



Trabajadores de las plataformas digitales y el derecho a la seguridad social en México: caso Uber

por Josué Mesraim Dávila Soto

El empleo de las plataformas digitales ha modificado los esquemas tradicionales laborales en México y en el mundo; esto ha tenido consecuencias favorables, a saber: la flexibilidad de horarios y lugares de trabajo¹. Pese a esto, la informalidad en que se mantuvieron (y aún lo hacen los trabajadores de dichas plataformas) impide su formalización y “trunca” el acceso a su derecho a la seguridad social. Con miras a ejemplificar el fenómeno, en este artículo se toma como referencia el caso de la plataforma Uber.

Uber en México

Las plataformas digitales han sido entendidas como *infraestructuras digitales que permiten que dos o más grupos interactúen. De esta manera se posicionan como intermediarias que reúnen a diferentes usuarios: clientes, anunciantes, proveedores de servicios, productores, distribuidores e incluso objetos físicos*². En este orden de ideas se considera que la empresa Uber puede ser fácilmente clasificada como una.

De manera general, Uber se autodefine como una empresa de tecnología que presta sus servicios a través de una aplicación móvil³, ofertando una plataforma que conecta a “los socios conductores y los usuarios.” La empresa aclara que su giro comercial no es el transporte, no es una aplicación de taxi y no emplea a ningún conductor; además, no posee ninguna unidad,⁴ por lo que su actividad se limita a la de un intermediario.

La idea de Uber nace en el 2008, en la mente de sus actuales dueños Travis Kalanick y Garrett Camp, quienes la materializan en el 2010 y la internacionalizan un año después. Al ser una plataforma que se implementa en un campo comercial poco explorado por las herramientas

¹ Organización Internacional del Trabajo, Las plataformas digitales y el futuro del trabajo Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra 2019, p. 72

² Nick Srnicek, traducido y citado en: Mendoza Cruz Francisco Javier “El capitalismo del siglo XXI: datos y plataformas digitales reseña de Nick Srnicek, Capitalismo de las plataformas” Revista Mexicana de comunicación, <http://mexicanadecomunicacion.com.mx/el-capitalismo-del-siglo-xxi-datos-y-plataformas-digitales/> Fecha de consulta: 8 de noviembre de 2020.

³ Una aplicación móvil (o app móvil) es una aplicación de software diseñada para ejecutarse en teléfonos inteligentes, tabletas y otros dispositivos móviles. Por lo general, están disponibles a través de la aplicación. plataformas de distribución, que normalmente son operadas por el propietario del sistema operativo móvil. Aitken Murray, *Patient Apps for Improved Healthcare*, USA, Institute for Healthcare Informatics, 2015, p. 4.

⁴ Cfr. Uber Blog, “Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa?” Uber, <https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/> Fecha de consulta: 12 de noviembre de 2020.

digitales, tiene una gran aceptación en el mercado (lo que propicia su expansión llegando en el 2014 a más de 100 ciudades en el mundo)⁵.

Dentro del territorio nacional la empresa Uber se consolidó rápidamente en el mercado al punto de que en 2018, su director de operaciones en México afirmó que era la compañía que generaba mayor oportunidades económicas en la zona⁶; pese a esto, quienes trabajan bajo esta modalidad, se ven privados de su derecho a la seguridad social por las causas que se explicarán más adelante.

Empleados o socios

La estructura de la empresa Uber se constituye por socios⁷ o socios conductores,⁸ quienes voluntariamente registran sus vehículos, los conducen y/o autorizan a terceros a que lo hagan⁹, siendo la actividad de la empresa conectar a estos con los potenciales usuarios, fungiendo como un intermediario que cobra el 25% de la tarifa final de los viajes¹⁰.

