone, con relación a la exigibilidad de la habilitación para la prestación del servicio de mensajería y reparto a domicilio de sustancias alimenticias que *“quien inicie por primera vez un trámite de habilitación tendrá un plazo de ciento ochenta (180) días hábiles administrativos para cumplimentar los requisitos que la normativa exige, a contar desde la fecha de inicio del trámite; pasado dicho plazo el mismo se dará de baja y deberá iniciarlo nuevamente”* (art. 13.2.1.) y que *“se permite que el solicitante acompañe constancia de inicio del trámite habilitación comercial*

pertinente iniciado ante la Dirección General de Habilitaciones y Permisos de la Agencia Gubernamental de Control, salvo en los casos de los rubros que exceptúa el Código de Habilitaciones en artículo 2.1.8” (reglamentación del art. 13.2.4.1.1. del CTT).

También se establece en 15 horas la carga horaria mínima que debe tener el curso de capacitación para los conductores para su habilitación (reglamentación del art. 13.3.1. del CTT).

Asimismo se estipula que la caja porta objetos, además de ser impermeable e inoxidable, de tapa hermética y con un revestimiento interno de material liso y de fácil limpieza, debe tener una sujeción *“que asegure firme y mecánicamente la caja al motovehículo o ciclomotorizado, garantizando la seguridad a terceros”*, y debe guardar relación en cuanto a tamaño y peso con el medio de transporte, no pudiendo implicar una incómoda exigencia física para el conductor, ni afectar su estabilidad y equilibrio (reglamentación del art. 13.4.2.2. del CTT).

Finalmente el decreto contiene una disposición relativa al RUTRAMyC, al establecer que *“La autoridad de Aplicación tendrá a su cargo la elaboración y actualización del Registro Único de Trabajadores en Motovehículos y Ciclorodados (RUTRAMYC) cuyos datos son públicos. El mismo podrá tener un sistema de entrecruzamiento de datos con las reparticiones y entidades que puedan proporcionar información y datos pertinentes a los fines de la actualización y acreditación de la información obrante en los legajos de cada partícipe de la prestación que se reglamenta”* (reglamentación del art. 13.7.1. del CTT).

Por otro lado, y sin perjuicio de la ya apuntada obligación de poseer libreta sanitaria (conf. art. 13.2.4.2.1, inc. g) de la ley 5526), cabe destacar que el Código de Habilitaciones de la CABA, en el Capítulo 8.5. *“Transporte de Sustancias Alimenticias”*, establece una serie de disposiciones que deben cumplir tanto los conductores como los vehículos destinados a la actividad de entrega de sustancias alimenticias a domicilio.

Fundamentalmente, y en lo que hace al objeto de la litis, la norma dispone que los vehículos afectados al transporte de alimentos, deben contar con habilitación otorgada por la Agencia Gubernamental de Control (arts. 8.5.1. y 8.5.2.), y los conductores poseer libreta sanitaria (art. 8.5.3.). Con respecto a la caja porta objetos,



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

ésta debe ser de tapa hermética, revestida interiormente con material liso, de fácil limpieza, impermeable e inoxidable (art. 8.5.17) y, en el caso de transporte de alimentos que requieren refrigeración⁹, debe tener un sistema refrigerante o de aislación del calor (art. 8.5.7.).

A su vez el decreto 782/01 impone la obligatoriedad de capacitación del personal involucrado en la manipulación de alimentos “*en cualquier forma y etapa de la cadena productiva, de elaboración, fraccionamiento, distribución y comercialización*”, mediante la aprobación del Curso de Capacitación de Manipuladores de Alimentos establecido por Resolución 658/2014 de la Agencia Gubernamental de Control del GCBA.

II. Cuestiones a dilucidar

Reseñado el marco normativo aplicable al caso de autos, corresponde adentrarse en el tratamiento de las pretensiones esgrimidas en el presente amparo colectivo, a efectos de determinar la procedencia de la acción.

Tan sólo en el aspecto que aquí se analiza, el objeto de la demanda entablada contra el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires consiste en exigir a las autoridades la aplicación integral de la legislación referida al servicio de mensajería y reparto de sustancias alimenticias a domicilio, realizado en motovehículos o ciclomotorizados, lo que exige como premisa el otorgamiento a las empresas que cumplan con los requisitos legales “*de su habilitación, registro para operar y, correlativamente, control de su exigencia para todos por parte de la Autoridad de Aplicación y Control*”.

Los accionantes afirmaron que la irregular situación existente en la materia y la falta total de controles “*es fuente en los hechos de todo tipo de competencia desleal, explotación a los trabajadores, e inseguridad y peligro en el tránsito urbano,*

⁹ Leche, crema, manteca, quesos, helados y otros derivados de la leche, huevo líquido, hielo, pescado, mariscos, crustáceos, moluscos, ranas, carne y menudencias, aves faenadas y evisceradas, comidas, fainá, pizza, emparedados, productos de rotisería, confitería y pastelería.

conspirando contra los propios bienes sociales y económicos que la Constitución de la Ciudad le impone proteger y fomentar”.

En los hechos, y como quedara destacado en las resoluciones adoptadas por el Tribunal en el marco de la presente causa, es de público conocimiento que en los últimos meses surgieron una gran cantidad de empresas que bajo la denominación de plataformas informáticas se dedican a la prestación del servicio de mensajería y reparto de sustancias a domicilio.

Esa evidencia resulta reafirmada por los informes presentados por la Policía de la Ciudad en cumplimiento de lo ordenado por el suscripto a fs. 1053/1056.

De dichos informes, obrantes a fs. 107/1138, 1148/1159, 1178/1190, 1243/1314, 1338/1374, 1389/1403, 1439/1508, 1521/1733, 1755/1843, 1846/1859, 1861/1866, 1880/1987, 1992/2020, 2134/2230, 2282/2302, 2560/2696, 2708/2718, 2726/2757, 2763/2855, 2915/3065, 3068/3076 y 3123/3252, se desprende que por las Ciudad Autónoma de Buenos Aires circulan una gran cantidad de conductores de bicicletas o motos (ciclorodados o motovehículos, en los términos de la ley), afectados al servicio de reparto de mercaderías y sustancias alimenticias a domicilio, que se desempeñan portando elementos identificatorios (indumentaria y cajas portaobjetos) de las firmas **Rappi (Rappi Arg. S.A.S.), Glovo (Kadabra S.A.S.) y Pedidos Ya (Repartos Ya S.A.)**.

Por otra parte, la consulta a las páginas web de dichas empresas¹⁰ revela que la gran mayoría de los comercios radicados en la ciudad que abarcan distintos rubros, incluyendo grandes cadenas de supermercados, farmacias y restaurantes, entre otros, requieren los servicios de las tres firmas antes referidas para la realización de los repartos a domicilio o “*deliverys*”. Así, **es dable afirmar que las tres empresas antes referidas concentran, en la actualidad, la casi totalidad de la actividad en cuestión, y que la mayoría de los comercios han “tercerizado” el servicio de reparto en dichas firmas.**

En consecuencia, y en atención al objeto de la presente acción, consistente obtener el cumplimiento de la legislación vigente en la materia, **el primer punto a dilucidar es si esas empresas se encuentran alcanzadas por las prescripciones del Código de Tránsito y Transporte y si, consecuentemente, deben dar cumplimiento a**

¹⁰ www.rappi.com.ar, www.glovo.com.ar y www.pedidosya.com.ar.



JUZGADO DE IRA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

dicha normativa para poder operar. O si, como afirmaron en autos los representantes de Rappi Arg. S.A.S. y de Kadabra S.A.S., se trata de “*plataformas informáticas*” que no realizan reparto de sustancia alguna, sino que se limitan a “*interceder e intermediar entre distintos usuarios que se conectan a la plataforma*”¹¹.

A tal fin, considero pertinente remitirme, en primer lugar, a las afirmaciones de las propias firmas involucradas.

Así, en la presentación obrante a fs. 719/728 el representante de **Rappi Arg. S.A.S. niega que la firma deba dar cumplimiento a la normativa antes referida**, afirmando que su función se limita “*a intermediar entre distintos usuarios de la plataforma: comercios aliados, repartidores y consumidores finales. Los encargos son hechos por los consumidores, a través de la plataforma de Rappi, en forma directa a los repartidores. De este modo Rappi no realiza actividad de reparto alguno ni dirige a repartidores, por lo que no corresponde que se inscriba u obtenga la certificación otorgada por Registro Único de Transporte en Motovehículos y Ciclorrodados*”.

Sin embargo las expresiones supra referidas parecen ignorar que la empresa Rappi ofrece, concretamente, a través de sus páginas webs y aplicaciones informáticas, un servicio de entrega de productos a domicilio que es prestado por conductores que representan a la firma, ya que: a) sólo pueden recibir pedidos de realización del servicio de reparto a través de ella; b) reciben una capacitación especial a tal efecto; c) deben utilizar la indumentaria y la caja porta mercaderías que les entrega la empresa, con el logo identificador de la misma; d) perciben su remuneración de la propia firma que los contrata, y por el importe estipulado por ésta; y e) deben efectivizar la entrega en el tiempo estipulado por la empresa, bajo apercibimiento de “*perder el derecho a recibir su remuneración por la prestación del servicio*”.

¹¹ Conforme lo afirmado por el representante de Rappi Arg. S.A.S. durante la audiencia celebrada el 27 de noviembre de 2018.

De tal suerte que, más allá de si se autodenominan *“plataforma informática”*, lo cierto es que la actividad desarrollada por Rappi Arg. S.A. coincide con la descripción efectuada en el Código de Tránsito y Transporte, esto es, *“el retiro y entrega de elementos varios de pequeña y mediana paquetería o de sustancias alimenticias, y/o la realización de gestiones desde su solicitud y hasta el o los domicilios que sean indicados, sin tratamiento o procesamiento, utilizando como medio de transporte un motovehículo o ciclomotor”*, servicio que es prestado por los conductores de motos y bicicletas que realizan la actividad por cuenta y orden de la empresa prestadora.

A su turno, el representante de Kadabra S.A.S. (Glovo) afirmó durante la audiencia celebrada el 27 de noviembre de 2018, que se encuentran trabajando *“para intentar lograr la mayor protección de todos los trabajadores o de prestadores de servicio”*, y que apoyan *“la generación del RUTRAMyC para que todas las empresas y personas físicas se puedan inscribir y estar reguladas”*.

Con respecto a la firma Pedidos Ya (Repartos Ya S.A.), es dable poner de manifiesto que si bien **no efectuaron presentación alguna** frente a la convocatoria del Tribunal cursada a fs. 17 y 19/20, de las constancias aportadas por el GCBA a fs. 2357 se desprende que el día 3 de mayo de 2019 la sociedad se presentó ante la Dirección General de Habilitación de Conductores y Transportes del GCBA, solicitando su inscripción en el RUTRAMyC, y acompañando documentación a tal fin. Además es dable destacar que el objeto de la sociedad Repartos Ya S.A. consiste en *“realizar en forma individual, asociada o a través de terceros la prestación del servicio de entrega a domicilio de comidas y bebidas de elaboración y/o expendio de restaurantes, bares, pizzerías, casas de empanadas y cualquier otro establecimiento de expendio de comida y bebidas mediante el uso de moto vehículos o ciclo rodados”*.

A partir de las consideraciones precedentemente efectuadas, **ninguna duda cabe entonces respecto de la inclusión del servicio prestado por Rappi Arg. S.A:S., Kadabra S.A:S. y Repartos Ya S.A., en las previsiones del Código de Tránsito y Transporte** y demás normativa aplicable al servicio en cuestión que fuera detallada en el apartado I del presente decisorio. Ergo, ya sea por el propio reconocimiento por parte de las empresas en sus afirmaciones, o de la conducta registral asumida, o bien por las



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

características de la actividad desempeñada, todas ellas se dedican al reparto de mercaderías en los términos legalmente estipulados.

III. Obligatoriedad de la normativa aplicable.

Como ya se señaló, lo que en parte se reclama en autos al Gobierno demandado, consiste, ni más ni menos, en que se dispongan los mecanismos necesarios a efectos de garantizar la aplicación concreta y efectiva de la ley, así como la implementación del RUTRAMyC. Asimismo se le requiere que ejerza los controles necesarios para evitar la prestación del servicio en cuestión de manera irregular. Todo ello, amén del obligatorio ejercicio de la competencia que debe ejercer encorsetado en el principio de legalidad que le exige desplegar su actividad acorde a lo que permita y exija la norma.

Ahora bien, todas las disposiciones normativas antes reseñada que rigen la materia de autos, **son de orden público y consecuentemente de aplicación obligatoria, y tienen en mira el diseño de un sistema de control estricto respecto de una actividad que impacta directamente en aspectos relativos a la seguridad pública en diversos aspectos.**

En primer lugar, la seguridad de los conductores de los motovehículos y ciclorodados, así como de los transeúntes y conductores en general.

En segundo lugar, la seguridad en materia sanitaria de los consumidores de los productos alimenticios transportados.

Como ya quedara expuesto, la voluntad del legislador es clara y contundente en cuanto a que el servicio de mensajería en motovehículos y /o ciclorodados es una actividad sujeta a normas de funcionamiento estrictas –que atienden al interés público–,

sobre todo en materia de seguridad vial y de protección de los trabajadores- y al control de las autoridades locales ¹².

Ahora bien, va de suyo que el cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa para la concesión de las habilitaciones en cuestión debe ser examinado por la autoridad competente, con arreglo a los procedimientos previsto en el decreto 1510/97.

