

CONGRESO INTERNACIONAL

EL FUTURO DEL DERECHO DEL TRABAJO Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL EN UN PANORAMA DE REFORMAS ESTRUCTURALES: DESAFÍOS PARA EL TRABAJO DECENTE

Granada, 12, 13 y 14 de noviembre de 2018

ORGANIZAN Y COLABORAN:

- Facultad de Derecho de la Universidad de Granada



- Departamento de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la UGR

- Organización Internacional del Trabajo (OIT)



- Asociación Española de Salud y Seguridad Social (AESSS)



- Consejo Andaluz de Relaciones Laborales (CARL)



- Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires



- Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Católica de Pernambuco



- Programa de Pós-Graduação em Direito da Pontifícia Universidade Católica do Paraná



- Instituto Brasileiro de Direito do Trabalho (Ibrat)



- Pontificia Universidad Católica de Río de Janeiro



- Instituto Latinoamericano de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social (ILTRAS)



- Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB)



- Proyecto I + D (Der2014-59703-P) “Los Retos Actuales de la Asistencia Sanitaria Española en el Contexto de la Unión Europea”

- Proyecto I + D (Der2017-85096-R) “Envejecimiento Activo y Vida Laboral: Trabajadores Maduros y Pensionistas Productivos”

DIRECCIÓN ACADÉMICA

JOSÉ LUIS MONEREO PÉREZ
FÁBIO TÚLIO BARROSO
HORACIO LAS HERAS

COORDINACIÓN ACADÉMICA

JUAN ANTONIO MALDONADO MOLINA
MARÍA NIEVES MORENO VIDA

COMITÉ CIENTÍFICO

MARIO ACKERMAN
FABIO TULIO BARROSO
MARIO GARMENDIA ARIGON
HORACIO LAS HERAS
JUAN ANTONIO MALDONADO MOLINA
JOSÉ LUIS MONEREO PÉREZ
MARTHA MONSALVE
MARÍA NIEVES MORENO VIDA
JUAN PABLO MUGNOLO
ANTONIO OJEDA AVILÉS
GUILLERMO RODRÍGUEZ INIESTA
DANIELA DA ROCHA BRANDÃO
CRISTINA SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO
WILFREDO SANGUINETI RAYMOND
MARIA LUZ VEGA
MARCO ANTONIO CÉSAR VILLATORE



Ediciones Laborum

Francisco Ortiz Castillo
Director editorial

Reservados todos los derechos. No se permite la reproducción total o parcial de esta obra, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros) sin autorización previa y por escrito de los titulares del *copyright*. La infracción de dichos derechos puede constituir un delito contra la propiedad intelectual.

1.^a Edición - Ediciones Laborum S.L. 2018

Copyright © de la edición, Ediciones Laborum, 2018
Copyright © del texto, sus respectivos autores, 2018

ISBN: 978-84-949189-6-4

PONENCIAS GENERALES

EL FUTURO DEL TRABAJO: ¿REGULAR UN DERECHO HUMANO? EL DEBATE SOBRE LA CENTRALIDAD DEL SER EN EL TRABAJO.....	11
<i>María Luz Vega Ruiz</i>	
LOS DERECHOS SOCIALES FUNDAMENTALES ANTE LAS RECIENTES REFORMAS: UN DESAFÍO PARA EL TRABAJO DECENTE	27
<i>José Luis Monereo Pérez</i>	
EL FUTURO DEL DERECHO DEL TRABAJO EN LA ENCRUCIJADA	85
<i>Martha Monsalve</i>	

PANEL 1: LOS LÍMITES DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA EN EL DERECHO DEL TRABAJO POST-MODERNO. POTENCIACIÓN DE LA AUTONOMÍA PRIVADA COLECTIVA Y MEJORA DE LA CONDICIÓN SOCIAL DEL TRABAJADOR

PONENCIAS

LA “DESNEGOCIACIÓN” COLECTIVA: LA INVERSIÓN DEL SENTIDO TUTELAR DE LA AUTONOMÍA PRIVADA COLECTIVA	103
<i>Fábio Túlio Barroso</i>	
¿EL REGRESO AL HARD LAW? EL DISEÑO ESTATAL DE UNA ESTRUCTURA NEGOCIAL FUNCIONAL	121
<i>Juan Pablo Mugnolo</i>	
LOS DESPIDOS COLECTIVOS POR CAUSAS TECNOLOGICAS. DESAFIOS DE LA NEGOCIACION COLECTIVA	143
<i>Horacio Las Heras</i>	
LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA TRANSNACIONAL: UN INSTRUMENTO PARA REGULAR LA GLOBALIZACIÓN. LIMITACIONES, DESAFÍOS Y PERSPECTIVAS	159
<i>Guillermo Gianibelli</i>	
NEGOCIACIÓN COLECTIVA, AUTONOMÍA INDIVIDUAL Y TRABAJO DECENTE EN EL SISTEMA ESPAÑOL DE RELACIONES LABORALES	183
<i>Sofía Olarte Encabo</i>	

COMUNICACIONES

REFORMA LABORAL Y LA EXTINCIÓN DEL APOORTE SINDICAL: MANTENIMIENTO DE LAS ENTIDADES Y NEOAMARILLO, PUNTOS PARA DISCUSIÓN	207
<i>Emelly Moura da Silva</i>	

PANEL 2: EL DERECHO PROCESAL DEL TRABAJO COMO INSTRUMENTO DE EFECTIVIDAD DE CONDICIONES DIGNAS DE TRABAJO - ACCESO A LA JUSTICIA Y AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD

PONENCIAS

«PROCESO», «PROCESOS» Y ESPECIALIDADES EN LA MODALIDAD DE PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL.....	227
<i>Antonio Márquez Prieto</i>	
TRABAJO DECENTE Y EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE TRABAJO.....	255
<i>Francisco Vila Tierno</i>	
ANÁLISIS CONSTITUCIONAL Y LEGAL DE LA EJECUCIÓN LABORAL	271
<i>Rosa Moya Amador</i>	

COMUNICACIONES

LA TRAMITACIÓN DEL PROCESO DE DESPIDO COLECTIVO.....	301
<i>María Desamparados Bobigues Esparza</i>	
LA CARTA DE DESPIDO COMO GARANTÍA DE UN TRABAJO DECENTE.....	321
<i>Pompeyo Gabriel Ortega Lozano</i>	
EL PORVENIR DEL ABSENTISMO LABORAL ANTE LAS RECIENTES REFORMAS NO GARANTIZADORAS DEL TRABAJO DECENTE.....	343
<i>Sara Guindo Morales</i>	

LA RECLAMACIÓN PREVIA	363
<i>Silvia Fernández Fernández</i>	

PANEL 3: LA SEGURIDAD SOCIAL. DESAFÍOS PARA LA SUPERVIVENCIA DE UN MODELO UNIVERSALISTA ANTE LAS REFORMAS RESTRICTIVAS DE DERECHOS. UN PORVENIR HACIA NUEVAS REALIDADES

PONENCIAS

LOS NUEVOS SISTEMAS FINANCIEROS DE LA SEGURIDAD SOCIAL. LA SOSTENIBILIDAD DE LAS PENSIONES	385
<i>Juan Antonio Maldonado Molina</i>	
EL FUTURO INCIERTO DE LA PREVIDÊNCIA SOCIAL BRASILEÑA	409
<i>Daniela da Rocha Brandão</i>	
ESCENARIO DE REFORMAS PARA SUPERAR LAS DESIGUALDADES EN LOS REGIMENES PENSIONALES: CASO COLOMBIA	425
<i>Hernando Torres Corredor</i>	
APUNTES SOBRE LA COORDINACIÓN COMUNITARIA DE LA SEGURIDAD SOCIAL.....	449
<i>Cristina Sánchez-Rodas Navarro</i>	
EL GIRO DE MODELO EN LA ATENCIÓN SANITARIA (GIROS, AVANCES Y RETROCESOS DE LA ASISTENCIA SANITARIA EN ESPAÑA)	467
<i>Guillermo Rodríguez Iniesta</i>	
SITUACIÓN ACTUAL DE LA GESTIÓN DE LA ASISTENCIA SANITARIA EN ESPAÑA	501
<i>Braulio Girela Molina</i>	
LOS TRABAJADORES DEL CAMPO Y SU PROTECCIÓN SOCIAL.....	535
<i>Juan Romero Coronado</i>	
LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES MIGRANTES.....	565
<i>Belén del Mar López Insua</i>	
PROTECCIÓN SOCIAL DEL EMPLEO EN EL HOGAR (ESPAÑA, REFORMAS Y TRABAJO DECENTE)	597
<i>Amparo M. Molina Martín</i>	