Sumado a lo anterior, Uber se encarga de velar por la calidad del servicio, dando de baja a los socios que incumplan las normas establecidas por la empresa como: adeudos con la tasa de cobro de la aplicación, comportamiento problemático con el uso o acceso de la misma, *violencia hacia los usuarios, mala conducta sexual, acoso, discriminación o actividad ilegal mientras se usa al app de Uber*¹¹.

Con lo mencionado en los párrafos anteriores pueden inferirse dos puntos importantes: aquellos que prestan su servicio bajo esta aplicación móvil no son empleados, sino socios voluntarios que cumplen los requisitos de la *app*; en segundo lugar, las sanciones que impone la empresa no los vincula con la prestación del servicio de transporte, sino con el servicio de mediador o facilitador del servicio, lo que hace aún más complicado crear una relación laboral.

El derecho a la seguridad social y Uber en México

Si bien es cierto, la seguridad social ha evolucionado de diversas maneras (atendiendo a las necesidades y contextos histórico de cada país) la Organización Internacional del Trabajo menciona que es un derecho humano que se define como:

⁵ Cfr. Uber Newsroom, “La historia de Uber”, Uber, <https://www.uber.com/es-MX/newsroom/historia/>

⁶ Cfr. Portella Anna, “Uber México presume de ser el principal dinamizador económico del país” Forbes México, <https://www.forbes.com.mx/uber-mexico-presume-de-ser-el-principal-dinamizador-economico-del-pais/> Fecha de consulta: 10 de noviembre de 2020.

⁷ Se entenderá como socio, aquella persona física o moral que cuente con un vehículo registrado en la aplicación móvil de Uber (“Uber App”) y que acepte que dicho vehículo sea conducido por un tercero distinto a él. Uber Blog, “Guías comunitarias Uber, Socio de flota y Socio Conductor” Uber, <https://www.uber.com/es-MX/blog/guias-comunitarias-uber-socio-de-flota-y-socio-conductor/#:~:text=Para%20efectos%20del%20presente%20documento,un%20tercero%20distinto%20a%20%C3%A9l> . Fecha de consulta: 6 de noviembre de 2020.

⁸ Se entenderá como socio conductor a la persona física que tenga una cuenta registrada en la Uber App y que conduzca el vehículo de un socio. ídem

⁹ Cfr. ídem.

¹⁰ Martínez Carla, “Requisitos para ser conductor de Didi, Uber o Cabify” El Universal, <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/negocios/didi-contra-uber-y-cabify-comisiones-y-requisitos-para-ser-conductor> Fecha de consulta: 12 de noviembre de 2020.

¹¹ Uber Blog, “Guías comunitarias Uber, Socio de flota y Socio Conductor” Uber, <https://www.uber.com/es-MX/blog/guias-comunitarias-uber-socio-de-flota-y-socio-conductor/#:~:text=Para%20efectos%20del%20presente%20documento,un%20tercero%20distinto%20a%20%C3%A9l> . Fecha de consulta: 11 de noviembre de 2020.

“un conjunto de políticas y programas diseñados para reducir y prevenir la pobreza y la vulnerabilidad en todo el ciclo de vida. Abarca los beneficios familiares y por niño, las prestaciones de maternidad, desempleo, accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, así como las pensiones de vejez, invalidez y sobrevivientes, y la protección de la salud”¹².

Ahora bien, en México la seguridad social tiene varios instrumentos: asistencia social, beneficencia y seguros sociales¹³, siendo estos últimos los de mayor relevancia para el tema, al entender que son la forma más eficiente y de mayor alcance que tiene este derecho para materializarse.

La afiliación a los seguros sociales puede darse en los siguientes supuestos: la incorporación al régimen obligatorio; la incorporación voluntaria al régimen obligatorio; la continuación voluntaria en el régimen obligatorio, y de forma voluntaria, en el seguro de salud para la familia, el primero de estos cubre de forma íntegra las ramas de aseguramiento que confiere el seguro social¹⁴; los demás sólo cubren algunas de ellas.