Sin embargo, el GCBA informó en autos que al día de la fecha no existe ninguna persona física o jurídica que haya obtenido la habilitación antes referida, y que se encuentre inscripta en el RUTRAMyC, tal como lo establece taxativamente la legislación vigente. Ello, a la par del hecho innegable de que las calles a diario se colman de repartidores en motos y bicicletas, desprovistos de toda seguridad.

Más aún, a las únicas tres firmas que consiguieron un dictamen favorable respecto de su inclusión en el RUTRAMyC, no se les extendió la habilitación pretendida, sino que simplemente se las autorizó a continuar con el trámite iniciado meses atrás.

En efecto, como ya se refiriera *supra*, a las sociedades Inmediato S.A., Trámites Urbanos S.R.L. y The Saint S.R.L. se las habilitó, recién un año después de iniciado el trámite, “[...] a efectuar las tramitaciones pertinentes ante la concesionaria ‘APPLUS ITEUVE ARGENTINA S.A.’ a los efectos de que, luego de acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley 2148, puedan obtener la inscripción en el Registro único de Transporte en Motovehículos y/o Ciclorodados (RUTRAMyC), quien expedirá la constancia de identificación correspondiente para que puedan prestar el servicio[...] ”. En los tres casos también se dispuso habilitar a las “[...] personas declaradas como conductores del Servicio de Mensajería Urbana y Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias [...]” a presentarse ante la misma concesionaria antes referida para obtener la inscripción pertinente ¹³.

O sea que la actividad de mensajería y reparto de alimentos a domicilio se desarrolla, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de manera

12 La ley 5526 fue sancionada por unanimidad, por los 55 legisladores presentes en la sesión ordinaria del 05/05/2016, sobre el total del cuerpo legislativo compuesto por 60 diputados. De los votantes 27 pertenecían al partido gobernante (PRO) <https://www.legislatura.gov.ar/seccion/versiones-taquigraficas.html>.

13 Disposición DI-2019-560-GCBA-DGHCT de fecha 28 de mayo de 2019, relativa a The Saint S.R.L.; Disposición DI-2019-561-GCBA-DGHCT DE FECHA 28 DE MAYO DE 2019 relativa a Trámites Urbanos S.R.L.; y Disposición DI-2019-563-GCBA-DGHCT de fecha 30 de mayo de 2019 relativa a Inmediato S.A.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

abiertamente irregular, y en clara violación a la voluntad del legislador local, que reguló el servicio en cuestión y lo sometió a un estricto control por parte de la Administración.

De tal suerte que **la inacción de las autoridades de contralor, que permiten el desarrollo de la actividad en cuestión sin adoptar ninguna medida se evidencia como, mínimamente, manifiestamente irregular.**

Más allá de las concretas disposiciones del Código de Tránsito, las consecuencias de **esa falta de control desembocan en una situación contraria a las más básicas normas de seguridad vial y de sanidad en materia de alimentos, implicando un serio riesgo para las personas.**

La no aplicación de la ley conlleva la posibilidad cierta de que el traslado se haga en vehículos cuyas condiciones mecánicas nadie controla, y por personas que no están obligadas a llevar casco y que deben portar en sus espaldas una caja portaobjetos (o a veces dos) que al no estar sujeta al vehículo afecta su estabilidad y capacidad de manejo y sin límite alguno a la cantidad de horas diarias de servicio.

En efecto, tales afirmaciones se apoyan en la **numerosa información aportada a lo largo del proceso, a instancias de este Tribunal, por la Policía de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los distintos Hospitales de la órbita local.** En base a tales informaciones, se han elaborado por Secretaría pormenorizadas síntesis a fin de ilustrar en datos más claros la información brindada.

Así, en el informe elaborado a fs. 2260/2261 se expuso que entre la fecha 15 de febrero de 2019 y el 31 de marzo del mismo año, la Policía controló en la vía pública un total de 691 vehículos afectados al servicio de mensajería urbana y reparto de sustancias alimenticias, de los cuales 471 eran ciclorodados (bicicletas) y 199 eran motovehículos, en tanto los 75 restantes no fueron identificados con exactitud.

Considerando los 471 ciclorodados, se relevó que el sesenta y siete por ciento (67%) de ellos circulaba sin casco, el setenta y siete por ciento (77%) circulaba utilizando caja objetos en la espalda, y el setenta por ciento (70%) circulaba sin poseer seguro alguno. En tanto, considerando los 199 motovehículos, el dos y medio por ciento (2,5%) circulaba sin casco, el cuarenta y siete por ciento (47%) lo hacía llevando la caja porta objetos en la espalda y el veintiséis por ciento (26%) circulaba sin tener seguro.

En cuanto a los 75 vehículos no identificados con exactitud, el cincuenta y seis por ciento (56%) circulaba sin casco, el setenta y seis por ciento (76%) lo hacía llevando la caja porta objetos en la espalda y el cincuenta y seis por ciento (56%) lo hacía sin tener seguro.

Asimismo, se informó, en base a los datos aportados por los Hospitales locales, que entre el 15/02/2019 y el 01/04/2019 se registraron veinticinco (25) accidentes en la vía pública que involucraron a conductores afectados al servicio de mensajería y/o reparto a domicilio.

Luego, a fs. 3067, se elaboró un nuevo informe con los datos colectados por la Policía de la CABA y los hospitales locales, desde el 08/04/2019 al 16/05/2019.

Así, se expuso que de un tal de 383 vehículos constatados, 252 eran ciclorodados, 100 motovehículos y 31 no fueron correctamente identificados.

Respecto de los 252 ciclorodados, se verificó que el cuarenta y nueve por ciento (49%) de los conductores circulaban sin casco, el ochenta y cinco por ciento (85%) lo hacían llevando la caja porta objetos en la espalda y el sesenta y tres por ciento (63%) lo hacía sin tener seguro. En tanto, considerando los 100 motovehículos, el dos por ciento (2%) de los conductores circulaba sin casco, el cincuenta por ciento (50%) lo hacía llevando la caja porta objetos en la espalda y el treinta y tres por ciento (33%) lo hacía sin tener seguro alguno.

Finalmente, de los 31 vehículos no identificados con exactitud, el cuarenta y cinco por ciento (45%) de los conductores circulaba sin casco, el ochenta y siete por ciento (87%) lo hacía llevando la caja porta objetos en la espalda y el sesenta y cuatro por ciento (64%) lo hacía sin tener seguro alguno.

Del mismo modo, se informó, en base a los datos aportados por los Hospitales locales, que entre el 15/02/2019 y el 01/04/2019 se registraron diez (10)



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

nuevos accidentes en la vía pública que involucraron a conductores afectados al servicio de mensajería y/o reparto a domicilio.

Si bien llamativamente no lo informó el Ministerio de Salud, es de público conocimiento el luctuoso evento ocurrido el pasado 12/04/2019 que, según lo han publicado diversos medios de comunicación, consistió en un accidente de tránsito en la zona de Puerto Madero, donde un camión atropelló y provocó la muerte instantánea a un joven de 20 años vinculado a la empresa de repartos Rappi¹⁴.

En definitiva, tales constancias probatorias evidencian nítidamente el modo irregular en que se desarrolla la actividad de mensajería urbana y reparto a domicilio de sustancias alimenticias en la órbita de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sin que la autoridad local desempeñe su función de vigilar el cumplimiento de las condiciones exigidas por la normativa involucrada.

Cabe recordar al respecto, las manifestaciones vertidas por la Defensora Adjunta de la Defensoría del Pueblo de la CABA durante la audiencia celebrada el 27 de noviembre pasado. Allí la Dra. María América González expresó su preocupación por los trabajadores que dependen de las “*nuevas tecnologías laborales*”, y por los riesgos que corren tanto éstos, como los consumidores, máxime cuando se trata del traslado de sustancias alimenticias. Al respecto, refirió a las condiciones de salubridad y a la necesidad de exigencia de libreta sanitaria para los transportistas de alimentos.

Finalmente destacó que la Defensoría del Pueblo se presentó en estos obrados con el fin de garantizar que las empresas que realizan la actividad de mensajería urbana y reparto de alimentos a domicilio funcionen en cumplimiento de todos los mandatos legales que hacen a su regularización como empresa y a su relación con los trabajadores.

¹⁴<https://www.telam.com.ar/notas/201904/350019-muerte-ciclista-rappi.html>;
<https://www.pagina12.com.ar/187264-murio-atropellado-un-ciclista-de-rappi>, entre otros.

En definitiva, comprobado el incumplimiento por parte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de las obligaciones que le impone la ley 5526 y demás legislación complementaria y reglamentaria, en orden a la efectiva implementación del RUTRAMyC y al ejercicio del poder de policía en la materia, evitando el desarrollo de la actividad en violación a la ley, corresponderá hacer lugar a la presente acción de amparo colectivo, ordenando al GCBA que en forma inmediata proceda a dar cumplimiento integral a las referidas disposiciones normativas.

IV. ¿Qué se transporta?

En el marco “desregulatorio de hecho” descrito se pueden dar ciertas situaciones que ponen en riesgo tanto al repartidor como al usuario o consumidor.

Así, de las páginas y plataformas *web* de las empresas Rappi Arg. S.A.S., Kadabra S.A.S. y Repartos Ya S.A. se desprende que pueden ser transportadas cualquier tipo de mercadería, ofrecidas por todo tipo de proveedores (restaurantes, supermercados, farmacias, locales de expendio de bebidas, librerías, veterinarias, etc.), incluso objetos suministrados por los propios usuarios o por terceros no comerciantes. Particularmente, la página web de “PedidosYa” informa: “En la aplicación encontrarás restaurantes, supermercados, farmacias, bebidas, tiendas de mascotas y tiendas de conveniencia. Pedí lo que se te ocurra”. Asimismo, la de Glovo publicita: “Lo que sea en Glovo Buenos Aires”. Por su parte, la página web de Rappi expresa: “Pedinos llevar un paquete, buscar tus llaves, pagar tu factura... Lo que necesites que te lleve tiempo”¹⁵. En efecto de los términos y condiciones publicados en sus páginas web se reconoce la prestación del servicio de mensajería y/o “cadetería”¹⁶.

Al respecto, debe señalarse que no obstante la eventual declaración y/o información a brindar por el usuario que la aplicación requiera sobre el objeto a transportar, la imposibilidad de constatar su veracidad y/o de cotejar su contenido, permite que en situaciones concretas se almacenen en las cajas portátiles se trasporten y se entreguen sustancias o productos ilegales –bien podrían ser armas, estupefacientes, productos tóxicos, e incluso bebidas alcohólicas a menores de edad–. Dichas circunstancias, exponen al repartidor a diferentes riesgos que no puede prever ni asumir

¹⁵[https://www.rappi.com.ar/buenos-aires/courier-hours;](https://www.rappi.com.ar/buenos-aires/courier-hours)
<https://www.pedidosya.com.ar/about..>

<https://glovoapp.com/es/bue;>

¹⁶ <https://www.pedidosya.com.ar/about/terminos-condiciones;> <https://glovoapp.com/es/legal/terms;>
[https://legal.rappi.com/argentina/terminos-y-condiciones-rappi-2/?
_ga=2.98223135.1205695032.1560879027-584012791.1560879027](https://legal.rappi.com/argentina/terminos-y-condiciones-rappi-2/?_ga=2.98223135.1205695032.1560879027-584012791.1560879027)



JUZGADO DE IRA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

voluntariamente atento su desconocimiento sobre lo almacenado, transportado y entregado. En ese sentido, se expone a manipular sustancias u objetos que pueden poner en peligro su integridad física, la seguridad pública, como así también su responsabilidad jurídica ante un eventual control policial.

A su vez, se advierte que dichos productos son almacenados y trasportados todos en una misma caja portaobjetos, sin las condiciones de temperatura, aislamiento e higiene que muchos productos requieren, generando eventuales contaminaciones cruzadas entre los distintos productos y poniendo finalmente en riesgo la salud del consumidor (vgr. si se almacena y transporta un producto de limpieza o insecticida junto –o previamente- a un medicamento).

Particularmente, en torno al transporte de productos farmacéuticos la ANMAT –teniendo en cuenta la Disposición n° 5037 del Ministerio de Salud de la Nación– recomendó que los vehículos utilizados para el transporte de medicamentos deben *“poseer una caja cerrada, asilada o acondicionada de modo de evitar temperaturas extremas, la incidencia de la luz solar directa, ingreso de insectos, protegidos del frío y humedad (...), contar con la capacidad suficiente para permitir la estiva ordenada de los productos, mantener dentro de los límites indicados de conservación de las especialidad medicinales la temperatura dentro del vehículo evitando desviaciones groseras”*. A su vez, indicó que *“es condición fundamental que el envase esté íntegro y se debe verificar que no haya sido trasportado junto a insecticidas u órganos fosforados”* y que los vehículos que transporten productos farmacéuticos deberán encontrarse en buenas condiciones técnicas.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo expuesto, la falta de control y la no aplicación del título decimotercero del Código de Tránsito y Transporte de la CABA da lugar a que se encuentren en grave riesgo tanto el consumidor como el repartidor. Por un lado el repartidor –en ciertos casos– al desconocer la mercadería que transporta pone en

riesgo su integridad física y su seguridad jurídica, y por otro, el consumidor al desconocer la forma en que es transportada la mercadería o con qué otros productos se transporta puede ser víctima de un daño a su salud.

B

Transporte de sustancias alimenticias a domicilio

I. Encuadre normativo.

En primer lugar, corresponde recordar que el Código de Tránsito y Transporte establece en su título decimotercero lo que respecta al Servicio de Transporte en Motovehículo y Ciclorarodados –servicio de mensajería y reparto a domicilio de sustancias alimenticias–.

En torno al transporte de sustancias alimenticias, precisa que sólo puede ser realizada por personas físicas o jurídicas que cuenten con la habilitación otorgada por la Autoridad de Aplicación.