COMUNICACIONES

EL PILAR EUROPEO DE DERECHOS SOCIALES: UN AMBICIOSO PROYECTO PARA UNA EUROPA MÁS PROTECTORA Y EQUITATIVA	615
<i>Farah Amaadachou Kaddur</i>	
PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE LOS REGLAMENTOS EUROPEOS DE COORDINACIÓN: ¿HACIA UNA PROTECCIÓN SOCIAL MÁS “DECENTE”?	635
<i>Ángela Martín-Pozuelo López</i>	
DESAFÍOS DE LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN SOCIAL ANTE LAS NUEVAS FORMAS DE TRABAJO VINCULADAS A LA ECONOMÍA TECNOLÓGICA Y DIGITAL: LA PERSPECTIVA INTERNACIONAL DE LA OIT	655
<i>Raquel Vela Díaz</i>	
LOS EXTRANJEROS EN SITUACIÓN ADMINISTRATIVA IRREGULAR EN ESPAÑA Y LOS DERECHOS SOCIALES: EL DERECHO A LA SEGURIDAD SOCIAL. PRINCIPIOS DE IGUALDAD Y UNIVERSALIDAD.....	665
<i>Ana N. Escribá Pérez</i>	
A VUELTAS CON EL DERECHO A LA PRESTACIÓN DE ASISTENCIA SANITARIA DE LOS EXTRANJEROS EN SITUACIÓN ADMINISTRATIVA IRREGULAR EN ESPAÑA	689
<i>M^a Belén Fernández Collados</i>	
UN NUEVO DERECHO POSITIVO COMO GARANTÍA DE FUTURO DE LAS MUTUAS COLABORADORAS.....	705
<i>Carlos José Martínez Mateo</i>	
RETOS DEL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL EN EL ÁMBITO SANITARIO. ASEGURAMIENTO VERSUS UNIVERSALIDAD COMO MEDIDA DE AHORRO.....	717
<i>Isabel M^a Pérez Gázquez</i>	

ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO PRECARIAS QUE DIFICULTAN A LAS MUJERES CON DISCAPACIDAD A EMPRENDER UNA ACTIVIDAD POR CUENTA PROPIA	739
<i>Concepción Sanz Sáez</i>	
LAS PRÁCTICAS ACADÉMICAS EXTERNAS DE LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS: TRABAJO PRECARIO Y ESCASA PROTECCIÓN SOCIAL	761
<i>Josep Moreno Gené</i>	

PANEL 4: LAS NUEVAS FRONTERAS DEL DERECHO DEL TRABAJO

PONENCIAS

LA POSIBLE ACCIÓN GREMIAL EN TORNO DEL “CROWDWORK”	785
<i>Lucas Caparrós</i>	
EL EMPLEADOR PLURAL EN LAS REDES EMPRESARIALES	801
<i>Wilfredo Sanguineti Raymond</i>	
EL TRABAJO DEL FUTURO Y EL IMPACTO DE LA DIGITALIZACIÓN EN LAS RELACIONES LABORALES. UN CASO PARTICULAR: LAS PLATAFORMAS DIGITALES	821
<i>María Angeles Valle</i>	
ROBÓTICA AVANZADA Y RELACIONES LABORALES: DIFICULTADES, ANÁLISIS Y PROPUESTAS.....	837
<i>Carolina Serrano Falcón</i>	
EL CONTRATO INTERMITENTE COMO MEDIO DE SUBYUGACIÓN DE LA DIGNIDAD DEL TRABAJADOR.....	861
<i>Marco Antônio César Villatore</i>	
<i>Miriam Olivia Knopik Ferraz</i>	
EL TRABAJO A DISTANCIA EN EL MARCO DE LA REFORMA LABORAL BRASILEÑA.....	875
<i>Gonzalo Martín Salcedo</i>	
TRABAJO AUTÓNOMO Y TRABAJO POR CUENTA AJENA: NUEVAS FRONTERAS EN LA ERA DIGITAL	899
<i>Natalia Tomas Jiménez</i>	
LA REGULACIÓN DE LA “ECONOMÍA COLABORATIVA” EN URUGUAY	915
<i>Gustavo Gauthier</i>	
LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN ESPAÑA	931
<i>José Sánchez Pérez</i>	
RETOS Y OPORTUNIDADES EN EL EMPLEO PÚBLICO ESPAÑOL DEL FUTURO	949
<i>Raquel Vida Fernández</i>	
LA CUESTIÓN IRRESOLUTA DE LA INMIGRACIÓN ILEGAL Y LA REGULACIÓN LABORAL	963
<i>María del Carmen Burgos Goye</i>	

COMUNICACIONES

LAS DIFUSAS FRONTERAS ENTRE EL TRABAJO AUTÓNOMO Y EL ASALARIADO.....	989
<i>M^a Rosa Martín Muñoz</i>	
ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL IMPACTO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS EN EL DESPIDO DEL TRABAJADOR.....	1011
<i>Ana María Romero Burillo</i>	
INDUSTRIA 4.0 Y SU IMPACTO EN LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	1031
<i>Enea Ispizua Dorna</i>	
LA INCIDENCIA DE LAS NUEVAS HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS Y DIGITALES EN EL TRABAJADOR.....	1045
<i>Manuela Durán Bernardino</i>	
RETOS PARA LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO EN PLATAFORMAS DIGITALES.....	1067
<i>Francisco Xabiere Gómez García</i>	

PROTOCOLOS EMPRESARIALES PARA LA PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD DE LOS ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS DURANTE EL DESARROLLO DE LAS PRÁCTICAS ACADÉMICAS EXTERNAS	1081
<i>Rocío Guerrero Jareño</i>	
EL TRABAJO DECENTE Y EL MEDIO AMBIENTE DEL TRABAJO COMO FORMA DE PROTECCIÓN DE LA SALUD MENTAL DEL TRABAJADOR	1099
<i>Arië Scherreier Fernald</i>	
EL TRABAJO DECENTE ANTE LA GLOBALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA EN RELACIÓN CON LAS NORMAS DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO	1111
<i>Claudine Aparecido Terra</i>	
LOS IMPACTOS DE LAS CONVENCIONES DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT) RELATIVAS AL TRABAJO DECENTE Y LA JURISPRUDENCIA “TEMERARIA” EN EL DERECHO BRASILEÑO: LA NECESIDAD DE PROTECCIÓN A TRAVÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE PRÁCTICAS SOSTENIBLES DE LOS ODS Y LA AGENDA 2030.....	1129
<i>Daniella Maria Pinheiro</i> <i>Amanda C. B. R. Beckers</i>	
TRABAJO DECENTE EN EL CONTEXTO DE LAS MICRO CADENAS DE PRODUCCIÓN Y NANO ECONOMÍA BAJO DERECHO DEL TRABAJO	1147
<i>Miriam Olivia Knopik Ferraz</i>	
REFUGIADOS Y COOPERATIVISMO: UNA ALTERNATIVA PARA PROMOCIÓN DEL TRABAJO DECENTE	1165
<i>Natalia Munhoz Machado Prigol</i>	

PANEL 5: EL CONTRATO DE TRABAJO Y LA RENUNCIABILIDAD DE SUS NORMAS, LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD FRENTE A LA DIGNIDAD DEL TRABAJADOR

PONENCIAS

ORDEN PÚBLICO Y DERECHO DEL TRABAJO	1185
<i>Mario Garmendia Arigón</i>	
REFLEXIONES SOBRE EL PAPEL DEL CONTRATO Y EL DERECHO DEL TRABAJO. ENTRE LA VOLUNTAD EXPANSIVA Y LAS CRÍTICAS EXISTENCIALES.	1205
<i>Guido A. Seren Novoa</i>	
EL CONTRATO DE TRABAJO: UNA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD INTERMITENTE	1219
<i>Alfredo Sánchez-Castañeda</i>	
LA DIGNIDAD DE LOS TRABAJADORES COMO UN “DERECHO” ¿“FUNDAMENTAL”? ¿DE SU “RETÓRICA ÉTICO-JURÍDICA” A SUS “GARANTÍAS DE EFECTIVIDAD”?	1237
<i>Cristóbal Molina Navarrete</i>	
LÍMITES A LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD E INCLUSIÓN SOCIAL: CUOTAS DE RESERVA DE EMPLEO Y CONDICIONES DE TRABAJO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	1259
<i>Miguel Ángel Almendros González</i>	
TRABAJO A TIEMPO PARCIAL Y TRABAJO DECENTE	1281
<i>María Dolores García Valverde</i>	
EL PRINCIPIO DE INDISPONIBILIDAD/IRRENUNCIABILIDAD DE DERECHOS LABORALES: CUESTIONES ACTUALES	1301
<i>Juan Antonio Fernández Bernat</i>	

COMUNICACIONES

EL GPS Y SU INCIDENCIA EN LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DEL TRABAJADOR.....	1321
<i>Raquel Poquet Catalá</i>	
LA FLEXIBILIDAD LABORAL Y LA LIBRE AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD DEL EMPRESARIO COMO DEBILITAMIENTO DEL ESTADO SOCIAL.....	1337
<i>Manrique Cos Egea</i>	
TIEMPO DE TRABAJO EN EL CONTRATO A TIEMPO PARCIAL	1349
<i>Olaya Martín Rodríguez</i>	
EL TELETRABAJO. ESPECIAL REFERENCIA AL DERECHO A LA INTIMIDAD.....	1363
<i>M^a Valvanuz Peña García</i>	

OUTSOURCING EN BRASIL Y LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y EL TRABAJO PRECARIO	1375
<i>Ricardo Bazzone</i>	
<i>Marco Antônio César Villatore</i>	
EL DERECHO HUMANO Y FUNDAMENTAL AL TRABAJO COMO TRABAJO DECENTE	1387
<i>Lincoln Zub Dutra</i>	

LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN ESPAÑA

JOSÉ SÁNCHEZ PÉREZ

*Profesor ayudante doctor Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social
Universidad de Granada (España)*

«El capitalismo sin control ha dejado a mucha gente desilusionada.
Personas que buscan nuevos caminos que den sentido a sus vidas»
Jan Thij Bakker

I. EL NUEVO CONCEPTO DE ECONOMÍA COLABORATIVA
I.1. Perfiles característicos de la economía colaborativa
I.2. Los requisitos que identifican a la economía colaborativa
II. LA ECONOMÍA COLABORATIVA POR SECTORES
III. LA UBERIZACIÓN DE LA ECONOMÍA EN ESPAÑA
III.1. Las claves de la uberización de la economía
III.2. El avance de la economía colaborativa en nuestro país
III.3. Fricciones entre los sectores de la economía colaborativa y los sectores tradicionales
III.3.a. El sector turístico y los apartamentos de alquiler
III.3.b. El sector del transporte y las licencias VTC
IV. ECONOMÍA COLABORATIVA Y RESPUESTA JURISPRUDENCIAL
V. CONCLUSIONES QUE IDENTIFICAN LA SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN ESPAÑA

I. EL NUEVO CONCEPTO DE ECONOMÍA COLABORATIVA

La persistencia de la crisis económica a nivel global ha creado el caldo de cultivo idóneo para la consolidación de un nuevo modelo de economía. A ello ha contribuido el desarrollo de las nuevas tecnologías junto a la idea, cada vez más consolidada, relativa a la necesidad de llevar a cabo un consumo responsable. Según todas las previsiones, y las evidencias que cada día se confirman, será una realidad cada vez más extendida en el futuro. Hablamos de la economía colaborativa, un modelo que se sustenta en la idea de compartir el uso de bienes y servicios en lugar de la adquisición de la propiedad.

La economía colaborativa ha alcanzado una proyección globalizada difundándose en la mayor parte de los países occidentales. El columnista del periódico *New York Times* THOMAS FRIEDMAN, anticipó de forma expresiva cómo «*esta nueva era ha creado nuevas formas de emprender*», dando lugar a una respuesta disruptiva y a la vez original, ofreciendo muestras de continuo dinamismo enfrentándose a la inequidad y a la ineficiencia del mundo de nuestros días¹. La situación novedosa se manifiesta –como indica– en «*crear nuevas formas de emprender y también un nuevo concepto de propiedad*». En el nuevo panorama, marcado por una época de crisis, el acceso a la propiedad ha dejado de ser una prioridad para muchos. Se incide en la idea de que se ha pasado de un mundo en el que sobra de todo a otro en el que la accesibilidad a determinados bienes y servicios pasa por compartirlos de forma adecuada.

Esta nueva modalidad de economía aparece estrechamente ligada al mundo tecnológico y a los nuevos hábitos surgidos en las redes sociales facilitando la

¹ FRIEDMAN, T., Welcome to the Sharing Economy, *The New York Times*, 21 julio 2013. Disponible en la URL: goo.gl/LG7VuV [consulta: 8 de julio de 2018].

optimización de recursos, facilitando que se compartan, intercambien o alquilen a través de plataformas creadas a tal fin.

El modelo que se describe facilita el intercambio económico entre pares, a través de plataformas creadas en aplicaciones de Internet y normalmente accesibles a través de los teléfonos móviles. Se crea de este modo, un entramado de relaciones económicas en el que los usuarios, sin necesidad de los elevados costes que implica el acceso a las propiedades pueden participar de los beneficios del uso de bienes y servicios. En consecuencia este entramado de relaciones económicas no tiene su apoyo en el acopio de propiedades, sino que se sustenta en la especialización y limitación de bienes propios, compartiéndolos con otros usuarios, a cambio de una compensación que puede fijarse en un precio determinado, facilitando una evolución desde el trueque de la economía clásica hacia una nueva economía digital².

La opción que se impone para el ahorro de costes se ha impuesto para una importante parte de la sociedad en el momento de afrontar un viaje, alojarse o buscar una oficina para establecer un negocio. Las iniciativas se multiplican adaptándose a las necesidades de consumo, colocándose las primeras piedras de una revolución que acaba de comenzar.

Desde tiempos inmemoriales el hombre se organizaba en pequeñas comunidades y recurría al trueque de productos o servicios, proveyéndose con frecuencia en su propio entorno o en las comunidades vecinas. Hoy aquellas primitivas fórmulas de intercambio sólo persisten en comunidades de pequeño tamaño o con dificultades para proveerse de medios financieros. Han sido claramente sustituidas y reemplazadas por las fórmulas de intercambio que las plataformas digitales han puesto a disposición de los usuarios.

El avance imparable de la crisis económica de repercusión mundial extendió la idea de que hay gran cantidad de recursos infrautilizados, pese a lo cual se mantenía una grave dificultad en la generación de empleo. Hoy disponemos de sobrados elementos para apreciar racionalmente que una economía apoyada en el *hiperconsumo* no es otra cosa que un castillo de naipes, que tarde o temprano se va a desplomar. Sin embargo, no es fácil encontrar una solución adecuada y cuando individualmente no encontramos un camino a seguir la economía colaborativa nos muestra argumentos para acercarnos hacia una solución sostenible del problema.

Las nuevas fórmulas que nacen se marcan como objetivo avanzar en el desarrollo a través de un progreso en la economía inteligente y sostenible, mejorando tanto el nivel de productividad como la cohesión social. El objetivo se traduciría en la optimización de recursos infrautilizados recurriendo a nuevas fórmulas de producción.

La persistente crisis económica ha facilitado la búsqueda de alternativas para el acceso a bienes y servicios de consumo, circunstancia que se ha visto claramente favorecida por la expansión exponencial que han experimentado las redes sociales, así como la caída de precios en los datos móviles. Ello ha facilitado la interrelación y el intercambio de valoraciones y opiniones que se han traducido en la confianza

² AA.VV., «Informe sobre economía colaborativa», *Colegio oficial de ingenieros de telecomunicación, Grupo de Políticas Públicas y Regulación*, 2016, p. 7. Disponible en la URL: goo.gl/b5bEbz [consulta: 12 de julio de 2018].

necesaria por parte de los usuarios que han recurrido al intercambio de bienes y servicios.

Tradicionalmente la economía colaborativa ocupó un lugar residual entre las actividades económicas. Sin embargo, el fenómeno expansivo de las redes sociales ha provocado que empresas de este sector hayan alcanzado una gran repercusión e impacto económico.

I.1. Perfiles característicos de la economía colaborativa

La denominación economía colaborativa no integra un concepto unívoco sino que muestra una perspectiva multidisciplinar que no coincide con lo meramente económico. De hecho incorpora una forma de estar y de ver el mundo en que vivimos. Se trata de una tendencia social que permite retomar esquemas clásicos de intercambio, maximizar recursos y buscar un mundo más sostenible.

Se busca así la fórmula para identificar una respuesta eficaz frente al modelo de economía liberal sustentado exclusivamente en el consumo, la rentabilidad inmediata y la producción. El modelo de sociedad de consumo no sólo ha venido abordando la satisfacción de necesidades sino la creación de otras de carácter secundario a través de la publicidad, concediendo facilidades crediticias y una limitación en la vida útil de los productos que crea modas o necesidades superfluas para actualizar el producto adquirido³. Se plantea así un periodo limitado de vida útil para los productos que han de ser sustituidos por otros cuya función esencialmente coincide con el producto inicialmente adquirido, incidiéndose en la práctica común de usar y tirar.

El nuevo modelo que se impone favorece la práctica del intercambio «*entre pares*». Ahora las nuevas plataformas tecnológicas facilitan la confianza entre extraños a través de las referencias que incorporan los usuarios. Formamos parte de una aldea global donde cabe establecer los vínculos que se establecían cara a cara, pero a una escala y en una proporción que con anterioridad no había sido posible.

Las nuevas plataformas digitales han comenzado a romper las barreras de desconfianza que se han visto limitadas en razón al acceso a los perfiles de usuarios cuyas valoraciones y referencias, cuando son positivas, dan lugar a nuevas fórmulas de relación y de intercambio transformando así los modelos tradicionales de negocio.

Se facilita así la creación de un entramado de relaciones económicas que no se apoya en la acumulación de bienes sino que se sustenta en la especialización y limitación de bienes propios, que pasan a compartirse con otros usuarios, a cambio de una compensación que puede ser dineraria, haciendo posible la conversión de la tradicional economía clásica del trueque en una nueva economía digital⁴.

La nueva economía digital deja en evidencia tanto la complejidad del viejo modelo como la cantidad innecesaria de intermediarios –siempre susceptibles de limitación–. Asimismo muestra una mayor accesibilidad del consumidor tanto a

³ RUIZ MALBAREZ, M., ROMERO GONZÁLEZ, Z., «La responsabilidad social empresarial y la obsolescencia programada», *Saber y Ciencia*, 2011, núm. 1, Vol. 6, p. 132, ISSN 1794-7154.