A los socios de Uber (mismos que son considerados como trabajadores independientes), se les permite la incorporación voluntaria al régimen obligatorio, lo que les otorga los seguros de enfermedades y maternidad; invalidez y vida; retiro, cesantía y vejez; a su turno, se les niega el acceso al seguro de riesgos de trabajos, guardería, prestaciones sociales y cesantía en edad avanzada.

Otro punto a destacar es que al ser considerados trabajadores independientes no se les acredita una relación laboral, lo que rompe por completo el principio de aportación tripartita y repercute en las aportaciones dadas al seguro de vejez y edad avanzada; los priva de la afiliación al Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores¹⁵ (INFONAVIT), además de que las cotizaciones son cubiertas en un 100% de sus ingresos sin ninguna carga pecuniaria para la empresa digital.

Por último, Uber, ha anunciado a sus socios que el aseguramiento voluntario al régimen obligatorio es uno de los beneficios de la reforma fiscal que entró en vigor el primero de junio del 2020, lo que resulta irrisorio, ya que, ésta gira en torno al cobro de 8% del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y del 2% al 8% del Impuesto Sobre la Renta (ISR) en relación con la tarifa del viaje¹⁶.

Conclusiones

El derecho a la seguridad social en los últimos años ha logrado un importante avance en cuanto a su expansión, protección y reconocimiento dentro del sistema jurídico nacional e internacional, pese a esto, como todo derecho, debe afrontar los retos que imponen las transformaciones y cambios que se originan por el uso de las nuevas tecnologías.

¹² OIT, *Informe Mundial sobre la Protección Social 2017-2019*, Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo, p. XXXI.

¹³ Mendizábal Bermúdez, Gabriela, *La seguridad Social en México*, México: Editorial Porrúa, 2019, p.17.

¹⁴ Las ramas de aseguramiento que confiere el seguro social son: I Riesgos de trabajo; II. Enfermedades y maternidad; III. Invalidez y vida; IV. Retiro, cesantía en edad avanzada y vejez, y V. Guarderías y prestaciones sociales.

¹⁵ Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro, “Subcuentas y Aportaciones” Instituto Mexicano del Seguro Social: <https://www.gob.mx/consar/articulos/subcuentas-y-aportaciones-imss> Fecha de consulta: 14 de noviembre de 2020.

¹⁶ Uber Blog, “Pronto cambiará la forma en que pagas el ISR e IVA por tus ganancias” Uber,: <https://www.uber.com/es-MX/blog/isr-iva/> Fecha de consulta: 12 de noviembre de 2020.

De los puntos previamente referidos, se advierte una postura utilitaria de la empresa Uber desde su estructura de socios, que no permite el reconocimiento de los conductores como trabajadores, lo que impide que cuenten con el seguro de riesgos de trabajo, mismo que resulta indispensable atendiendo a la naturaleza del servicio, por otro lado, dicha configuración les ahorra el pago de cuotas obrero patronales.

Si bien, no es un delito, la empresa ha sabido utilizar los vacíos normativos que existen en la regulación de los trabajadores digitales en México para beneficiarse de ello, deslindándose en medida de lo posible, de cualquier responsabilidad o vinculación a hacia con ellos, lo que hace evidente que la reglamentación en materia de seguridad social debe adecuarse para no dejar en estado de vulnerabilidad a cualquier trabajador.

Josué Mesraim Dávila Soto

Doctorando en Derecho y Globalización, División de Estudios Superiores de Posgrado de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos en Cuernavaca, Morelos, México.

JosuMes@outlook.com

* Se señala que las consideraciones contenidas en la presente intervención son fruto exclusivo del pensamiento del autor bajo la dirección de tesis de la Dra. Gabriela Mendizábal Bermúdez; Profesora de Tiempo Completo de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos y parte del Sistema Nacional de Investigadores (SNI) nivel II;

* Las opiniones vertidas en el presente trabajo son a título personal y no comprometen a las organizaciones a las que pertenece o representa el autor.