Por otra parte, señala que *“deberá observar los recaudos establecidos conforme el régimen de mercaderías que se transporte o gestión que se realice en caso de corresponder”*.

Esto es, lo prescripto en el **Código de Habitaciones de la Ciudad** en el Capítulo 8.5. *“Transporte de Sustancias Alimenticias”*.

Allí, se establecen una serie de disposiciones que deben cumplir tanto los conductores como los vehículos destinados a la actividad de entrega de sustancias alimenticias a domicilio.

Puntualmente, indica que los vehículos afectados al transporte de alimentos, deben contar con habilitación otorgada por la Agencia Gubernamental de Control y que previo a ella se deberá inspeccionar lo a vehículos *“requiriendo que se hallen desprovistos de carga y en condiciones satisfactorias de aseo”* (arts. 8.5.1. y 8.5.2.).

A su vez, en el artículo 8.5.3 señala que *“los transportistas, conductores o acompañantes deberán poseer libreta sanitaria, observar normas de higiene y aseo personal, y portar el permiso de habilitación de vehículo”*. Y que *“[l]os encargados del reparto de las sustancias alimenticias deben mantener su indumentaria en condiciones de aseo y limpieza”*.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Por su parte, el artículo 8.5.6 prescribe que “[e]l lugar destinado al transporte de sustancias alimenticias deberá estar independizado del resto del vehículo, no permitiéndose la presencia de otros elementos”.

En torno al lugar destinado al transporte de sustancias alimenticias, precisa que deberá estar totalmente revestido en su parte interna con material liso, de fácil limpieza, impermeable, aislado del medio externo. Asimismo, exige un sistema refrigerante o de aislación del calor en caso de transporte de “leche, crema, manteca, quesos, helados y otros derivados de la leche, huevo líquido, hielo, pescado, mariscos, crustáceos, moluscos, ranas, carne y menudencias, aves faenadas y evisceradas, comidas, fainá, pizza, emparedados, productos de rotisería, confitería y pastelería” (artículo 8.5.7).

Por último en cuanto al transporte minorista de sustancia alimenticias, dispone en el artículo 8.5.16 que “[l]as personas físicas o jurídicas que realicen la actividad de distribución minorista de entrega a domicilio de sustancias alimenticias efectuada en cualquier clase de motovehículos o ciclomotorizados, sea para terceros o como complementaria de su actividad principal y los vehículos por ellos destinados a tal fin, deben dar cumplimiento a lo establecido en el Título Decimotercero del Código de Tránsito y Transporte” y en el artículo 8.5.17 que “[l]a actividad que se efectúa en motovehículos o ciclomotorizados deberá contar con un cajón de tapa hermética, revestido interiormente con material liso, de fácil limpieza, impermeable e inoxidable”.

El decreto n° 782/01 a su vez impone la obligatoriedad de capacitación del personal involucrado en la manipulación de alimentos “en cualquier forma y etapa de la cadena productiva, de elaboración, fraccionamiento, distribución y comercialización”, mediante la aprobación del Curso de Capacitación de Manipuladores de Alimentos establecido por resolución n° 658/2014 de la Agencia Gubernamental de Control del GCBA.

II. El recipiente de Pandora.

Sentado lo expuesto, resulta menester destacar que de los sitios *web* de las empresas Rappi Arg. S.A.S., Kadabra S.A.S. y Repartos Ya S.A. surge que transportan tanto sustancias alimenticias como cualquier tipo de productos –a saber: de limpieza, farmacéuticos, cajas cerradas, entre otros–.

Así, las cajas porta objetos pueden ser usadas para transportar sustancias alimenticias como cualquier otra mercadería, incluso productos químicos o tóxicos, por personas que no poseen la libreta sanitaria exigida, en clara violación de los artículos 8.5.6, 8.5.3 y 8.5.17 del Código de Habilitaciones de CABA, con el consiguiente riesgo para la salud de los consumidores.

C

Se TU propio JEFE

I. Irregularidades en el aspecto laboral.

La omisión gubernamental en el control de la actividad que se analiza así como el nulo esmero en que se acate la normativa vigente, ha posibilitado el desarrollo de actividades que atentan el modo irregular en el que son realizadas además de generar riesgos en la salud pública y la seguridad de la comunidad, frustran derechos laborales y el ejercicio de la potestad tributaria local.

Con preocupación lo han expresado los actores, al afirmar que el *“inexplicable incumplimiento de los funcionarios del Gobierno de la Ciudad en este tema ha permitido la proliferación de todo tipo de emprendimientos informales, muchos de ellos disfrazados de ‘aplicaciones informáticas’ o ‘formatos colaborativos’ que, en los hechos, no sólo violan abiertamente la ley vigente en la Ciudad, sino que explotan descaradamente la necesidad de trabajadores, sometiéndolos a sistemas de reparto de trabajo indignos y aun peligrosos para su propia integridad física”*.

En efecto, **la inoperatividad del registro RUTRAMyC y la inexistencia de un control sobre las empresas que se dedican precisamente a prestar los servicios alcanzados por éste, ha conllevado a que éstas que se presentan como simples intermediarias entre el consumidor y los proveedores de bienes, contraten los servicios de miles de repartidores, a los que consideran “emprendedores”, bajo figuras laborales poco claras.**



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Asimismo, dicha circunstancia ha generado una situación de desigualdad frente a las empresas que, realizando la misma clase de actividad, cumplen con las reglamentaciones exigidas para su ejercicio, lo que se traduce en una competencia desleal.

i- ¿Cómo se concreta en la realidad la actividad de estas empresas?

No obstante ciertas particularidades diferenciales entre las distintas empresas que funcionan en el mercado prestando el mismo tipo de servicio, la operatoria que a continuación se describe es común a todas ellas, desde luego tomando como parámetro las de mayor trascendencia que fueran mencionadas: Rappi Arg. SAS, Glovo SA, Pedidos Ya SA.

Lo que el usuario percibe: la empresa publicita y ofrece públicamente los servicios de entrega del producto y del proveedor que el usuario seleccione del listado que se le ofrece en una aplicación *web*; realizado el pedido, el producto es entregado por el proveedor elegido (local comercial) a un repartidor identificado en su indumentaria y en ciertos elementos de trabajo con el logo de la empresa; el repartidor hace la entrega al usuario quien abona el servicio y el producto en efectivo o mediante tarjeta de crédito a través de la aplicación *web*.

Lo que está detrás del pedido: el repartidor ha sido seleccionado por la empresa luego de un proceso de preselección y de capacitación. Durante el procedimiento de preselección se le requiere que acredite su identidad y demás datos personales, que presente certificado de antecedentes penales, eventualmente, si es extranjero, **que acredite la regularidad de su situación en el país, su situación tributaria como monotributista, la titularidad de una caja de ahorro, de un teléfono móvil y eventualmente de una bicicleta o una moto.**

Asimismo, durante la **capacitación** (que se realiza en ciertas franjas horarias y días de la semana), **se los instruye sobre el funcionamiento de la “app” y sobre**

cómo deben cumplir las tareas que les incumbe (cumplimiento de los pedidos, entregas, pagos, depósito de las sumas percibidas). Se le explica que tiene que tener que inscribirse como monotributista a fin de facturar a la empresa las sumas que se le abonarán; **tener siempre disponible su teléfono móvil habilitado para el tráfico de datos**; elegir el horario en el que trabajará; adquirir de la empresa la “caja” para transportar los productos; y que **cuánto más alta sea su “tasa de aceptabilidad” de los pedidos que le lleguen a través de la aplicación web, más pedidos le serán asignados a fin de aumentar sus ingresos.**

Sobre la elección del **horario en que el repartidor trabajará**, cabe señalar que ésta **debe enmarcarse en los turnos pre asignados por la empresa, sobre una cierta cantidad mínima de días a la semana que la empresa exige, y que a la vez estará determinada por los horarios y días en los que haya demanda de pedidos, según criterios de la empresa**¹⁷.

Con respecto a **la inscripción como monotributista**: tiene un plazo para presentar la documentación correspondiente; no obstante podrá trabajar durante ese tiempo a fin de acumular dinero el que le será imputado a su favor cuando cumpla con todos los trámites ante la empresa, o bien si no lo hiciera se le bloqueará su usuario en la aplicación web y no podrá cobrarlo.

En relación a los instrumentos de trabajo vale decir que **al repartidor se le entrega la indumentaria** (campera o piloto) y **una caja portadora, ambas identificados con los colores, la marca y el logo de la empresa**. Se lo obliga al repartidor a adquirirla mediante una suma de dinero en concepto de comodato, la que les será devuelta finalizada la relación si devolviera los elementos en buen estado de conservación y contra la presentación del recibo.

Una vez seleccionado por la empresa, al repartidor se le crea un usuario en la aplicación web mediante la que ésta le asignará los pedidos que debe cumplir (con detalle de los productos que debe retirar o adquirir, locales en donde debe hacerlo y domicilios en los que debe entregarlos), **le indicará el tiempo en el que debe realizarse la entrega**, y lo localizará a través del GPS que utiliza la aplicación (ubicación que puede ser consultada asimismo por el usuario de la aplicación).

¹⁷ Nota de Mario Hernández, “*El mundo Rappi de la precarización laboral*”, publicada en <https://www.marcha.org.ar/el-mundo-rappi/>.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Recibido el pedido, **el repartidor debe informar a través de la aplicación web cuando se encuentra en camino hacia el proveedor, luego cuando se dirige hacia el domicilio indicado por el usuario, y cuando cumplió con su entrega.** Si le fue abonado en efectivo, el repartidor recibirá el dinero y deberá luego entregarlo a una entidad cobradora (vgr. Pago Fácil) para que sea depositado a cuenta de la empresa; de lo contrario le será descontado de los ingresos que obtenga y cuando dicha suma superase determinado monto le será bloqueado su usuario, de modo que no le será asignado ningún nuevo pedido.

La asignación de pedidos depende de los algoritmos de la aplicación web de la empresa, los que están configurados según cercanía del usuario, del proveedor y del puntaje obtenido por el repartidor según la cantidad de pedidos ya cumplidos, los tiempos en los que fueron cumplidos, y los pedidos asignados que haya rechazado. Debe precisarse al respecto que **una vez que le es asignado un pedido a un repartidor, éste tiene unos segundos para decidir si acepta ejecutarlo o no; cuanto menos pedidos acepte, más baja será su “tasa de aceptabilidad”, y cuanto más baja sea ésta, menos pedidos le serán asignados y por lo tanto más bajos serán sus ingresos.**

En alguna de las empresas (Glovo) **se le exige al repartidor que si no estará disponible en el horario seleccionado, deberá notificarlo a la empresa con un período de antelación y acreditar la justa causa mediante un certificado médico o bien de alguna constancia que acredite la inutilidad del vehículo que utiliza¹⁸.** En otras podrá “liberar” (no aceptar) hasta un número máximo de pedidos por día, lo que implicará el bloqueo de su usuario durante un día en caso de accidente.

18 Nota periodística de Emiliano Gullo, “*Fenómeno Rappi. Capitalismo con tracción a sangre*”, Revista Anfibia, Universidad Nacional de San Martín, publicada en <http://revistaanfibia.com/cronica/capitalismo-traccion-sangre/>.

El repartidor obtiene una suma por cada pedido, teniendo en cuenta la distancia recorrida, si llueve o no durante la entrega, más la propina que en efectivo o mediante tarjeta de crédito le haya otorgado el usuario. Dicha suma la percibirá directamente de la empresa en un lapso de aproximadamente 15 días de cumplido cada pedido, una vez que ésta liquide los pagos que se hayan realizado mediante tarjeta de crédito y las sumas percibidas en efectivo (depositadas o adeudadas a la empresa por el repartidor) y que éste último deberá facturar a favor de la empresa ¹⁹.

ii- Claro fraude laboral.

En el caso de autos, las empresas Rappi Arg. S.A.S. y Kadabra S.A.S. han manifestado en sus presentaciones que no se encuentran alcanzadas por el régimen previsto por la ley 5526 en tanto no son empresas de transporte ni prestan el servicio de mensajería urbana, limitándose a intermediar entre los usuarios de plataformas digitales, los “*comercios aliados, los repartidores y los consumidores finales*”.

Ahora bien, analizada la operatoria descrita bajo el prisma del principio de realidad que rige **las relaciones jurídicas, se advierte que la pretensa ajenidad que las empresas involucradas le confieren a su relación con los repartidores resulta engañosa e irreal. Por el contrario, de dicha estimación resultan indubitables las notas típicas de una relación laboral dependiente.**

A saber:

1.- Relación *intuitu personae* e infungible: el trabajador es contratado por sus condiciones personales y la prestación que ejerce no puede ser delegada por éste a terceros.

Dicho carácter se torna evidente en el proceso de selección que realiza la empresa, ya que se le exige al repartidor determinada solvencia moral acreditada mediante la presentación de un certificado de antecedentes penales y se le asigna un usuario personal que lo vinculará con la empresa y que no puede ser “cedido” o transferido a terceros para que éstos presten en su nombre los “servicios contratados”.

2.- Subordinación económica: esta nota se configura cuando el riesgo empresario, los costos de la adquisición de los recursos necesarios y su organización no es asumida por el trabajador sino por el empresario. Es decir que éste quien

¹⁹ Nota “*Precarización laboral, el relato de una cadete de delivery: ‘Prefiero la precarización de mis sueños*”, publicada en <http://infovirales.net/2018/10/16/precarizacion-laboral-el-relato-de-una-cadeta-de-delivery-prefiero-la-precarizacion-de-mis-sueno>.