⁴ AA.VV., «Informe sobre economía colaborativa», op. cit, p. 7.

bienes como a servicios, siendo éstos los factores determinantes del tránsito llevado a cabo desde la economía convencional a la colaborativa.

Todas las iniciativas que se engloban dentro del fenómeno del consumo colaborativo coinciden en la optimización de recursos, ofreciendo alternativas que se ajustan a las necesidades de los usuarios y que, con marcada frecuencia, resultan más económicas. La piedra angular del nuevo modelo se asienta en el cambio de acceso a la «*propiedad*» por la «*posesión*» puntual en el momento en que se precisa hacer uso del bien. Desde esta perspectiva la economía avanza hacia una escala más humana y sostenible.

A lo expuesto se añade un valor añadido que se suma a las nuevas fórmulas colaborativas. Junto a la potencial ganancia económica, se encuentra la producción y el desarrollo del conocimiento, dado que al compartirse y difundirse la idea o el proyecto, puede tomarse como punto de partida para el inicio de un nuevo modelo de negocio en el mismo o similares sectores.

Tal y como constata la realidad España se sitúa entre los países de la Unión Europea con mayor potencial de crecimiento en actividades ligadas a la economía colaborativa, siendo significativo el éxito que ofrece la implantación de plataformas de nivel mundial como *Airbnb* en el sector inmobiliario y *Uber* en el sector del transporte, advirtiéndose que ningún sector se muestra inmune o ajeno al crecimiento exponencial de este fenómeno, donde cada vez surgen más ideas para desarrollar proyectos *on line*, a priori mucho menos costosos que los negocios tradicionales.

Una de las ideas potenciadoras del modelo descrito se sitúa en la integración de varios prestadores de servicios en el proceso productivo generando no sólo un valor económico sino un considerable avance social. Al ubicar a cada prestador de servicios en un área especializada distinta se abre un potencial ilimitado de opciones de creación y de innovación que pueden tomar forma a través de proyectos de diferente alcance.

Se ha accedido así a un cambio cultural, en el que cabe encontrar alternativas económicas que no sólo facilitan un alojamiento en el lugar y momento deseado, sino (ad. ex.) un canguro para una necesidad puntual o la persona adecuada para realizar cualquier tipo de actividad profesional.

El crecimiento exponencial que ha mostrado la economía colaborativa en los años precedentes a nivel global solo es concebible desde el desarrollo de las plataformas digitales. El crecimiento que han mostrado los mercados en línea, conjuntamente con las tecnologías P2P –del inglés «*pair to pair*», entre pares–, han resultado decisivos para favorecer este mercado, consolidando un modelo en el que intercambiar bienes, solicitar servicios y realizar transacciones en línea con tan solo la introducción de determinados datos personales y teclear algunas opciones.

Desde esta perspectiva el desarrollo de las tecnologías digitales ha facilitado el proceso de comunicación, agilizándolo y masificándolo, dando lugar a comunidades especializadas en llevar a cabo determinadas actividades que han desarrollado modelos en línea de consumo colaborativo, circunstancia que ha permitido ofrecer una perspectiva global a iniciativas que comenzaron desde una mera difusión local.

A pesar de la difusión que ha experimentado la expresión economía colaborativa no puede hablarse de consenso cuando nos referimos al fenómeno que se describe. Ello es así en razón a la diversidad que existe en relación a las plataformas de consumo colaborativo que operan a través del marco descrito, no existiendo siempre transparencia en la actividades llevadas a cabo⁵.

También se ha de tener presente que las plataformas iniciaron su actividad, de forma predominante, presididas por un espíritu colaborativo, si bien la evolución natural en el incremento de actividad y de negocio ha dado lugar a que los promotores de las mismas hayan buscado el ánimo de lucro.

En las plataformas originarias se buscaba poner en contacto a usuarios que pretendían compartir recursos en tanto que, más adelante, ya aparecían plataformas destinadas hacia el objetivo preferente de la obtención de beneficios con el desarrollo de la actividad intermediaria. El fenómeno ha alcanzado tal magnitud que se ha convertido en un medio habitual de vida no solo para los creadores de las plataformas, sino para quienes prestan servicios a través de las mismas.

Dentro de las opciones que podrían encuadrarse genéricamente como economía colaborativa se encuentra un grupo de plataformas en las que los principios altruistas aparecen difuminados, predominando con claridad la búsqueda de la rentabilidad económica. Hablamos de la denominada «*gig economy*»⁶, también denominada «*economía a demanda*». En esta novedosa fórmula de negocio se han sustituido las fórmulas tradicionales de empleo por el trabajo autónomo. En lugar del servicio considerado como una unidad, se pasa a la consideración de tareas individuales de duración limitada en el tiempo. De otro lado, la fórmula de negocio se sustenta en la externalización íntegra del servicio recurriendo a un colectivo de trabajadores autónomos que previamente han aceptado las condiciones fijadas por la plataforma configurándose una plantilla que atiende las demandas generadas. Finalmente, las aplicaciones tecnológicas permiten concretar con precisión la concreta prestación de servicios que ha de llevarse a cabo en el tiempo y términos estipulados⁷.

Cuando la contratación se realiza a demanda se facilita la disminución de los costes, dado que, en este supuesto, la empresa puede realizar la actividad recurriendo a trabajadores autónomos en lugar de trabajadores por cuenta ajena. Se eliminan así múltiples gastos, no sólo los que derivan directamente de los costes de la plantilla permanente, sino los asociados a períodos sin actividad o con actividad mínima⁸.

No obstante, también ha de advertirse que la nueva fórmula genera una tendencia a la baja que se traslada a las retribuciones y condiciones retributivas que corresponden a los prestadores de servicios. En este contexto las plataformas

⁵ CAVAS MARTÍNEZ, F., «Las prestaciones de servicios a través de las plataformas informáticas de consumo colaborativo: un nuevo desafío para el derecho del trabajo», *RTSS, CEF*, núm. 406/enero 2017, ISSN 1138-9532, p. 27.

⁶ GINÉZ I FABRELLAS, A., «Diez retos en plataformas digitales para el ordenamiento jurídico-laboral español», *RTSS, CEF*, núm. 425/agosto/septiembre 2018, p. 92.

⁷ DAGNINO, E., «Uber law: perspectiva jurídico-laboral de la sharing/on-demand economy», *Revista Internacional y Comparada de Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*, Vol. 3, núm. 3, julio-septiembre 2015 pág. 5.

⁸ BERGVALL-KAREBORN, B., HOWCROFT, D. «Amazon Mechanical Turk and the commodification of labor. New Technology, Work and Employment», *New Technology, Work and Employment*, 29 (3), p. 215

digitales generan una tendencia natural que centraliza la actividad, monopolizándola y facilitando el aumento de la competencia a la vez que la reducción de las condiciones económicas que se ofertan a través de la plataforma⁹.

La imposición de nuevas condiciones de trabajo ha abierto una «*grieta laboral*» cuyos principales damnificados en España han venido a ser los denominados falsos autónomos¹⁰. La lógica consecuencia que se deriva de estas condiciones de prestación de servicios deriva en honorarios inferiores. Incluso en el supuesto de que la contraprestación fuese igual o superior, dado que hay un mayor tiempo de disposición para el empleador el salario/hora finalmente se resiente de forma significativa.

I.2. Los requisitos que identifican a la economía colaborativa

La idea que preside la economía colaborativa aparece caracterizada por una transacción entre dos partes que buscan un beneficio mutuo a través del uso compartido de un bien o servicio. Frente a la versión clásica la economía colaborativa hace uso de una plataforma digital que pone en contacto al propietario del bien o activo infrautilizado con aquellos que desean usarlo. Este novedoso modelo de negocio incorpora un factor que incide negativamente en la estabilidad en el empleo, desplazando el riesgo de la actividad productiva desde la empresa «*al último eslabón de la cadena productiva*»¹¹, eludiendo así las obligaciones y cargas que se desprenden de la normativa característica del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social.

A la hora de perfilar los requisitos que identifican a la economía colaborativa hemos de hacer referencia básicamente a tres de ellos. En primer término, se produce un flujo de información facilitado por un contacto permanente entre productor y consumidor. En segundo lugar, la plataforma digital facilita una conexión entre iguales que, en último término, produce una colaboración inter-pares.

El cambio sustancial que se produce a través de la economía colaborativa viene determinado por el recurso a las plataformas informáticas facilitando una interconexión incrementada exponencialmente a través de las redes sociales y los teléfonos móviles, aumentando hasta límites insospechados la posibilidad de localizar usuarios potenciales de los bienes infrautilizados. Desde la perspectiva descrita, el fenómeno Internet se muestra como una herramienta de carácter dinamizador, democrático y descentralizado que ha provocado «*una revolución sociotecnológica*» ofreciendo la ocasión de generar interacciones y avances tecnológicos que deriven en una reestructuración de la vida social¹².

El reto del nuevo modelo se traduce en la reducción del alto coste asociado a la adquisición de la propiedad, sustituyendo esta práctica por el alquiler y la compartición de bienes. Se facilita así una mayor interacción social, incrementando

⁹ SMICEK, H, *Platform capitalism*, Reino Unido, Polity Press, p. 45.