Poder Judicial de la Ciudad de Buenos Aires
Fuero Contencioso Administrativo y Tributario

2019 - Año del 25º Aniversario del reconocimiento de la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

eventualmente asumirá las eventuales pérdidas y obtendrá las ganancias que resulten del ejercicio de la actividad.

En ese sentido, se advierte que en el marco de la actividad en cuestión han sido las ya referidas empresas quienes resultan titulares de la explotación comercial, de su organización y obtienen los réditos finales de ésta.

En efecto, son ellas las responsables del diseño y funcionamiento de la aplicación web mediante la cual cumplen sus tareas los repartidores; quienes fijan los valores del servicio; deciden los parámetros para asignar los pedidos (cuántos, a quienes, a qué distancias, en qué tiempo deben cumplirse); fijan los márgenes de propina que se puede reconocer a favor de los repartidores; los turnos en los que se desempeñarán y las condiciones, requisitos y consecuencias que asumen los repartidores cuando no cumplen con el pedido asignado o no se encuentran disponibles en el horario que les fue asignado.

Por cierto, no es el repartidor quien decide a qué precio está dispuesto a ofrecer sus servicios, ni puede variarlo considerando los eventuales mayores esfuerzos o peores condiciones en las que debe prestarlos (por ejemplo ante inclemencias climáticas o riesgos de las zonas por las que debe trasladarse o estado del tráfico); el empresario fija el precio al usuario de la aplicación web y sobre éste calcula discrecionalmente la retribución que le corresponde al repartidor.

Son asimismo quienes adquieren la indumentaria, las cajas portantes y demás elementos que los repartidores están obligados a usar para prestar el servicio (en ciertos casos se les ofrecen fundas y/o cargadores portátiles de teléfonos móviles). Sobre este extremo debe considerarse que la circunstancia de que éstos deban abonar una suma determinada para asegurarse la adquisición de dichos elementos de trabajo, no sólo no obsta a que se configure la subordinación económica sino que la ratifica pues

dicho pago no es en concepto de adquisición de su propiedad sino de garantía de su devolución²⁰.

Fundamentalmente, son dichas empresas quienes realizan la liquidación de las sumas percibidas por éstos últimos, de los pagos percibidos mediante tarjeta de crédito, compensan con las sumas que el repartidor eventualmente adeude, y les abonan periódicamente las retribuciones y propinas que le corresponden. Debe destacarse en relación a este extremo que si resultare cierto que los repartidores revisten el carácter de “traders”, comerciantes, comisionistas o cualquier otra figura comercial que les facultare a percibir sumas por cuenta ajena, serían ellos quienes deben rendir cuentas a la empresa de las sumas percibidas por todo concepto; por el contrario, en el negocio bajo análisis el repartidor no hace ningún tipo de rendición: percibe la sumas por cuenta y orden de la empresa (incluso la propina que le ha sido asignada mediante la aplicación web), la deposita a favor de ésta, y luego de vencido el plazo que se le impone para que la empresa liquida las operaciones realizadas por el repartidor, finalmente cobrará de ésta las sumas que le correspondieren.

Por lo demás, el riesgo de incobrabilidad de las sumas abonadas por los usuarios mediante tarjeta de crédito o de las depositadas por los repartidores a través de las entidades de cobranza, no se traslada a los repartidores, quienes ante cualquier eventualidad en el retraso o la falta de pago de las entidades financieras, tendrán igualmente derecho a percibir la retribución que les corresponda por los pedidos cumplidos.

3.- Subordinación técnica: esta característica está presente cuando es el empresario quien decide el modo, tiempo y lugar de ejecución de las tareas a cargo del trabajador. Se reserva la facultad de dirigir y controlar la actividad del trabajador, careciendo éste de toda autonomía al respecto.

Así, de la operatoria descrita precedentemente surge palmario que los repartidores mantienen una relación de subordinación técnica con las empresas mencionadas, en tanto la asignación de los pedidos, el modo de cumplirlos y el precio del servicio es predeterminado por ellas según su única voluntad, ejercida directamente y/o conforme los parámetros fijados en la aplicación web diseñada por ella. Es la empresa en cuestión quien decide qué proveedores y qué mercancías estarán disponibles

²⁰ Ver nota 11.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

para ser pedidos por el usuario de la aplicación, los que asimismo son registrados como tales conforme los criterios de admisión que establece la misma empresa. Es también la empresa la que elige los pedidos que cursará entre sus repartidores, cuántos de ellos y qué tipo de pedidos le serán asignados a cada repartidor, y quien determina el tiempo en el que deberá ejecutarlo y la distancia que deberá realizar el repartidor para cumplir, según su geolocalización al momento en que le fue asignado.

Los únicos rasgos de independencia que pareciera tener la relación, a saber, la facultad del repartidor de elegir los días y horarios en los que estará disponible para cumplir con los pedidos y de eventualmente rechazar los que le fueran asignados, no son tales y dicha aludida independencia o ajenidad con el empresario no es más que aparente.

Ello toda vez que, en relación a la elección de la jornada en la que el repartidor estará a disposición de la empresa, ésta se encuentra condicionada por una cantidad de días y horas determinados que se les exige como prestación mínima y a los turnos también fijados por ella. A la vez, claro está que la elección por el repartidor se verá asimismo limitada por los momentos de mayor o menor demanda de pedidos, lo que a su vez es determinante de su “tasa de aceptabilidad” y los futuros ingresos que obtenga.

Del mismo modo, con respecto a la supuesta facultad del repartidor de rechazar los pedidos, se advierte que su ejercicio influirá negativamente en dicho margen y en consecuencia, ocasionará que le sean asignados cada vez menos pedidos y finalmente, obtenga menos retribución; circunstancia que además se agrava ante la posibilidad que tiene la empresa de bloquear el usuario del repartidor (por el tiempo que ella decida) cuando “libere” o rechace un pedido asignado o no se mantenga “disponible” (habilitado dentro de la aplicación web) durante el turno que le fuera asignado.

4.- Subordinación jurídica: esta nota se configura cuando en los hechos el empresario puede ejercer el control de la actividad realizada por el trabajador y aplicar cierto poder disciplinario a fin de garantizar el debido cumplimiento de las tareas que le han sido encomendadas.

Ya se ha expuesto al describir la operatoria que mientras el repartidor se encuentra habilitado en la aplicación web puede ser geolocalizado en todo momento, de modo que la empresa conoce en tiempo real cuál es su ubicación física, si se encuentra transitando o parado, qué ruta está realizando y a dónde se dirige. Cabe recordar que el repartidor se encuentra obligado a notificar a través de la aplicación web cuando llega al local del proveedor, cuando adquiere la mercadería solicitada, cuando se dirige al domicilio del cliente y cuando finalmente concretó la entrega.

Además, si el repartidor no cumple con cierto standard de pedidos prefijado por la empresa, ésta dispone discrecionalmente del mecanismo de asignación de pedidos: bien sea no asignándole pedidos o suspendiéndolo por un tiempo, a través del bloqueo de su usuario, disminuyendo así finalmente las retribuciones del trabajador.

Asimismo, y como se puso de manifiesto en los actuaciones *“Rojas Luis Roger Miguel y otro c/ Rappi Arg S.A.S. s/ medida cautelar”*, el repartidor que realice actos que la empresa estima en contra de sus intereses podría ser sancionado con el bloqueo de su usuario, de modo de que no se le asignarían nuevos pedidos y por lo tanto no percibiría remuneración alguna. Al respecto, vale citar una de las consideraciones de la resolución a fin de poner en evidencia el carácter laboral de la relación que vincula a las empresas en cuestión con los repartidores y la manifestación de su poder disciplinario: *“el bloqueo que habría efectivizado la demandada a los actores, impidiéndoles el acceso a la aplicación informática y móvil (Soy Rappi) a través de sus respectivas identidades digitales (ID), y –por tanto- continuar prestando servicios de reparto en las mismas condiciones que lo venían haciendo hasta el 9/11/18 se hallaría en franca transgresión a la garantía de libertad sindical que reconoce nuestra Carta Magna”*²¹.

²¹ Juzgado Nacional de Primera Instancia en lo Laboral n° 37, 19/03/2019. En el caso, el tribunal ordenó a la demandada que cesara con la conducta antisindical desplegada y procediera inmediatamente a desbloquear el acceso a su aplicación informática y móvil de los actores, a fin de que continúen prestando servicios de reparto en la misma forma y modo que lo venían haciendo; ello, pues surgiría probado que fueron elegidos para desempeñarse como representantes de los trabajadores y que, luego de una reunión de índole sindical que llevaron a cabo, la empresa procedió a bloquearlos en la plataforma y les impidió continuar trabajando.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Debe señalarse que la circunstancia de que el ejercicio de las facultades de control y dirección se efectivice mediante una aplicación web no menoscaba éstas ni la subordinación que evidencia. Ello toda vez dicha aplicación ha sido diseñada y es controlada por el propio empresario empleador, quien discrecionalmente decide los algoritmos y parámetros sobre los que estandariza las acciones en las que se concretan ambas facultades (asignación de pedidos, determinación de tiempos de entrega, bloqueos de usuarios).

Todo lo hasta aquí expuesto resulta acreditado de los términos y condiciones que cada una de las empresas publica en sus respectivas páginas, mediante cuyas cláusulas reconocen ser titulares de la propiedad intelectual, el desarrollo y la gestión de las correspondientes aplicaciones web. Asimismo, expresamente se reservan el derecho a almacenar y utilizar los datos personales ingresados por los usuarios y eventualmente su geolocalización; a deshabilitar o bloquear un usuario y/o de suspender el uso del sistema a cualquiera de los proveedores; así como también se reservan el derecho de fijar y/o modificar los precios ofrecidos y a rechazar pedidos.²²

II. Conclusión en torno al fraude laboral.

Surge claro que los particulares y/o novedosos aspectos que las relaciones jurídicas adquieren ante estas nuevas modalidades de negocio, no tornan cierta la afirmación de que por ello no ostentan los caracteres de cualquier relación laboral y que justifica la específica protección legal. Pues en tal caso, se dejaría librado al arbitrio del empresario el respeto de los derechos laborales en la medida que se le ocurriese crear alguna tecnología que despersonalice el vínculo y estandarice las órdenes y el control sobre los trabajadores.

22 <https://www.pedidosya.com.ar/about/terminos-condiciones;> <https://glovoapp.com/es/legal/terms;>
[https://legal.rappi.com/argentina/terminos-y-condiciones-rappi-2/?
_ga=2.98223135.1205695032.1560879027-584012791.1560879027.](https://legal.rappi.com/argentina/terminos-y-condiciones-rappi-2/?_ga=2.98223135.1205695032.1560879027-584012791.1560879027)

Por el contrario, este escenario desregulado que se presenta como una panacea para todos los que la protagonizan (“economía colaborativa”) lejos de permitir la desatención de los operadores jurídicos exige un cauteloso análisis para discernir en medio de lo novedoso las circunstancias que puedan tornar precarias las relaciones jurídicas; porque por más que algo brille, puede no ser oro.

Será el trabajador (a quien no se le reconoce su carácter de dependiente) quien padezca las consecuencias dañosas de esa falta de control, quien deberá sufrir la inestabilidad en su empleo, la inobservancia de sus derechos a una jornada y una remuneración justa, la falta de obra social, la ausencia de una cobertura ante los riesgos de su trabajo, la dificultad o imposibilidad de acceder al crédito; de acceder al seguro de desempleo, la afectación de su derecho futuro a gozar de su haber jubilatorio, etc.

En conclusión, conforme lo sostenido por la jurisprudencia de nuestro fuero al “*examinar si entre las partes medió una relación de empleo no es necesaria una suma de todas sus notas tipificantes pues existen casos en que la subordinación se da en forma menos rígida que en otros supuestos de vinculación dependiente*”²³. **El repartidor, “glover” “rappitenderero” “rider” o como se quiera denominarlo, en definitiva, es un trabajador en relación de dependencia; no es un trabajador autónomo; no es un emprendedor; no es un empresario; ha sido incorporado a la organización empresaria de quien le paga la retribución y por cuya cuenta e interés se desempeña.** Ello por cuanto éstos no hacen otra cosa que poner su energía, su fuerza de trabajo, su tiempo a disposición de la empresa, quien dirige y controla dicha actividad y se beneficia económicamente de su resultado.

No hay independencia alguna, pues es evidente que el repartidor, utilizando únicamente los escasos recursos materiales de su propiedad (motovehículo o ciclomotorizado, y teléfono móvil) no podría realizar la misma tarea de recibir, ejecutar y enviar pedidos en un lapso corto de tiempo y con el mismo resultado económico, sin la dirección del empresario que administra la plataforma digital a través de la que explota comercialmente su marca.

Así las cosas, cabe concluir que todos aquellos vínculos contractuales entre las empresas que publicitan y explotan comercialmente sus marcas mediante las plataformas digitales que ofrecen a sus usuarios la adquisición y entrega de ciertos

23 Cámara de Apelaciones CAyT, “Mansilla Romina Andrea y otros c/ GCBA s/ amparo”, Sala III, 22-10-2018.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

productos, y los repartidores que realizan dichas tareas en carácter de locadores de servicios, existe fraude laboral, en tanto le impide al trabajador ejercer y gozar de los derechos propios, inherentes a tal carácter (vrg. aguinaldo, descanso, vacaciones, obra social, contribuciones previsionales, etc.).

La Cámara de Apelaciones del fuero ha sido sumamente clara al definir al fraude laboral y destacar sus nefastas consecuencias: *“la ingeniosa elección de caminos desviados para lograr que el incumplimiento de normas imperativas quede a salvo de toda sanción (responsabilidad), porque otras normas mañosamente elegidas parecen consentirlo’ (Fernandez Madrid, Juan Carlos, Tratado Práctico del Derecho del Trabajo”, LL, pág. 141 y ss.). Es más, “los otorgantes del acto fraudulento se escudan en una norma legal, utilizando un procedimiento negocial que les sirve de cobertura, y que tiene la suficiente idoneidad como para arribar a un determinado resultado (que es el efectivamente querido por ellos). Pero bajo este aparente andamiaje lícito, subyace el verdadero propósito de los intervinientes en el acto, el cual consiste en eludir otra norma legal que les impediría alcanzar aquél resultado práctico que se han trazado. (...) porque el empleador incurrió en expreso fraude laboral u omitió negligentemente cumplir con las normas constitucionales en la materia- no resulta razonable hacer cargar a la víctima (empleado) con las consecuencias negativas de tales circunstancias, siendo la pérdida de la fuente de trabajo el máximo ejemplo de las consecuencias desfavorables que el poder judicial –como garante último de la Constitución- está obligado a evitar frente a situaciones particulares como las manifestadas en esta causa. Ello así, máxime si se tiene en cuenta que el contexto cultural, económico y social en que se desarrolla todo sistema jurídico-político de protección de los derechos fundamentales resulta esencial a la hora de resolver las contiendas judiciales siempre que lo que se pretende es dictar sentencias que resulten eficaces y eficientes. Las resoluciones judiciales que no tengan en cuenta las*

circunstancias imperantes en momentos históricos determinados constituirán piezas jurídicas desprovistas de utilidad efectiva. En dicho marco, es posible sostener que el poder judicial debe ajustar sus decisiones a los principios y valores constitucionales. Por eso, desconocer las circunstancias imperantes de crisis económica y social, en particular, la que se verifica en materia de desocupación, importaría el dictado de una decisión inoficiosa. Sólo, la sentencia que hace mérito a tales circunstancias garantiza la tutela judicial efectiva”²⁴.

III. Fraude previsional.

Es necesario destacar que el fraude laboral evidenciado precedentemente configura asimismo un fraude previsional, en tanto la falta de la debida registración de las relaciones laborales lesiona los derechos del trabajador a obtener un futuro haber jubilatorio justo, e implica la evasión de las obligaciones del empleador con el sistema de seguridad social.

En efecto, mediante el encubrimiento de la relación laboral en figuras de intermediación comercial, el empresario traslada ilegítimamente al trabajador su obligación de realizar los aportes y contribuciones a su cargo en carácter de empleador; pues, al exigirle que facture sus retribuciones éste debe asumir el costo del aporte previsional mediante el pago de la cuota correspondiente bajo el régimen del monotributo.

De este modo, resulta lesionado el derecho de propiedad del trabajador, no sólo porque debe destinar parte de sus ya menguados ingresos a abonar dicho aporte si pretende asegurarse un futuro haber jubilatorio, sino porque además el monto sobre el que será calculado el haber a percibir estará sujeto a las retribuciones que se le abonaren, que en tanto no son abonadas en concepto de salario, no respetan los valores mínimos que imponen los convenios colectivos que le serían aplicables ni el que impone el la reglamentación del salario mínimo vital y móvil.

Debe considerarse además que el aporte previsional autónomo al no estimarse sobre ingresos reales sino en sobre márgenes de ingresos prefijados en cada una de las categorías del régimen del monotributo, los aportes realizados resultan siempre muy inferiores a los que le hubiere correspondido realizar al empleador ante el

²⁴ CCAyT, “*Vincenzi, Mónica Silvia c/ GCBA s/ amparo*”, expte. 29555/0, Sala I, 31/05/2010.



Poder Judicial de la Ciudad de Buenos Aires
Fuero Contencioso Administrativo y Tributario

2019 - Año del 25º Aniversario del reconocimiento de la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

ingreso real. Evidentemente, esta circunstancia perjudica asimismo el monto del haber jubilatorio del trabajador no registrado.

Por otra parte, teniendo en cuenta que la ley nacional 24.241 establece que los recursos del sistema de jubilaciones y pensiones se obtienen de los aportes personales de los trabajadores y las contribuciones a cargo de los empleadores (cfr. art. 10), la aludida evasión de las obligaciones a cargo de éstos últimos, lo es asimismo en detrimento de la solidaridad intergeneracional del régimen previsional.

Ello toda vez que las circunstancias expuestas precedentemente generan una reducción de los recursos de la seguridad social que financian todas las prestaciones que el sistema previsional contempla conforme lo dispuesto por la ley 24.563 (seguros de desempleo, retiros, pensiones y jubilaciones de quienes ya se encuentran en situación pasiva).

En ese orden de ideas, quien fuera hasta el 5 de octubre pasado el Secretario de Seguridad Social del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, ha afirmado que *“una cuestión de la mayor importancia es promover con decisión el empleo registrado buscando la forma de premiar al que honra sus obligaciones y exigir que lo haga al que pretende eludirlas. El evasor no sólo castiga al trabajador al dejarlo al margen de la cobertura de la Seguridad Social sino que perjudica sensiblemente a sus competidores. Existen muchos ejemplos en los que se advierte lo pernicioso de la informalidad. Muchos honestos emprendedores han tenido que cerrar las puertas de su negocio frente a la competencia de vecinos que eluden el pago de sus obligaciones, contra quienes les resulta imposible competir. - Se habla del desequilibrio presupuestario que generan las prestaciones de la Seguridad Social pero, es necesario*

también poner el acento respecto al indispensable control que debe existir sobre el cumplimiento de las obligaciones contributivas que la ley establece”²⁵.

IV. Situaciones análogas en el exterior: experiencias en España y Australia.

El modelo de negocio, de “economía colaborativa” o de intermediación a través de plataformas virtuales que reivindicaban las sociedades Rappi Arg. S.A.S. y Kadabra S.A.S presentadas en autos, y que también es desarrollado por otras que giran en el mercado bajo la denominación “Pedidos Ya”, “Uber Eats”, han replicado en nuestro país la actividad que ya venían desarrollando en varios países del mundo (España, Estados Unidos, Ecuador, Colombia, Uruguay, entre otros) y cuyas experiencias han resultado -con poca sorpresa- muy similares a las que aquí se encuentran en tela de juicio, motivando que algunos de sus tribunales y autoridades estatales hayan tenido que resolver conflictos análogos a los aquí planteados (vgr. España).

En ese orden de ideas, vale señalar que el **Juzgado Social n° 33 de Madrid, resolvió el pasado 11/02/2019 que la relación laboral entre un “rider” de Glovo y dicha empresa configuraba una relación laboral de dependencia**. Para llegar a dicha conclusión señaló que *“el repartidor (...) para realizar su actividad necesariamente se integra en la plataforma y desde ella recibe las ofertas de servicios preseleccionados por Glovo, quien mantiene un completo control de la actividad desempeñada (la aplicación es capaz de informar en todo momento a sus cliente y proveedores donde se encuentra el repartidor), actividad para la que ha establecido reglas precisas para su realización y que imponen al repartidor un determinado comportamiento, actividad que luego es evaluada mediante la creación de perfiles, reservándose además evidentes facultades de naturaleza disciplinaria que le permitan resolver el vínculo en caso de incumplimiento de todas estas reglas y también el precio de cada tareas asignada”*. Agregó que *“las parcelas de libertad para decidir días y horas de trabajo no le proporcionan ninguna facultad o poder que pueda condicionar el desarrollo de la*

25 PAULUCCI MALVIS, Juan Carlos, *“El Gran Desafío de la Seguridad Social”*, Revista de Seguridad Social n° 2, junio de 2018, publicado en <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/revista-seguridad-social-02.pdf>. Véase Decreto 887/2018.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

actividad empresarial ya que [las empresas] cuentan con un amplio elenco de repartidores dispuesto a trabajar en ausencia de otros repartidores”²⁶.

A su vez, se señaló en dicho fallo que *“el repartidor nunca podría realizar su tarea desvinculado de la plataforma digital en la que se integra, [pues] es impensable que con su vehículo y su móvil pudiera transportar mercancías entre proveedores y clientes. Si decidiera emprender por sí mismo este tipo de actividad como auténtico autónomo, estaría condenado al fracaso y sus posibilidades de crecimiento como emprendedor serían nulas, ya que el éxito de este tipo de plataformas se debe al soporte técnico proporcionado para su desarrollo y a la explotación de una marca”*.

En el mismo sentido, el **Juzgado Social n° 1 de Gijón, declaró la “laboralidad” de un repartidor por entender que aunque el “rider” ponga la bicicleta o la moto, la empresa es titular de la plataforma, la que es imprescindible para realizar el trabajo, pues el trabajo se puede hacer sin bicicleta o moto pero el negocio requiere de la aplicación para funcionar**. Por otro lado, indicó que existe una relación de subordinación en razón a la estandarización de los procesos, ya que todos los repartidores de tales empresas de una u otra forma realizan la misma tarea en forma estandarizada. A su vez, señala que no existe libertad horaria pues tal sistema depende de un sistema de puntuación dado que la empresa permite elegir horario a quienes tiene mejor puntuación mientras que los que tienen peor deben elegir entre lo que queda o lo que le toca por descarte. Lo que da lugar a la existencia de organización del trabajo por parte de las empresas prestadoras del servicio²⁷.

Por su parte, en **Valencia, el Juzgado Social n° 6, indicó que los repartidores “riders” son falsos autónomos, ya que trabajan siguiendo instrucciones**

²⁶ <https://ignasibeltran.com/2019/02/18/riders-de-glovo-trabajadores-o-trades-hasta-que-punto-estamos-apegados-a-nuestras-ideas/>

²⁷ <https://adriantodoli.com/2019/02/25/tercera-sentencia-en-espana-que-declara-a-un-rider-de-glovo-falso-autonomo/>

de la empresa y bajo condiciones fijadas unilateralmente por aquélla. Sostuvo que *“era la empresa la que decidía la zona en la que el trabajador debía desempeñar sus funciones, y las franjas horarias de trabajo debían estar dentro del horario previamente establecido por la empresa quien finalmente decidía en qué horario iba a desempeñar sus funciones”*. Respecto al servicio de reparto, señaló que *“la empresa daba instrucciones concretas a los repartidores sobre la forma en que éste se tenía que llevar a cabo, fijando tiempos, y normas de comportamiento”*²⁸.

Finalmente, en Sydney, Australia, la Comisión de Trabajo Justo decidió el pasado 16/11/2018 caracterizar como laboral la relación entre un repartidor y la empresa denominada Foodora y su desvinculación como un despido injusto. A tal fin consideró que la empresa demandada tenía *“una capacidad considerable para controlar la forma en que el requirente realizaba el trabajo, y fijaba el lugar de trabajo y las horas de inicio y finalización de cada contrato o turno”*. Agregó que dicho control se reflejaba en *“las métricas que se usaban en el sistema de procesamiento por lotes que clasificaba el desempeño laboral”*²⁹. Especificó al respecto que el requirente *“no podía elegir cuándo y dónde trabajar, o qué tan rápido o lento hacer entregas”*³⁰. Por último, concluyó que el requirente *“no tenía una actividad comercial o negocio propio, o en su propio nombre, en lugar de eso, el requirente estaba trabajando en el negocio del demandado como parte de su negocio. El trabajo del requirente se integró en el negocio del demandado y no en una operación independiente”*³¹.

28 <https://www.lainformacion.com/empresas/sentencia-denuncia-modelo-rider-deliveroo-glovo/6349581/>;
https://elpais.com/economia/2018/06/04/actualidad/1528105134_300747.html

29 *“Foodora had considerable capacity to control the manner in which the applicant performed work, and it fixed the place of work and the start and finish times of each engagement or shift. The control that Foodora possessed and exercised over the manner in which the applicant performed work was reflected by the metrics that were used in the batching system which ranked the work performance of inter alia, the applicant. The operation of the batching system meant that in order to maintain a high ranking the applicant would be required to perform a certain number of deliveries during any particular engagement, to work a minimum number of shifts in a week, and work a number of Friday, Saturday or Sunday nights”* (considerando 73 del caso *“Joshua Klooger v. Foodora Australia” Pty Ltd (U2018/2625)*”, publicado en <https://www.fwc.gov.au/documents/decisionssigned/html/2018fwc6836.htm>).

30 *“As a matter of practical reality, the applicant could not pick and choose when and where to work, or how fast or slow to make deliveries”* (considerando 74 del fallo citado en nota precedente).

31 *“The conclusion that must be drawn from the overall picture that has been obtained, was that the applicant was not carrying on a trade or business of his own, or on his own behalf, instead the applicant was working in the respondent’s business as part of that business. The work of the applicant was integrated into the respondent’s business and not an independent operation. The applicant was, despite the attempt to create the existence of an independent contractor arrangement, engaged in work as a delivery rider/driver for Foodora as an employee of Foodora”* (considerando 102 del fallo citado en nota 24).



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

En lo que respecta a la **cuestión previsional, la Inspección de Trabajo en Barcelona sancionó a abonar 1,3 millones de euros a Glovo en razón de las cuotas atrasadas a la Seguridad Social**, es decir, el diferencial de cotizaciones que otorgaban los repetidores como autónomos y lo que debería haber pagado la empresa si los hubiera tenido como asalariados. Por su parte, **en Zaragoza, el 15/07/2018 la misma empresa tuvo que abonar 397.963 euros en concepto de cuotas atrasadas por entender que no resultan autónomos los repartidores**³².

Ahora bien, los casos expuestos nos dan pauta de que esta problemática no sólo ocurre en nuestro país sino que llega también se extiende en otros lugares, donde la forma de actuación y operatividad de estas empresas son análogas, como así también los problemas planteados como consecuencia de su actuar –desinsacular si se trata de trabajadores autónomos o en relación de dependencia–.