¹⁰ GUTIERREZ ARRAZ, R., Las relaciones laborales en la economía colaborativa: el caso Uber en EE.UU *Revista Española de Derecho del Trabajo* num.187/2016, ISSN 2444-3476, p. 161 a 188.

¹¹ DAGNINO, E., «Uber law: perspectiva jurídico-laboral de la sharing/on-demand economy», op. cit., pág. 5.

¹² CASTELLS, M., «El impacto de internet en la sociedad: una perspectiva global», *19 ensayos fundamentales sobre cómo internet está cambiando nuestras vidas*, BBVA Openmind, 2014, ISBN: 978-84-15832-44-7, p. 16.

un intercambio que se produce en un sentido horizontal –entre pares–, ofreciendo como valor añadido un desarrollo social y económico más sostenible.

II. LA ECONOMÍA COLABORATIVA POR SECTORES

La vivienda y el transporte son los sectores donde se ha proyectado de forma más expansiva el fenómeno de la economía colaborativa. En los ámbitos descritos las empresas *Airbnb* y *Uber* han destacado de forma muy significativa a nivel global. La exponencial implantación de este tipo de empresas ha generado importantes tensiones con las empresas tradicionales de cada sector afectado cuando las cifras de nivel de negocio han dejado ver una situación de competencia directa.

El transporte es el sector, con diferencia, donde más se ha mostrado el fenómeno colaborativo. La práctica de compartir medio de locomoción alcanza cada vez más adeptos. La plataforma *BlaBlaCar* destaca cómo la fórmula más extendida para poner en contacto a usuarios que van a realizar el mismo trayecto, facilitando la asunción de los gastos precisos. Esto lo podemos apreciar incluso en el sector ferroviario, donde se aprovechan las denominadas tarifas «*mesa*» que facilitan un ahorro de hasta un 60% cuando se reúnen cuatro personas dispuestas a compartir los espacios específicamente previstos en los vagones de tren (<http://www.compartetren.com>).

La plataforma *Cabify*, por su parte, facilita el contacto con conductores profesionales que disponen de vehículos de alta gama como Audi, Mercedes o BMW a clientes que solicitan sus servicios. La fórmula utilizada consiste en que con carácter previo el usuario se registra por vía telemática. Hecho esto se concreta el desplazamiento que se solicita y se recibe un presupuesto que se ha de abonar a *Cabify*, sin que el conductor intervenga en la transacción económica.

En cuanto al alojamiento vacacional la plataforma que facilita el «*bajo coste*» y que destaca sobre todas las demás es *Airbnb*. Ello lo hace al poner en contacto a propietarios que desean alquilar o compartir bien una vivienda o una habitación a viajeros que desean residir temporalmente en una ciudad asumiendo un coste inferior al correspondiente a los servicios hoteleros. Dentro de este ámbito se encuentra la opción de compartir casa (<https://www.intercambiocasas.com/es/>) que ofrece la posibilidad de intercambiar 65.000 casas en más de 150 países, e incluso la opción más barata de todas –la de compartir sofá– disponible en la aplicación *Couchsurfing*.

Otra de las actividades novedosas en el sector inmobiliario consiste en el *coworking* que consiste en el acuerdo para compartir espacios de trabajo¹³. Ante las dificultades de afrontar el coste elevado que implica la ocupación de un espacio para el desarrollo de una actividad empresarial o profesional se opta por compartir espacios lo que permite no sólo ahorrar en gastos de alquiler y en gastos comunes generados por el desarrollo de la actividad, sino el acceso a una red compartida de profesionales y clientes que resulta más accesible bajo este tipo de fórmulas. Una de las plataformas más destacadas para localizar oficinas compartidas en nuestro país es *Coworkingspain*.

¹³ TRIGUERO MARTÍNEZ, L.A., «*La influencia del entorno crowd sobre las relaciones de trabajo y sus protagonistas: crowdworking y crowdworkers Gig economy y prestación de servicios profesionales: puntos críticos*», *Labour Law Issues*, vol. 2, no. 2, 2016, ISSN: 2421-2695, pág. 82 y ss.

En el ámbito correspondiente a los servicios profesionales las opciones que se barajan también fomentan la localización del profesional puntualmente deseado por los usuarios. Las plataformas existentes a tal fin permiten identificar diferentes opciones, así como las tarifas fijadas por el trabajo solicitado. Se evitan así sorpresas indeseadas y un lógico ajuste en el precio de los servicios a concertar. Incluso existen plataformas que permiten la solución de tareas domésticas a cambio de una contraprestación dineraria o de otro tipo. La aplicación *Helpy* (<http://www.helpyapp.es/>) se ofrece como un mercado de tareas. Surgió cuando su creador estaba montando un mueble de *Ikea* y llegó a la conclusión de que precisaba de ayuda para culminar el montaje. Se ofrece así la posibilidad de localizar a quien pueda prestar ayuda para realizar una mudanza, realizar un envío, apoyo escolar, actuar como canguro, tareas de bricolaje o jardinería, etc. La plataforma permite publicar un anuncio dando difusión a la necesidad y elegir entre las distintas proposiciones que se reciban, incorporando la posibilidad de chatear y concretar el encargo de la tarea a los miembros dispuestos a su realización. Asimismo para facilitar el establecimiento de un grado de confianza adecuado los usuarios receptores de los servicios concertados tienen la posibilidad de calificar los servicios ofrecidos, mostrándose la «*reputación digital*» como un criterio determinante para prosperar en este ámbito.

De forma incesante surgen ideas innovadoras que permiten que crezca sin parar el sector vinculado a la economía colaborativa. Según datos recientes en España hay unos 29 millones de coches, de los cuales en torno a 5 millones prácticamente se encuentran inutilizados en la cochera. También se calculan unos 100 millones de asientos de coche vacíos diariamente según los datos estimados para los desplazamientos realizados. La cuestión que se deduce de las estadísticas descritas traduce una falta total de eficiencia tanto en la asignación de recursos como en el respeto al medio ambiente¹⁴.

III. LA UBERIZACIÓN DE LA ECONOMÍA EN ESPAÑA

Pese a la resistencia que ofrecen las empresas tradicionales dominantes se está produciendo una drástica transformación que dará lugar a un cambio sustancial de los modelos existentes. La banca, el transporte y otras industrias y negocios habrán de adaptarse con rapidez o enfrentarse al riesgo de desaparecer, con independencia de lo grandes e implantadas que estén¹⁵.

III.1. Las claves de la uberización de la economía

A la hora de identificar el fenómeno de la «*uberización*» se deben relacionar las claves que han determinado su aparición y expansión global¹⁶.

Primera.- *Origen*. El concepto de «*uberización*» deriva de la plataforma móvil *Uber* que facilita a particulares la posibilidad de realizar un desplazamiento, equivalente en la práctica a un servicio de taxi, por conductores que carecen de este

¹⁴ TOURIÑO, A., Bienvenidos a la era de la economía colaborativa, *El Mundo*, 12 de enero de 2015. Disponible en la URL: bit.ly/2o4Otl0 [consulta: 23 de agosto de 2018].

¹⁵ AUVERGNON, P., Angustias de Uberización y retos que plantea el trabajo digital al Derecho Laboral, *Revista Derecho social y empresa*, ISSN-e 2341-135X, Nº. 6, 2016 (Ejemplar dedicado a: Nuevas formas de trabajo. Retos presentes y futuros), págs. 25-42.

¹⁶ ORTEGA, J., ¿Es la 'uberización' de la economía el fin de una era?, *Revista CQ*, 12 de marzo de 2016. Disponible en la URL: bit.ly/2BHXWc1 [consulta: 24 de agosto de 2018].

tipo de licencia. El éxito de la plataforma, tanto a nivel global como nacional, provocó reacciones de gran calado incluida la prohibición temporal de su actividad.

Segunda.- *Expansión*. Del fenómeno de la «uberización» se desprende un enorme reto para todos los sectores afectados directamente, si bien cada vez más alcanzan a ámbitos más variados.

Tercera.- *Organización horizontal*. La economía tradicional ha mostrado una organización de empresa vertical diferenciando y jerarquizando a trabajadores y administración, quedando sujeta a una intensa actividad intermediadora entre los sectores productivos y los consumidores. Por el contrario, el nuevo modelo opera y facilita el contacto entre iguales.

Cuarta.- *Ausencia de regulación normativa desarrollada de las nuevas actividades*. La Administración en los distintos sectores productivos ha incentivado una detallada regulación normativa en cuanto a las exigencias para el ejercicio de las distintas actividades (v.gr. el taxi) procurando así canalizar el pago de impuestos y, de cara al consumidor, el cumplimiento de unos mínimos requisitos de calidad. Sin embargo, el usuario de las plataformas digitales no aprecia que el riesgo de fraude sea mayor que a través de los regulados mercados tradicionales.

Quinta.- *La incidencia de la reputación digital*. La expansión exponencial de las aplicaciones vinculadas a las plataformas digitales no habría sido posible sin la introducción de un factor de confianza. Este factor se ha alcanzado gracias a la interacción con los usuarios de las plataformas mostrando sus valoraciones favorables o desfavorables, permitiendo de esta manera posicionarse a la hora de tomar una decisión respecto a los servicios facilitados.