V. Colofón.

Todo lo dicho no implica de modo alguno exteriorizar alguna reticencia a novedosas formas negociales, que apoyadas en los avances tecnológicos puedan brindar utilidad y comodidad a las consumidores, mientras que permitan la percepción de un salario a los trabajadores y ganancias a los empresarios empleadores. Sino que lo que se procura evitar es que en uso de tales novedades presentadas con eficientes acciones de *marketing*, se permita *cyberprecarizar* el trabajo humano, en fraude a las normas laborales y previsionales.

De igual modo que René Magritte provocaba a quienes contemplaban su obra al escribir “esto no es una pipa” (“ceci n’est pas une pipe”) debajo de la ilustración de una pipa, las empresas que llevan a cabo la actividad aquí ventilada provocan a sus trabajadores mostrándole algo aparente e irreal: la idea de ser sus

³² https://elpais.com/economia/2018/07/03/actualidad/1530606502_371980.html.

propios jefes; mas no con ánimo artístico sino de lucro ilegal y en desmedro de los derechos laborales.

D

“Un dromedario fluorescente sin conciencia de su joroba”



Se suele criticar, y muchas veces coincido, que los operadores encargados de llevar a cabo la actividad jurisdiccional decidimos las contiendas sometidas a juicio de manera desapegada a la realidad, desde la comodidad de un escritorio sin tomar noción de las sensaciones reales que los interesados experimentan en la causa que se trate.

Con tal concepción *in mente* e intentando superar el escollo real de distancia entre aquéllos y hechos, resulta alabable la labor llevada a cabo por un periodista, replicada por múltiples medios de comunicación, que se ha sometido a las condiciones laborales que vivencian los repartidores y repartidoras de las empresas en cuestión a diario.

Es así que el trabajo realizado por el periodista Emiliano Gullo titulado “*Tracción a Sangre*”, para la Revista Anfibia, resulta ilustrativa y elocuente de la experiencia de “tracción a Sangre” a la que se somete a éste tipo de “trabajos” una persona movida por la necesidad de reunir los recursos dinerarios para poder sobrevivir; desde la intención en incorporarse a la firma y la ansiedad por los primeros pedidos, hasta llegar al odio por un trabajo mal pago y que —según afirma— evidencia **lo peor del capitalismo: la explotación con buena cara.**

Así, relató “*las promesas de un trabajo libre, sin jefes ni horarios, de ganancias inmediatas, me llevan a una oficina de Villa Crespo, en Castillo al 1200. Es la primera que abrió la empresa colombiana Rappi en la Argentina, que llegó en marzo*



JUZGADO DE IRA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

y crece más rápido que la inflación. [...] Y lo hace en otras 26 ciudades de América Latina. A fines de agosto ya contaba con 9 mil rappitenderos en Argentina. O mejor dicho, 9 mil trabajadores no reconocidos. [...] Hoy ya son más de 12 mil sin obra social, sin ART, ni vacaciones, ni seguro, ni beneficios de ningún tipo. Una cantidad similar de empleados tiene en el país la cadena de supermercados Walmart. El CEO local de Rappi, Matías Casoy, dice que los rappitenderos no son trabajadores formales sino ‘microempresarios porque disponen de su tiempo’”.

Señaló que “[p]ara formarse como rappitendero hay tres horarios, tres días por semana. En cada uno se amontonan entre 40 y 50 personas; casi todos hombres menores de 40 años”.

Además explicó que para desarrollar la actividad, es necesario contar con una caja para transportar los productos, la cual “[p]ara los bici rappitenderos cuesta 300 pesos. Para los que tienen moto, 500. En teoría es un alquiler. // Cuando decida no trabajar más [...] puedo devolverla y voy a recuperar la plata. Siempre que tenga el recibo y la mochila en buen estado”.

Luego, refirió que “[e]l segundo paso es el monotributo. Rappi da 15 días para que lo presenten. Durante ese tiempo se puede trabajar y acumular dinero por los pedidos. Pero si el trabajador no logra obtenerlo, la empresa bloquea el usuario y no puede cobrar sus ganancias. [...] Por 700 pesos, un estudio contable asociado a Rappi puede agilizar el papeleo”. Posteriormente, reciben una charla por parte del staff de la firma, donde “[c]omienza el operativo seducción. Viviana proyecta un powerpoint. Promete que no vamos a pedalear más de 3 kilómetros, nos explica la conducta del buen rappitendero, muestra las posibles ganancias y, sobre todo, nos va a entusiasmar con las bondades top. Trabajar sin jefes, la cantidad de horas que queramos y, por si esto fuera poco, contamos con los ‘beneficios de ser monotributista’. La filmina lo dice así: ‘Beneficios’. Y agrega un dato oficial para sostener los argumentos de la alegría.

‘En la argentina, el 40 por ciento de los trabajadores son monotributistas. Y nosotros queremos contribuir con Argentina’. Una de las proyecciones cierra con una extraña arenga para sumarse a Rappi’. Señaló que en tal capacitación “[l]a seguridad vial pasa ligerita. Así está bien, con casco y sonrisa. Así está mal, sin casco y sin sonrisa”.

Por otra parte, expresó que “[d]urante la hora de instrucción y motivación tampoco queda claro cómo es que funciona realmente la asignación de los pedidos. La realidad va a demostrar que a veces es por cercanía al cliente, otras veces por cercanía al restaurante, a veces por puntaje, y muchas por voluntad de Rappi. [...] La única oportunidad en la que se va a transparentar el velo de la falsa libertad será cuando Viviana hable de la ‘tasa de aceptabilidad’. Una vez que aparece el pedido en la aplicación de Soy Rappi, hay 30 segundos para decidir si se acepta o no el viaje. Cuanto menos pedidos se acepten, más baja será la tasa de aceptabilidad. Y cuanto más baja sea la tasa, menos pedidos aparecerán. Viviana vuelve a la sonrisa. ‘Rueden, tienen que rodar todo el tiempo. Así van a tener mejores oportunidades para que les caigan pedidos’”.

Puntualizó que “[l]as ganancias por cada delivery van de 40 a 60 pesos, dependiendo -siempre en teoría-, de la cantidad de kilómetros. Si llueve, 10 pesos más. Si un trabajador pedalea velozmente durante cuatro horas en la primera franja, y otras cuatro horas durante la segunda, habrá recorrido entre 50 y 60 kilómetros. Sólo en un día. A fin de mes puede llegar a 20 mil pesos. Los fines de semana la paliza puede durar todo el día de corrido.”

Mencionó “**Viviana nos da el único elemento que proveerá la empresa para comenzar a trabajar: una gorrita naranja con un bigote negro en el medio. ‘Ya pueden empezar’**”.

Continuó “[r]uedo constantemente por los barrios recomendados. Palermo, Belgrano, Almagro, Barrio Norte. Nada. Pedalear cansa. Pedalear sin destino cansa el doble. Muchos se juntan en algunas esquinas; algunas plazas. Se congregan por colores de las aplicaciones. Los naranjas con los naranjas, los Glovo amarillos con los amarillos, y los rojos Pedidos Ya con los rojos. Me llega un mensaje de texto. ‘Feliz domingo para todos. Tenemos muchos pedidos para vos. Te animás a repartirlos?’. Pero los viajes no aparecen. Los sms sí. [...] Después de 45 minutos consigo hablar con un Rappi. Me da unos chocolates para entregar gratis a clientes potenciales. Se llaman



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Regalitos y por cada entrega en tres domicilios me van a pagar 25 pesos. ‘Te haces cinco (léase 15) y con 125 pesos te pagas el almuerzo’, me guiña el ojo y arriesga. ‘A ver si así se te destraba el usuario’. Durante una hora y media reparto chocolatitos por distintos domicilios de Palermo y Colegiales. Recorrí 9 kilómetros. Hice 125 pesos, que voy a cobrar cuando Rappi me liquide las ganancias y haga la transferencia a mi cuenta. Eso puede tardar 15 días, con suerte y de acuerdo a un cronograma propio que tiene Rappi para sus proveedores. Seamos nosotros, los trabajadores, o los negocios. En la lógica de esta empresa de delivery, todos somos proveedores. Algunos ponemos el servicio y otros el producto.’

Posteriormente, explicó que “[1]a cadena se arma así. El cliente pide una comida por la aplicación y paga con tarjeta de crédito o en efectivo. El pago siempre es para Rappi, que a su vez le pagará al restaurante también a los 15 días, en un esquema similar al del trabajador, pero se quedará con un porcentaje del valor del producto”.

Por otra parte, expuso que “[1]a aplicación me guía en una serie de pasos para que todos sepan dónde estoy y qué hago. Notifico primero que voy en camino. Al restaurante cuando llego. Al cliente cuando ya tengo los productos. Finalmente, aviso que entregué todo. Estoy listo para más. [...] **Las órdenes de Rappi dicen que cuando el cliente paga en efectivo, el rappidero tiene que ir a un Pago Fácil y devolver ese monto a Rappi. De lo contrario, se descontará de las ganancias. Si el monto de la deuda llega hasta los 2 mil pesos, el usuario será bloqueado. [...] Estoy controlado por satélites, me asignan y desasignan tareas desde un teléfono, me suspenden o me despiden desde una tablet, pero yo pedaleo una bicicleta para trabajar. Los nuevos modos de explotación parecen evolucionar de una manera bastante singular. El Siglo XXI a mano de las empresas, los trabajadores anclados en el Siglo XIX. El capital viaja en el tiempo. Podría ser la última película de Volver al Futuro. La más siniestra. El capitalismo moderno se desplaza con tracción a sangre. Economía de Plataforma, le**

dicen economistas y sociólogos. La uberización de la economía, dicen otros.” (destacado incorporado).

Destacó de un caso puntual que “[c]omo llegué después de los 35 minutos en el último pedido, Rappi le bonificará el delivery. Suena de nuevo el teléfono. ‘Tenemos un pedido perfecto para ti’. Estoy con suerte hoy. La próxima parada es en un restaurante de Palermo. De ahí a Barrio Norte. Llego rápido. Ato la bici. Entro. Paso entre las mesas. Veo la cara de pánico de la moza. “No, no, por afuera rappi, por afuera’, grita. No me di cuenta pero de repente **me convertí en un dromedario fluorescente sin conciencia de su joroba**” (el énfasis no es del original).

Rescató que “[l]a solidaridad de clase entre los naranjas se siente. Cuando las piernas no te dan más, tenés hambre, llueve, y no te dieron un mango de propina, cruzarse un saludo con un compañero se convierte en una bandera en lo alto del frente de batalla”.

Sobre otro caso particular, contó “[l]lega otro sms. ‘La noche está como loca, y vos como venís? Conectate, repartí y gana’. Pero hay pocos pedidos. Hago una parada técnica en un bar italiano de Almagro. Es un lugar amigo. Me detengo a charlar con la dueña y un amigo. Están sentados en una mesa sobre la vereda. Converso sentado en la bici, listo para arrancar. Me comparten una copa de vino blanco. Llego una pareja. Saludan a los dos con un beso a cada uno. ‘Hola, que tal’, me sumo. No hay respuesta. **Tengo una caja naranja de casi medio metro cuadrado en la espalda pero no me ven.** La noche está linda. Cae más gente. Otra pareja. “Hola, que tal”. Sigo sin aparecer. Algo parecido me sucede un mediodía en Palermo. Ruedo en busca de pedidos. Está difícil hoy. Veo una cara familiar en la esquina de un restaurante. Subo con la bici y simulo que lo voy a chocar. Es un reconocido periodista de policiales con el que compartí una redacción. Me mira absorto durante varios segundos. No sabe quién soy. ‘Ah, no te había reconocido. Casi saco el chumbo ja ja ¿Estás...en esto?’. Es que las colaboraciones no alcanzan, la calle está jodida. Viste cómo está el periodismo.”

Enfatizó que “[p]ara hacer dos pedidos por hora hay que pedalear como si fuera el fin del mundo. Y que todo funcione como un reloj. Que el restaurante tenga preparada la comida, que el domicilio sea fácil de llegar. Y sobre todo, cerca. A menos que se haga en moto. Hay motoqueros en Rappi, pero la mayoría trabaja en



JUZGADO DE IRA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

bicicleta [...] En diez días entregué 40 pedidos; recorrí cerca de 250 kilómetros en bici, casi lo mismo que ir desde Buenos Aires a Rosario. Gané 2300 pesos que todavía no me depositaron. Si alguno de la empresa está leyendo esto, apuren que tengo que pagar internet.”.

Finalmente, expresó “[m]e parece muy poco para todo el esfuerzo. Se lo quiero hacer entender a un guardia de seguridad privado que se me acerca cuando termino de entregar un pedido en un edificio de Santa Fe. Me pregunta cómo se hace para entrar en Rappi. Cuánto se puede ganar. Cuánto se trabaja. Le digo que no le conviene, que se quede donde está. Que acá somos monotributistas. Que es todo demasiado precario. Me responde que él también. Insisto. **Hay que pedalear ocho horas al día para sacar 20 mil pesos. Que no hay seguros ni beneficios ni crecimiento de nada. ‘Yo trabajo parado 15 horas y gano 12 mil pesos. Con un franco semanal’, contraataca. ‘Por favor, pasame la dirección’. Me rindo. No me quedan argumentos. Me acuerdo de la frase de la capacitación en el subsuelo. ‘El 40 por ciento de los argentinos son monotributista. Y queremos ayudar a la Argentina’. Rappi se alimenta, por un lado, de dos debilidades muy concretas y complementarias: la necesidad del inmigrante y la desesperación del desempleado. Por el otro, de la fetichización de la inmediatez. No importa cuán lejos se encuentre el restaurante. Toco la pantalla y lo obtengo. [...] Estoy cansado de verdad. [...] No quiero perder ni un segundo en desearle diarreas. Sólo quiero cerrar rápido la caja, empezar a pedalear, irme a mi casa, comer, dormir y terminar esta nota”.**

Lo narrado por el profesional citado basta para ilustrar la acuciante realidad que atraviesan a diario miles de jóvenes ávidos por hallar alguna fuente de ingresos económicos para poder subsistir en estos tiempos de crisis ³³, a la par de un sistema

33 Vale contextualizar lo afirmado en el marco de lo informado recientemente por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) en torno a que la desocupación en el primer trimestre del corriente año asciende a 10,1%

económico neoliberal cuyos actores logran mantener impávidos a los trabajadores con el cuento de que son emprendedores y sus propios jefes.