Sexta.- *El abaratamiento de los servicios*. La crisis económica prolongada ha facilitado que los usuarios hayan optado por las alternativas que ofrecían las plataformas digitales frente a los productos de las empresas tradicionales. A pesar de concurrir una regulación insuficiente, que no alcanza a la protección al consumidor ofrecida por las empresas tradicionales, las nuevas opciones se abren paso con una proyección inusitada.

Séptima.- La «*sociedad del coste marginal nulo*». El economista JEREMY RIFKIN describe este nuevo modelo en el que la realización de la última unidad producida en fábrica se acerca al valor cero¹⁷. Ello implica que el último producto apenas cuesta casi nada ponerlo en el mercado. Ejemplo relevante de uberización en el sentido descrito es la plataforma *Spotify*, plataforma de música *on line* vía *streaming* que ha venido a dinamitar el sistema clásico de producción y distribución comercial de música. El coste marginal cercano a cero permite que la información, la energía y otros bienes y servicios físicos dejen de estar sometidos a las demandas y fluctuaciones del mercado resultando abundantes y casi gratuitos.

Octava.- *La figura del prosumidor*. La extensión del fenómeno del coste marginal casi nulo ha provocado efectos devastadores en sectores dedicados a la información. La conversión de millones de usuarios en prosumidores ha provocado que éstos produzcan y compartan sus propios contenidos, intercambiando archivos, videos en la plataforma *YouTube*, sus conocimientos en *Wikipedia* o sus noticias en redes sociales lo que, a su vez, ha derivado en el colapso del sector discográfico, y

¹⁷ DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, J.M., Jeremy Rifkin: "La sociedad de coste marginal cero. El Internet de las cosas, el procomún colaborativo y el eclipse del capitalismo", eXtoikos, ISSN-e 2173-2035, nº. 19, 2017, págs. 79-81.

la crisis de la industria del cine y de la televisión, provocando el cierre o la reconversión de periódicos y revistas, paralizando el mercado editorial¹⁸.

Novena.- *Precarización del mercado laboral*. Hasta el presente la mayoría de la población trabajadora prestaba servicios a cambio de un salario. Uno de los riesgos que presenta un modelo económico que se activa para responder a la demanda puntual deriva en la conversión del trabajador por cuenta ajena en trabajador autónomo, precarizando el actual mercado laboral y generando en ocasiones, de forma ficticia o fraudulenta, la figura del falso autónomo.

Décima.- *Ventajas y desventajas*. El fenómeno de la «uberización» ofrece ventajas para que los usuarios accedan a un mundo más sostenible y a unos servicios más asequibles. Sin embargo los retos a los que se enfrentan las empresas y la nueva competencia puede repercutir en el Estado del Bienestar si el fenómeno se sobredimensiona pues el modelo actual no podrá sostenerse si la mayoría de los trabajadores asalariados que ofrecen cobertura a las pensiones con sus cotizaciones son sustituidos por autónomos o por particulares que no emiten factura alguna¹⁹.

III.2. El avance de la economía colaborativa en nuestro país

Una de las vías más problemáticas en el contexto de la economía colaborativa ha venido determinada por el pujante sector del transporte. Una vez verificada la concertación de una contraprestación de servicios remunerada y en la que la plataforma digital designa a un conductor para llevar a cabo un desplazamiento pactado con el usuario, se despliegan diversos elementos que pueden identificar la relación propia del derecho laboral²⁰.

La situación creada no ha estado, en absoluto, exenta de fricciones. De hecho en nuestro país en 2014 la plataforma *UberPop* hubo de cerrar temporalmente sus servicios como consecuencia de la denuncia presentada por el gremio del taxi. La tensa situación existente ha generado incluso situaciones de violencia en las que se han producido agresiones a los conductores de *Cabify* y *Uber*, facilitadas en buena medida por la desregulación que afecta a las nuevas prácticas, aduciéndose la competencia desleal que se lleva a cabo cuando se incumplen las obligaciones normativas de carácter fiscal y de Seguridad Social.

En lo que se refiere a *Uber* el tradicional sector del taxi se ha visto directamente afectado por su progresiva implantación, estando en pie de guerra frente a esta plataforma. Desde su aparición en 2014 su actividad ha estado ligada a la polémica. Con fecha 9 de diciembre de 2014 se pronunció el Juzgado de lo Mercantil nº 2 de Madrid acordando establecer como medidas cautelares, en primer término, «*la cesación y prohibición en España de la prestación y adjudicación del servicio...*»; en segundo lugar «*la cesación y prohibición de contenido, acceso y prestación del indicado servicio de transporte de viajeros "UberPop" en España mediante la página web...*» y finalmente «*la cesación y prohibición de cualquier aplicación ("app") o de cualquier otro soporte o sistema tecnológico...*». El criterio de referencia para la

¹⁸ RIFKIN, J., "El Internet de las cosas y la sociedad colaborativa", *El País*, 7 de septiembre de 2015, Disponible en la URL: bit.ly/2wcCDu1 [consulta: 24 de agosto de 2018].

¹⁹ TODOLÍ SIGNES, A., El Impacto de la "Uber economy" en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo, *Iuslabor*, ISSN-e 1699-2938, Nº. 3, 2015, p. 7 y ss.

²⁰ DAGNINO, E., «Uber law: perspectiva jurídico-laboral de la sharing/on-demand economy», op. cit., p. 5.

adopción de las citadas medidas venía relacionado con la inexistencia de licencia ni autorización habilitante por parte de los conductores de *Uber*.

Ante los reveses judiciales a que se enfrentó *Uber* en distintos países europeos la empresa optó en 2015 por interponer denuncia ante la Comisión Europea por la infracción de la normativa europea relativa a la libre prestación de servicios y el comercio digital, abriéndose por esta vía una futura regulación que se afrontó, no sin altas dosis de polémica, por parte de diferentes países.

La plataforma *Uber* planteó que se limitaba a ofrecer un servicio de intermediación que se traducían en la puesta en conexión, mediante una aplicación de móvil, a un conductor no profesional que utilizaba su propio vehículo con un usuario que deseaba realizar un determinado desplazamiento urbano. Sin embargo las resoluciones judiciales a que se dio lugar apreciaron que el propio servicio de intermediación viene a crear una oferta de servicios de transporte urbano, accesible a través de aplicaciones informáticas. En este sentido tomó carta en el asunto la STJUE de 20 de diciembre de 2017 (asunto C-434/15) que vino a establecer que se trata de una empresa de transporte y no una mera plataforma digital de intermediación entre viajeros. Ello obliga a prestar servicios con licencia, no pudiendo ser operada con conductores particulares. Esta vía, precisamente, la que previamente exigía licencia como vehículos de alquiler con conductor (VTC) se había admitido ya en nuestro país.

El origen del problema se sitúa en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y el reglamento que la desarrollaba, Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT). En estas normas se distinguían dos tipos de transporte público de viajeros en turismo: el identificado como transporte público en automóviles de turismo –servicio de taxi (regulado en los artículos 123 y siguientes del ROTT) y, de otro lado, el arrendamiento de vehículos con conductor, conocido como VTC (artículo 180 y siguientes ROTT). En ambos casos se trata de un servicio discrecional, no sujeto a horario, itinerario ni calendario.

Los rasgos diferenciales entre las modalidades descritas indican que el vehículo VTC no puede circular por las calles buscando clientes pues el contrato de uso debe cumplimentarse previamente a la prestación de servicios, no estando sometido a tarifas, como sí ocurre en el sector del taxi. En su día dos órdenes ministeriales concretaron la posibilidad de conceder licencias VTC con una proporción respecto de los taxis de 1 licencia VTC por cada 30 taxis.

La actual situación deriva de una actuación normativa errática y carente de coordinación. Así, la Ley Ómnibus (Ley 25/2009, de 22 de diciembre) vino a provocar una situación de inseguridad jurídica desde el momento en que su artículo 21 procedió a derogar los artículos 49 y 50 de la LOTT, que facilitaban la introducción de límites cuantitativos respecto de las autorizaciones VTC, de modo que su mercado quedó virtualmente liberalizado. Sin embargo, pese a que tácitamente debió entenderse derogado el artículo 181 del ROTT, que desarrollaba tales limitaciones, no se hizo de forma expresa, lo que propició que varias comunidades procedieran a denegar las solicitudes de autorización formuladas.

Más adelante el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, (hoy elevado de rango a través del Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril), reinstauró la facultad de establecer límites reglamentarios, si bien para ese momento, durante el lapso de tiempo transcurrido la avalancha de solicitudes formalizada había resquebrajado la

proporcionalidad prevista varios años antes. Estamos pues con una ratio teórica que muestra una proporción de 1/30 que en modo alguno se cumple por las vicisitudes ocurridas en el período de bandazos normativos descritos, en el que se puede apreciar con cierta sorpresa que fue precisamente un Gobierno de signo socialista quien aprobó una norma liberalizadora para a continuación otro Gobierno, ahora conservador y liberal desde la teoría, quien vino a oponer restricciones a la libertad de mercado.

Como resulta patente, la polémica sigue viva al haberse provocado diversas huelgas del taxi, con repercusión nacional como la ocurrida el 30 de julio de 2018 provocando situaciones de colapso circulatorio en múltiples centros urbanos.

III.3. Fricciones entre los sectores de la economía colaborativa y los sectores tradicionales

Lo que anticipábamos como inconvenientes que se deducen de la actuación de las empresas apoyadas en las plataformas digitales ha comenzado a mostrar una respuesta virulenta en aquellos casos en que considera que su actuación afecta directamente a sectores concretos de la actividad tradicional. Entre ellos destacan los sectores del turismo y del transporte.

III.3.a. El sector turístico y los apartamentos de alquiler

El modelo turístico de estancias cortas utilizado por las plataformas de alquiler ha entrado abiertamente en conflicto con el sector turístico, pues miles de usuarios han optado por sustituir su estancia en hoteles por los pisos vacacionales. Se aduce por los interesados, en este caso, que se lleva a cabo una competencia desleal de la que derivan ingresos ilícitos que en una amplia proporción permanecen al margen de la tributación a hacienda. En todos estos supuestos (ejemplificados en el gigante *Airbnb*) el viajero puede pensar que realiza una operación con todas las garantías cuando en realidad no existe supervisión alguna relativa a requisitos mínimos de higiene y prestaciones facilitadas.

En la actualidad ha proliferado la oferta de portales *web* que actúan como intermediarios y de apartamentos turísticos sin que se encuentren adecuadamente registrados. En estos supuestos, a tenor de la normativa y situación existente en cada ciudad, se podrá considerar la situación de legalidad administrativa de estos apartamentos, demandándose por las partes implicadas una regulación específica que pueda aportar seguridad jurídica y garantías a las partes afectadas.

III.3.b. El sector del transporte y las licencias VTC

A finales de 2017 se contabilizaban en nuestro país unos 10.000 vehículos VTC (vehículos de alquiler con conductor) frente a unos 70.000 taxis. En este contexto el Gobierno intentó acoger las demandas del sector del taxi, tras una patente sucesión de normas descoordinadas, procediendo a limitarse las licencias VTC y obligando a inscribir en un registro único todos los servicios prestados por éstos últimos vehículos. Todo ello, sin embargo, se produce con la oposición de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) que apreciaba que la normativa aprobada resultaba desproporcionada y no encontraba justificación alguna, perjudicando seriamente a la competencia. El conflicto, mostrado en diversas ocasiones en términos de una virulencia inusitada, anticipa reformas pues el avance de las plataformas de transporte es algo que no parece que remita sino que, al

contrario, adelanta nuevas fórmulas de actuación que con aparente seguridad han llegado para quedarse.

IV. ECONOMÍA COLABORATIVA Y RESPUESTA JURISPRUDENCIAL

El avance irrefrenable de los nuevos sectores de economía colaborativa ha generado una polémica que se ha trasladado al ámbito de los tribunales.

Uno de los nuevos nichos de mercado ocupado por las plataformas digitales se dedica a la entrega de comida utilizando un sistema de reparto. La Inspección de Trabajo ha tomado cartas en el asunto declarando en varias ocasiones la relación de laboralidad de los trabajadores que realizaban ese reparto a domicilio. A este respecto cabe citar el acta de la Inspección de Treball de Catalunya, de 9 de marzo de 2015, (núm. Expediente 8/0025767/14) y de la Inspecció de Treball de Valencia, de 19 de diciembre, (núm. 462017008125108).

Sobre la base de esas actas previas se producen los primeros pronunciamientos judiciales siendo el primero de ellos el producido por el Juzgado de lo Social nº 6 de Valencia, sentencia num. 244/2018 de 1 de junio de 2018, Recurso 633/2017 (referencia *ID CENDOJ: 46250440062018100001*). Esta sentencia declara la existencia de relación laboral en relación a la prestación de servicios que llevan a cabo los repartidores de comida rápida para las plataformas digitales (popularmente conocidos como «riders»).

Aunque la figura del repartidor es una vieja conocida de las denominadas «zonas grises» del Derecho del Trabajo la proliferación de plataformas de reparto la han puesto en el punto de mira. La estrategia de las plataformas resulta sencilla. Obligar de inicio a darse de alta como autónomo al repartidor y plantear como punto de partida una relación que formalmente encaja con el derecho mercantil.

La argumentación fáctica que recoge la sentencia aludida se nutre de la actuación previamente desarrollada por la Inspección de Trabajo de Valencia.

En primer término describe como los «riders» se encuentran controlados en todo momento por la empresa a través de un sistema de GPS, que supervisa los tiempos de reparto. Durante cada jornada el repartidor queda obligado a ubicarse en un determinado «punto de control» que según la terminología de la empresa se denomina «centroide» y que se encuentra en un lugar clave y estratégico para cubrir adecuadamente la zona de reparto.

En segundo lugar, la plataforma que crea la empresa se muestra como un medio de producción. El repartidor carece de cualquier infraestructura empresarial siguiendo durante toda la jornada las precisas instrucciones empresariales. Además para realizar la actividad el repartidor queda obligado a descargarse en su teléfono móvil la aplicación y la página *web* de *Deliveroo*.

En tercer lugar se abona al repartidor una cantidad fija determinada de forma unilateral por la empresa y que se concreta en 3,63 € para el caso de que el reparto se lleve a cabo en motocicleta –y un precio menor, dada la previsible menor rapidez en el reparto– de 3,38 € si se usa como medio la bicicleta.

En cuarto lugar, el repartidor desconoce cuáles son los restaurantes adheridos a la aplicación *Deliveroo*, sin que tenga posibilidad de saber si los pedidos a llevar a cabo serán pocos o muchos en relación a los restaurantes que cubra.

Los antecedentes descritos anticipan las valoraciones jurídicas a llevar a cabo.

De entrada se confirma la existencia de ajenidad en los documentos que suscriben las partes al inicio de la relación, donde consta expresamente que los repartidores son «*la cara de Deliveroo*», apreciación que vuelve a reproducirse en la propia publicidad de la aplicación. Se constata, no obstante, partiendo de los antecedentes doctrinales fijados por la sentencia del Tribunal Supremo, de fecha 5 de noviembre de 1993, rec. núm. 708/1992, que nos situamos en una zona las clásicas zonas grises o fronterizas del derecho del trabajo representadas por los conductores de vehículos que realizan servicios como autónomos y donde concurren una serie de características que llevan en unos casos a considerar la relación como laboral y, en otros, como meramente mercantil. La amplia doctrina jurisprudencial que se incorpora en la sentencia advierte que los trabajadores que prestan servicios de transporte para una empresa, a cargo de ella y bajo su dependencia, incluso aunque el vehículo utilizado sea de su propiedad, integrarán una relación sujeta y sometida al Derecho laboral.

El carácter laboral de la relación no se desvirtúa por el hecho de que el trabajador posea un vehículo de su propiedad, siempre que tal circunstancia no muestre una relevancia económica determinante para convertir su explotación en un elemento cualificado y fundamental de dicha relación. También se descarta que ocupe un papel determinante el que los repartidores hayan sido obligados a darse de alta en Licencia Fiscal como transportistas y en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, pues tales condiciones se planean por la empleadora como exigencia para intentar sortear las exigencias características de la relación laboral.

La sentencia se sustenta sobre la constatación de los elementos característicos que identifican a la relación laboral, fijándose particularmente en las notas de dependencia y ajenidad.

1) Concorre la dependencia desde el momento en que el repartidor presta servicios siguiendo de forma precisa todas las instrucciones emitidas por la empresa, bajo las condiciones prefijadas por ésta de modo unilateral y debiéndose encontrar geolocalizado en cualquier momento.

2) También concurre la nota de ajenidad desde el momento en que el repartidor percibe una cantidad fija –3,38 €– por cada reparto llevado a cabo en un horario que ha sido ajustado en turnos horarios por la propia plataforma asociados a las «*comidas de mediodía*», «*meriendas*» y «*cenar*», teniendo garantizado el equivalente a dos pedidos a la hora por cada hora de disponibilidad. Carece de la posibilidad de recibir el importe de la transacción realizada a través de los restaurantes, toda vez que los pagos se realizan íntegramente a través de la plataforma.

A tenor de los elementos de laboralidad contrastados se acredita la existencia de relación laboral una vez que la plataforma *Deliveroo* traslada el cese de la relación al repartidor estimando la demanda en consecuencia y declarando la improcedencia del despido llevado a cabo.

Pese a la transparente interpretación que se puede deducir de las actas aludidas de la Inspección de Trabajo que consideran que los repartidores de *Deliveroo* y *Glovo* son falsos autónomos, habiéndose impuesto importantes

sanciones económicas la situación no parece que haya alcanzado, al menos en el ámbito judicial una solución definitiva y unánime.