Como ya se ha advertido “[e]l neoliberalismo, como una forma de mutación del capitalismo, convierte al trabajador en empresario. El neoliberalismo, y no la revolución, elimina la clase trabajadora sometida a la explotación ajena. Hoy cada uno es un trabajador que se explota a sí mismo en su propia empresa. Cada uno es amo y esclavo en una persona. También la lucha de clases se transforma en una lucha interna consigo mismo”³⁴.

E

La ruta del dinero app

Una cuestión insoslayable que campea en torno al desenvolvimiento de la actividad de reparto y mensajería de las empresas mencionadas, refiere al uso del dinero, lo cual merece una somera mención.

Sintéticamente, como ya se ha explicado, la operatoria llevada a cabo implica que las empresas retienen el valor total de las ventas realizadas a través de su plataforma, para luego del transcurso de semanas liberar tal dinero, tanto a los comercios como a los repartidores.

Ahora bien, el primer interrogante que surge ante ello es ¿ínterin, qué sucede con ese dinero?

En un plano hipotético, el escenario financiero nacional desarrollado en estos últimos años ha auspiciado una práctica a punto tal de casi convertirse en un deporte nacional, pero con menos tintes lúdicos y con un ámbito de participación restringido: la *timba o bicicleta financiera*.

Tal práctica consiste básicamente en el aprovechamiento estratégico de las altas tasas de rentabilidad que hoy en día ofrecen las entidades bancarias por depósitos en pesos a corto plazo, mediante el uso de herramientas como participación en fondos común de inversión u otros análogos, compra de *Lecaps*, etc.

Ante tal supuesto no sería, en principio, cuestionable que ejerciten tal actividad desde el prisma de la legalidad, pero sí que lo hagan con dinero ajeno sin el

(https://www.indec.gov.ar/uploads/informesdeprensa/mercado_trabajo_eph_1trim19B489ACCDF9.pdf)

34 Byung-Chul Han, *Psicopolítica Neoliberalismo y nuevas Técnicas de Poder*, ed. Herder, Buenos Aires, 2018, pág.17.



JUZGADO DE 1RA INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

consentimiento de los acreedores, es decir de los comercios y de los repartidores a los cuales debe integrarse el dinero.

Más allá de eso, alejándonos del plano de lo hipotético y circunscribiéndonos a lo concreto, lo cierto es que recientemente se ha informado que Rappi Arg. SAS ofrecerá un nuevo servicio a sus usuarios: *delivery* de dinero, llamado *RappiCash*³⁵.

Este sistema, ya puesto en práctica en Brasil, Colombia y México, permitirá que cualquier usuario reciba en el domicilio que indique dinero en efectivo, abonando por ello la cantidad de monto dinerario que requirió, más una comisión que será la ganancia de la empresa Rappi Arg. SAS.

A continuación se ilustra de qué modo se promociona en el *blog* de la empresa este novel servicio³⁶.

RappiCash: la razón por la cual nunca volverás a ir al cajero

¡A nadie le gusta ir al cajero! Es una actividad que quita tiempo para trabajar, para compartir con nuestras familias, para salir con amigos o incluso para quedarnos descansando un buen rato en casa. Y no sólo nos quita tiempo, también paciencia. Muchas veces no sabemos cuál es el lugar más cercano para retirar dinero y tenemos que buscar un cajero; cuando lo encontramos, hay una inmensa fila de personas impacientes esperando su turno. A todos nos ha pasado que se le ha agotado el efectivo o no entrega recibos. Es muy frustrante, y más cuando tenemos que sacar dinero en uno de esos días que necesitamos algo de efectivo pero encontramos polvo en nuestra billetera y una que otra polilla.

¿Nunca les ha pasado que están en casa con sus amigos y deben hacer vaca para comprar algo y no tienen efectivo? Sucede seguido que nos encontramos en un restaurante que no recibe tarjeta. A veces simplemente nos levantamos caemos en la cuenta de que nos gastamos todos los billetes y las monedas hasta del marranito y sentimos que necesitamos efectivo por alguna eventualidad.



Todas estas situaciones nos ocurren frecuentemente y es por esto que RappiCash, al igual que los demás servicios de Rappi, nos enamoran y nos convencen de que evitar malgastar el tiempo innecesariamente en actividades diarias importantes es posible.

Este servicio te permite pedir dinero a domicilio a través de Rappi. ¡Puedes pedir hasta \$200 mil pesos y te llega en minutos! No sólo te evita las filas de los cajeros o la incomodidad de sacar dinero en la calle por cuestiones de seguridad, sino que te llega a donde sea que lo pidas pagando un pequeño costo. El cargo se hace directamente a tu tarjeta de crédito o débito.

¡Es un servicio que te facilita la vida!

Recuerda que **el tiempo es oro** y es importante emplearlo de manera eficiente y saber cómo y con quién gastarlo, porque como dijo alguna vez Benjamín Franklin:

Si el tiempo es lo más caro, la pérdida de tiempo es el mayor de los derroches

¡No olvides buscar RappiCash en la aplicación!

¡Prueba este maravilloso servicio y descubre lo que puede hacer por ti!

¡Corremos por ti!

35 <https://www.lanacion.com.ar/economia/rappi-lanzara-argentina-su-servicio-delivery-efectivo-nid2221456>

36 Imágenes extraídas de <https://blog.rappi.com/como-funciona-rappicash/>

Más allá de la simpatía empleada en su texto y de los argumentos de convicción publicitarios que utiliza la empresa para promocionar el *delivery de dinero*, ¿de qué actividad se trata? ¿Podría válidamente realizarla Rappi Arg. SAS?

Pues, conforme surge de la consulta pública que puede efectuarse de la AGIP, en lo que al ámbito local interesa, la sociedad se ha registrado en el impuesto sobre los ingresos brutos con la actividad de “*servicios de informática n.c.p.*”³⁷:



The screenshot shows the AGIP website interface for the 'Constancia de Inscripción en ISIB' (Certificate of Registration in ISIB). The form includes the following fields:

N° CUIT	30-71580389-1	Sede	901
Razón Social	RAPPI ARG. SAS		
Domicilio Fiscal	ACUDA DE FIGUEROA FCO. 1535 Piso: 1 "D", CAPITAL FEDERAL		
Actividad	Servicios de informática n.c.p.		
Fecha de Inicio	01/09/2018		
Régimen	CONVENIO MULTILATERAL		
Categoría	MASIVO		
Estado	ACTIVO		

Below the form, there is a statement: "Por la presente se deja constancia que el contribuyente de referencia se encuentra inscripto en el Impuesto sobre los Ingresos Brutos ante esta Administración Gubernamental de Ingresos Públicos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires."

Es decir, según su inscripción y lo que reza el Nomenclador de Actividades Económicas del Sistema Federal de Recaudación (NAES), aprobado por la AGIP por conducto de la resolución n° 13/2019, la actividad de la sociedad incluiría “*el alquiler de tiempo de máquina - tiempo de la unidad central de proceso - del sistema de tratamiento de datos a terceros, a tiempo compartido con otros usuarios. Los servicios de instalación (configuración) de equipo informático personal y de programas informáticos. Los servicios de recuperación en caso de desastres informáticos. Los servicios de conversión y rectificación de discos flexibles y cintas*”³⁸.

Sin embargo, de llevar adelante la novedosa operatoria funcionaría como una entidad de actividad típicamente financiera; entendida ésta en lo que aquí interesa como el préstamo de dinero que será devuelto en un determinado plazo en la modalidad que se establezca, con más el monto correspondiente a una tasa de rentabilidad o interés. En los términos antedichos se encontraría prevista en el NAES como “*Servicios de intermediación financiera realizada por las compañías financieras*”³⁹.

³⁷ <https://lb.agip.gob.ar/ConstanciaIB/>

³⁸ <https://www.agip.gob.ar/filemanager/source/Normativas/2019/20190201-Resol13-AGIP-19-Anexo.pdf>

³⁹ Ver en el anexo del *link* detallado en anotación inmediatamente anterior, particularmente pág. 134.



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

Basta lo dicho entonces para fácilmente razonar que de operativizarse el *delivery de dinero*, implicará desde luego es una alteración del objeto de su actividad.

F

Lo resuelto en autos por la Cámara de Apelaciones

La actitud recalcitrante desplegada por el GCBA y por las empresas *Rappi*, *Glovo* y *Pedidos YA*, aun durante el transcurso de presente acción, fue objeto de reiterados intentos de modificación con las distintas decisiones adoptadas por éste Tribunal; tales como la medida cautelar, recientemente confirmada por la Sala I de la Cámara de Apelaciones.

De ese modo, resultan insoslayables las cuestiones ponderadas por los magistrados que han conformado la mayoría en la integración del tribunal de Alzada, circunstancia por la cual, aunque sea de somera manera, corresponde hacer referencia.

Así, el **Dr. Carlos F. Balbín** ha expresado que en la presente acción colectiva las firmas actoras dedicadas a la prestación del servicio de mensajería urbana y transporte de sustancias alimenticias encuentran “*afectados sus derechos a trabajar y ejercer industria lícita en condiciones de igualdad y competitividad; y sólo es posible repararlo colectivamente y no caso por caso*” y que “*no se discute simplemente el supuesto incumplimiento del marco regulatorio, sino cómo esto impacta sobre el ejercicio de los derechos colectivos*” (considerando XI).

En este sentido y en lo que respecta a la aplicación íntegra de la ley 5.526 y la correspondiente implementación del RUTRAMyC para obtener la habilitación a fin de desarrollar legítimamente el servicio que prestan las empresas en cuestión, el magistrado consideró que “*la exigencia de que la Administración se expida en tiempo oportuno adquiere en el caso particular relevancia. Por un lado, porque resulta una condición necesaria para el ejercicio del derecho constitucional de trabajar y ejercer el*

comercio, toda vez que la habilitación es un requisito para la prestación del servicio en cuestión” (considerando XII). En efecto, “no puede perderse de vista que –conforme el plexo jurídico que rige la materia- la registración es necesaria para ejercer la actividad. En consecuencia, cualquier circunstancia que retrase o impida injustificadamente cumplimentar dicha exigencia por parte de la autoridad de aplicación acarrearía una restricción (sin sustento jurídico) del derecho a trabajar y a ejercer el comercio” (considerando XVI.1.c.1)

Desde tal perspectiva el magistrado expresó que “con sustento en lo anterior, es dable afirmar que la habilitación y registración de una determinada actividad implica la consecuente implementación de un sistema de control que incluye la realización de las constataciones necesarias tendientes a verificar la ejecución regular del servicio desarrollado a fin de evitar que los actores del modelo actúen al margen del ordenamiento jurídico. De modo que el Estado debería controlar el cumplimiento de la ley de modo inmediato” (considerando XVI.1.d).

Por tal razón, el Gobierno no puede prescindir de ejercer su competencia y controlar que la actividad de marras se desarrolle de acuerdo a la normativa vigente. Aun cuando el GCBA invocó en distintas oportunidades que en cumplimiento de la legislación había implementado el RUTRAMyC y se encontraba disponible para que las empresas ingresaran al registro (y someterse a las disposiciones y penalidades dispuestas en el marco de la ley), cuestión que –afirmaron– los excedía y quedaba a voluntad de las firmas, el Dr. Balbín sostuvo que “tal criterio permite el ejercicio irregular de la actividad de mensajería urbana y de reparto a domicilio de sustancias alimenticias sin sanciones, interpretación que [no] puede ser admitido como razonable. En efecto adviértase que si la norma tuviera el alcance propuesto por la accionada resultaría más conveniente para las prestatarias no tramitar la habilitación, toda vez que -en tal caso- el que preste el servicio sin registración ni habilitación no puede ser sancionado; mientras que, por el contrario, el que se hubiese inscripto y estuviese habilitado sí es pasible de sanciones y, eventualmente de expulsión de registro”. Además, agregó que de “la lectura de la ley 5526 se infiere sin dificultades interpretativas que el legislador ha decidido por razones de interés general supeditar la actividad de mensajería urbana y el reparto a domicilio de sustancias alimenticias a ciertos requisitos vinculados a la seguridad (tanto de los conductores como de terceros)



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVÍOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

y a la salubridad, a cuyo efecto prevé el trámite de habilitación y registro. Es más, en este caso el permiso (habilitación) exige el cumplimiento de presupuestos previos al otorgamiento, y posteriores en el ejercicio de las actividades habilitadas. De ahí el control previo y posterior del Estado” (considerando XVI.1.e).

A su vez, el magistrado destacó que al momento de tratar el recurso de apelación habían *“transcurrido tres años desde la sanción de la ley 5526, de modo que la administración ha[bía] contado con tiempo más que suficiente para arbitrar las medidas necesarias para su implementación” (considerando XVI.1.g).*

Es que la registración y el control van de la mano dado que *“no existe justificación en prorrogar el ejercicio estatal del control, pues las posibles lesiones sobre los derechos controvertidos son actuales y el cumplimiento del mandato normativo no debe sujetarse al registro y habilitación de los prestadores” (considerando XVI.1.h).*

Por otra parte, desde **el aspecto laboral**, el Dr. Balbín destacó que *“entre los fundamentos del proyecto de ley, se especificó que uno de los objetivos del mismo era establecer el régimen laboral de los conductores. Expresamente se dijo que ‘...al determinar las condiciones laborales del personal afectado a la actividad, se pretende brindar protección y seguridad a los trabajadores, luchando por evitar situaciones de empleo no registrado’” (considerando XVII.c).*

En definitiva, concluyó que *“La ley 5526 (incorporada a la ley n° 2148 como título décimo tercero) es una norma vigente y operativa que debe ser cumplida. Las obligaciones allí previstas se encuentran inequívocamente ligadas a cuestiones de interés general, como la seguridad vial y el transporte adecuado de sustancias alimenticias. Estas obligaciones rigen para todas las personas que desarrollan las actividades reguladas en la Ciudad, cuenten o no con habilitación. Limitar el control a las personas habilitadas supondría facultar a quienes desarrollan la actividad de*

manera irregular para violar la ley sin ninguna consecuencia. El Poder Ejecutivo es el responsable de hacer cumplir esa ley y su reglamentación según el principio de división de poderes” (considerando XIX.)

Por su parte, la Jueza **Fabiana H. Schafrik de Núñez** adhirió a los argumentos expuestos por el Dr. Balbín y además expresó los propios afirmando que *“la habilitación y registración de una determinada actividad implica la consecuente implementación de un sistema de control que verifique la prestación regular del servicio prestado”* (considerando XVII.c), extremo que no excluye a las firmas que *“desarrollan actividades a través de plataformas virtuales”* de acuerdo a la normativa vigente al respecto (considerando XVIII.b).

De tal modo, ya no ha sido sólo este Tribunal el que en el caso ha advertido las irregularidades evidenciadas en torno a la falta de control por parte del GCBA respecto a la actividad que realizan las empresas involucradas en el *sub examine*, sino que también la Cámara de Apelaciones ha puesto de relieve el modo el que parece ignorarse por parte de las autoridades gubernamentales el régimen normativo aplicable, mientras que a la par se tolera el funcionamiento de una actividad de reparto de *delivery* que plaga la Ciudad a diario al margen de todo marco legal y reglamentario.

G

La irreverente conducta empresarial: recientes sucesos

Llegados a este punto han quedado demasiado claras las consecuencias que genera la inacción de la demandada y la notable cantidad de sucesos que derivan de su abdicación respecto del ejercicio de la competencia que le incumbe en materia de fiscalización y control de la actividad cuestionada.

Tal circunstancia se refleja en los **informes que remiten semana tras semana los Hospitales de la Ciudad anoticiando al Tribunal de los accidentes ocurridos en la vía pública que tienen como víctimas a conductores prestadores del servicio de mensajería y reparto**. Se suma a ello que **el representante de ASSIM se ha presentado el 1º de agosto pasado relatando también algunos hechos que derivan de la situación descripta**.

En la presentación aludida, ha detallado casos recientes respecto de la problemática en cuestión. Por ejemplo, contó que *“como uno más de los numerosos accidentes que han protagonizado en calidad de víctimas muchos de los repartidores de*



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

empresas conocidas bajo el nombre de Rappi, Pedidos Ya, Glovo, etcétera, el pasado 29 de julio del corriente año, Ernesto tuvo un accidente de tránsito al haber sido atropellado por un automóvil mientras se dirigía a realizar la entrega del pedido que le fuera asignado por la empresa Glovo”. Así, destacó que los accidentes sucedidos “no se deben a impericias de los trabajadores al conducir, sino que por el contrario obedecen a las precarizadoras prácticas de las empresas de mensajerías digitales” del rubro en cuestión y que nadie controla.

Por otra parte, con la documentación aportada a fs. 3823/3852 graficó con sobrada elocuencia la situación en la que se encuentran expuestos los trabajadores. En efecto, parte de la documentación referida consiste en capturas de pantalla correspondientes a una **conversación mantenida por una Glover con una personal administrativa de Glovo** (fs. 3823/3829), evidencia el riesgo en que se encuentran colocados los trabajadores involucrados en el servicio mensajería urbana y repartos, en tanto desconocen lo que transportan durante la prestación del servicio. En sí, **la trabajadora en cuestión se alarma cuando se le ordena transportar una caja cerrada sin conocer certeramente su contenido y le preocupa convertirse involuntariamente en una “mula” transportadora de drogas.**

Por otra parte, el contenido de las constancias acompañadas a fs. 3830/3831 y 3833/3835 ilustran lo reseñado en reiteradas oportunidades por este Tribunal, en relación a la cantidad de accidentes de tránsito que suceden, día tras día, durante la prestación del servicio involucrado dentro de la órbita de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Por un lado, la documentación obrante a fs. 3830/3831 consiste en una **publicación de Facebook que relata un acuciante hecho ocurrido a un trabajador de Glovo**, en las inmediaciones del Shopping Abasto. En síntesis, se cuenta que fue **interceptado por tres delincuentes con el objetivo robarle su bicicleta y lo que**

transportaba, y por resistirse, fue brutalmente golpeado en la cara a punto tal que le partieron la mandíbula en tres partes. En sí, la publicación en la red social tenía un fin particular: conseguir ayuda para poder operarlo ya que -como surge de la publicación- al no tener seguro, *“aquí en argentina se complica mucho y en el Argerich le negaron la operación”* (v. fs. 3831).

Por el otro lado, los elementos obrante a fs. 3833/3835 también consisten en una publicación en la red social mencionada, donde un *Glover* relata en primera persona un hecho que le sucedió. Al respecto, refiere que circulando en un motovehículo durante el servicio, **colisionó con un colectivo que luego lo arrolló y le dejó múltiples heridas, entre ellas la fractura de una pierna** que se enseña gráficamente a fs. 3833/3834. Asimismo, cuenta que fue hospitalizado y a las 48 hs. fue dado de alta, aunque con la imposibilidad de apoyar el pie durante un mes. Así, cuenta que **se contactó con el seguro que Glovo había implementado días atrás -que aclara, no tuvo posibilidad de elegir sino que directamente se lo asignaron y comenzó a abonarlo obligadamente- quien le informó que el para acceder al servicio era “requisito primordial estar internado como mínimo 72hs.” sin importar la gravedad del asunto.**

Sobre este punto, cabe destacar que de las constancias de referencia también surge que las firmas **Rappi y Glovo, no sólo no brindan ni exigen la utilización de los más mínimos accesorios de indumentaria para resguardar la seguridad de los repartidores los días de lluvia, sino que por el contrario cuando la actividad coexiste con tales inclemencias climáticas incentivan económicamente a los trabajadores para hacer más reparto, en menos tiempo y –sin dudas– con mayor exposición al riesgo con la pena de –en caso de aceptar y no cumplir– no recibir incentivos por una semana** (v. fs. 3839 y 3848/3849).

Otra de las cuestiones derivadas de la falta de control por parte de las autoridades gubernamentales sobre el servicio de marras, radica en el “alquiler de ID de usuarios” y también motovehículos para poder desarrollar la actividad (v. fs. 3836/3838 y 3840/3846).

En definitiva, los informes obrantes en autos dan cuenta, por un lado, de las condiciones irregulares en la que transitan los conductores del servicio de mensajería y reparto sin que nadie controle y, por el otro, de la cantidad de accidentes que ocurren



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

día tras día en las calles de esta Ciudad; circunstancia que resalta el nivel de urgencia con el que las autoridades locales deben aplicar sin más demora la leyes vigentes en la materia, en protección de la seguridad de los prestadores del servicio comprendido en la ley 5526, así como de los transeúntes y consumidores de la CABA.

H

Decisión a adoptar

Perogrullesco es a esta altura del derrotero afirmar que el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se ha mantenido impávido y con una quietud suficiente como para permitir que las calles se pueblen de trabajadores y trabajadoras con un nivel de precarización que los aísla de la posibilidad de gozar de los más mínimos recaudos de seguridad y salubridad que merecen.

En *tándem* empresarios oportunistas –o conniventes– en un rubro que lideran *Rappi*, *Glovo* y *Pedidos Ya*, con nula intención de acatar la normativa local en materia de tránsito, seguridad vial, laboral y previsional.

Desde luego que tal escenario descrito en apretada síntesis, abonado y desarrollado a lo largo del presente decisorio, me moverá a adoptar una decisión que tenga en miras el cese inmediato de la negligencia estatal y de la impertinencia empresarial.

En mérito de todo lo expuesto, **RESUELVO:**

1º) HACER LUGAR A LA PRESENTE ACCIÓN DE AMPARO COLECTIVO y ORDENAR AL GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES que en forma inmediata proceda a exigir del DEBIDO ACATAMIENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE Y SU DECRETO REGLAMENTARIO, ASÍ COMO DE LA NORMATIVA LABORAL

Y PREVISIONAL en los términos deslindados, por parte de **DE EMPRESAS Y/O PERSONAS DEDICADAS AL REPARTO DE MERCADERÍAS A DOMICILIO O DELIVERY EN MOTOVEHÍCULOS O CICLORODADOS.**

2º) MANTENER LA VIGENCIA DE LA MEDIDA CAUTELAR Y DE LAS RESOLUCIONES DICTADAS EN SU CONSECUENCIA hasta tanto adquiera firmeza el presente decisorio de fondo.

3º) PROHIBIR EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE MENSAJERÍA Y REPARTO DE SUSTANCIAS A DOMICILIO EN BICICLETA O MOTOVEHÍCULO por parte de las personas físicas y/o jurídicas que no se encuentre inscriptas en el RUTRAMYC y que no den íntegro cumplimiento al Código de Tránsito y Transporte y su decreto reglamentario, así como a la normativa laboral y previsional en lo que haga a la relación de dependencia que ostentan los repartidores y repartidoras en cuestión respecto a las empresas que los engloban.

4º) ORDENAR al GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES QUE PROCEDA A CLAUSURAR Y/O INHABILITAR DE OFICIO a toda empresa, persona física o jurídica, plataforma virtual o informática que actúe en el ámbito de la CABA desarrollando la actividad de mensajería urbana y/o reparto de sustancias alimenticias a domicilio y que no se hallare debidamente registrada y cumpliendo todos y cada uno de los términos del Código de Tránsito y Transporte así como de la normativa laboral y previsional en los términos expuestos.

5º) ENCOMENDAR AL MINISTRO DE JUSTICIA Y SEGURIDAD, DIEGO CESAR SANTILLI, AL MINISTRO DE DESARROLLO URBANO Y TRANSPORTE, FRANCO MOCCIA, Y AL MINISTERIO DE GOBIERNO, BRUNO GUIDO SCRECI SILVA, que cada uno en el marco de las competencias gubernamentales que les corresponda, adopten todos los recaudos necesarios para llevar adelante los controles preventivos, así como las medidas coercitivas y punitivas, que tiendan a evitar el desarrollo de la actividad de delivery y reparto fuera del marco normativo descripto, bajo apercibimiento de formular la pertinente denuncia ante la Justicia en lo Penal, Contravencional y de Faltas, a efectos de que se investigue la comisión de los delitos previstos en los artículos 248 y 249 del Código Penal, o en caso de concurrencia de conducta grupal, ante la Justicia Nacional en lo Criminal, sin



JUZGADO DE 1ª INSTANCIA EN LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y TRIBUTARIO N° 2 SECRETARÍA
N°4

ENVIOS YA SA Y OTROS CONTRA GCBA Y OTROS SOBRE AMPARO - OTROS

Número: EXP 36976/2018-0

CUIJ: EXP J-01-00060959-1/2018-0

Actuación Nro: 13367550/2019

perjuicio de las responsabilidades administrativas y/ o civiles en que incurrieren con motivo de sus acciones y/u omisiones contrarias a los mandatos legales.

6º) HACER SABER A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES Y A LAS FIRMAS Y/O COMERCIOS QUE UTILIZAN LOS SERVICIOS DE EMPRESAS Y/O PERSONAS DEDICADAS AL REPARTO DE MERCADERÍAS A DOMICILIO O DELIVERY EN MOTOVEHÍCULOS O CICLORODADOS lo resuelto en el presente decisorio. A tal fin, se encomendará al Departamento de Información Judicial del Consejo de la Magistratura de la CABA la difusión a través de su página web y de todos los medios a que pueda acceder, de un comunicado y de la presente resolución.

7º) PONER EN CONOCIMIENTO DE LA CÁMARA NACIONAL DE APELACIONES DEL TRABAJO el presente decisorio, a efectos de que por intermedio de los órganos competentes y/o del Ministerio Público Fiscal adopten las medida que estimen pertinentes; a cuyo fin **librese oficio de estilo por Secretaría.**

8º) PONER EN CONOCIMIENTO DE LA CÁMARA NACIONAL DE PERSIÓON SOCIAL el presente decisorio, a efectos de que por intermedio de los órganos competentes y/o del Ministerio Público Fiscal adopten las medida que estimen pertinentes, a cuyo fin **librese oficio de estilo por Secretaría.**

9º) PONER EN CONOCIMIENTO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT) el presente decisorio a fin de que adopte las medidas que estime pertinentes, a cuyo fin **librese oficio de estilo por Secretaría.**

Regístrese y notifíquese; a las partes y a las firmas Rappi Arg. S.A.S., Kadabra S.A.S., Mercadoni S.A. y a los Ministros mencionados, mediante oficios a confeccionarse por Secretaría y a diligenciarse con carácter de urgente, en el día y con habilitación de días y horas inhábiles, y particularmente a los funcionarios ministeriales con carácter personal.