El Gobierno, por su parte, ha dictado la Resolución de 27 de julio de 2018, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de julio de 2018, que aprueba el Plan Director por un Trabajo Digno 2018-2019-2020. En la misma, entre otras medidas, figura la núm. 38 destinada a habilitar medios para evitar la instauración descontrolada de la figura de los «*falsos autónomos*» habiéndose realizado masivos requerimientos a empresas para advertir de la presunta irregularidad que pueden albergar estos supuestos. No obstante, para delimitar el alcance jurídico de la calificación de la prestación de servicios de los repartidores seguramente habrá que esperar a los pronunciamientos de unificación de doctrina a nivel de Tribunal Supremo o, al menos, en el ámbito de las Comunidades Autónomas.

De entrada se ha de tener presente, frente a la comentada sentencia dictada por el Juzgado nº 6 de Valencia, que acaba de dictarse una sentencia en el Juzgado de lo Social nº 39 de Madrid que ofrece una interpretación totalmente opuesta a aquella. Esta sentencia núm. 284/2018, de 3 de septiembre, estima que la relación existente entre la plataforma *Glovo* y los repartidores coincide plenamente con el pacto mercantil suscrito por las partes. Para alcanzar esta conclusión el Juzgado barajó como argumento central que la empresa *Glovo*, Compañía Tecnológica con implantación en múltiples países, tiene suscrito con sus repartidores un contrato de tipo mercantil. En sus inicios el contrato se suscribía con el repartidor que había de darse de alta como autónomo para comenzar a prestar servicios. Más adelante, la fórmula contractual utilizada adopta la fórmula de TRADE (trabajador autónomo económicamente dependiente). A partir de los contratos suscritos la sentencia considera que se sienta una presunción de «*extralaboralidad*» que resulta preciso destruir por parte de quien reclama una calificación jurídica distinta partiéndose de que las partes han suscrito libremente contratos de carácter mercantil.

Partiendo de la circunstancia expuesta la sentencia valora como elementos determinantes de la resolución: 1. Existe un sistema de retribución por pedido del que se desprende una remuneración de 2,75 € por servicio de los que 2,50 € van destinados al repartidor, con un sistema de cobro quincenal en el que *Glovo* gira la factura a la que se suma el IVA y una cantidad adicional por kilometraje. 2. En cuanto a la jornada y el horario se indica que es de libre fijación por parte del repartidor que no sólo la distribuye conforme a su interés sino que incluso puede rechazar los repartos asignados una vez que se producen. 3. Existe un sistema de puntuación de los repartidores en tres categorías (principiante, junior y senior) que condiciona la asignación de pedidos en función de la valoración del cliente, la eficiencia en el reparto de pedidos y la realización de servicios en horario de mayor demanda. 4. Cabe realizar una interrupción de servicios durante 18 días al año (pacto derivado de la condición de TRADE). 5. La geolocalización permanente del repartidor se justifica de cara al abono de los kilómetros realizados. 6. Se afirma que no existe poder disciplinario más allá del desistimiento de la relación concertada. 7. Se alude a que las herramientas de trabajo (medio de locomoción y teléfono móvil) son propiedad del repartidor y 8. Se afirma que el trabajador asume el riesgo y ventura de cada entrega sin sometimiento a la estructura organizativa de la empresa.

A falta de un criterio unificado la resolución judicial que se comenta, pese a que se produce a contracorriente de las apreciaciones realizadas en múltiples actas extendidas por la Inspección de Trabajo en diversos lugares y de la precedente sentencia dictada por el Juzgado de Valencia, deja abierto el debate relativo a la laboralidad de los repartidores.

En mi opinión, no cabe confundir las zonas grises del mercado laboral con lo que directamente se sitúa en una vía fraudulenta para intentar evitar la aplicación de las normas laborales. Aunque es cierto que puede haber algún rasgo difuso, que no defina con claridad el ámbito legal de calificación, la mayoría de los elementos que identifican el carácter laboral de la prestación se encuentran presentes. La situación se ajusta al perfil de precariedad que tiene el joven desempleado que es obligado a darse de alta como autónomo para el inicio de la actividad considerando que en tales casos resulta frecuente que pueda hacer uso de la tarifa plana de 50 €/mes que el sistema ofrece a los autónomos que inician una actividad (en lugar de los 278 € que corresponderían a una tarifa mínima). De esta manera un incentivo que está planteado para favorecer el autoempleo y la actividad de nuevos emprendedores acaba siendo la piedra angular que subvenciona la actividad de las plataformas colaborativas permitiendo que los candidatos a formar parte de sus plantillas de repartidores al menos durante 12 meses puedan disfrutar de un margen razonable de ingresos a costa de una subvención pública prevista para un fin bien distinto.

No parece caber duda de que existe una infraestructura íntegramente dirigida por la plataforma colaborativa, con un trabajador que usa la vestimenta y logotipos de la empresa (es la «cara» de la empresa, según los propios contratos suscritos), así como la aplicación informática, está geolocalizado en todo momento y debe estar al inicio de la jornada en el punto designado por la empresa. Los ingresos y la posición en la empresa del repartidor queda supeditada a estrictos criterios de productividad que queda sometido a la realización de un horario amplísimo de prestación de servicios para alcanzar unos ingresos mínimos, por más que se afirme que éstos no están prefijados sí coinciden necesariamente con el horario de las comidas ordinarias. El criterio de la «dependencia» no sólo es destacado sino se muestra como difícilmente cuestionable. El repartidor no sólo no interviene en modo alguno en el pacto económico que rige entre plataforma y cliente (restaurante) sino que no realiza ninguna intervención en los pagos vinculados al servicio prestado, de modo que la plataforma recibe todos los ingresos de los clientes y fiscaliza y materializa los pagos a los repartidores a tenor de las condiciones prefijadas.

V. CONCLUSIONES QUE IDENTIFICAN LA SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN ESPAÑA

Hemos de partir de la inexistencia de un concepto unívoco de economía colaborativa. A lo sumo podríamos partir de la propuesta de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que refiere un modelo económico basado en el «intercambio entre particulares de bienes y servicios que permanecían ociosos o infrutilizados a cambio de una compensación pactada entre las partes».

También resulta referente el lema que la autora RACHEL BOSTMAN, recoge en su libro «*What's Mine Is Yours: How Collaborative Consumption is Changing the Way We*

Live» y que se traduce en una idea fuerza de la economía colaborativa: «*lo que es mío es tuyo, a cambio de una pequeña contraprestación*»²¹.

En consonancia con este nuevo modelo, el intercambio de bienes y servicios no se ha de producir necesariamente entre profesionales sino, incluso, a través de particulares sin que necesariamente se produzca una retribución a cambio de la prestación del servicio. De esta forma si se comparte un vehículo se reparten gastos, si se presta un taladro y otro bien se puede concertar una pequeña contraprestación por ello.

El tiempo de la economía colaborativa implica un cambio de modelo cultural en el que se cambia la economía basada en la propiedad por la economía de acceso en la que se abona una cantidad limitada por el uso del bien que se precisa.

En este nuevo hábitat el mecanismo de la reputación resulta fundamental para que las probabilidades de que el que presta un servicio o comparte un bien consiga su objetivo. Como afirmó RAQUEL BOTSMAN «*la reputación es la nueva moneda*».

Pese al desarrollo espectacular que la economía colaborativa ha tenido en nuestro país en los últimos años no se ha producido una respuesta normativa adecuada para hacer frente a este fenómeno. Apelando en este sentido a una acertada metáfora hay que advertir que en el convoy de la transformación social, la jurisprudencia y la regulación normativa de forma tradicional se alojan en el último vagón, siendo incapaz de alcanzar la situación, distanciándose cada vez más de la máquina representada por la innovación tecnológica²². El problema deriva en una complejidad mayor a tenor de la estructuración de nuestro país en Comunidades Autónomas y Ayuntamiento con determinadas competencias que afectan directamente a la actividad desplegada por los operadores.

Sin embargo el reto de la regulación no resulta nada sencillo. Si resulta desproporcionada o hiperdesarrollada podría perjudicar tanto a los consumidores como al interés general, aparte de implicar un obstáculo a la efectiva competencia. En cualquier caso, si se da una respuesta reguladora debería primar el interés general por encima de los intereses de los operadores económicos, respetando la eficiencia y la innovación. También, y esta es una cuestión central, la implantación de este nuevo modelo de economía no puede ofrecer una excusa para desvirtuar o dejar sin efecto los derechos del trabajador por cuenta ajena. Tampoco se debe permitir recurrir de forma impositiva a la figura del falso autónomo, en mayor medida cuando se aprecia que la puerta de entrada a la actividad laboral para el joven desempleado pasa por darse de alta como autónomo y disfrutar de un aparente margen razonable de ingresos netos en el primer año de actividad cuando puede disfrutar de la tarifa plana (limitada a sólo 50 €) realmente prevista para jóvenes emprendedores y para poner en marcha proyectos de actividad –no para cofinanciar a las plataformas digitales y sus precarizados repartidores–.

En relación a los criterios genéricos a tener en cuenta para la nueva regulación se hace preciso garantizar la defensa y protección del consumidor. También resulta

²¹ BOTSMAN, R., HARPER, R.R., «What's Mine is Yours: How Collaborative Consumption Is Changing The Way We Live», *Collins Business*, Febrero de 2011.

²² El autor cita a FRANCO CARINCI, F. Presentazione del Congresso, 2003, XIV Congresso AIDLASS. DAGNINO, E., «Uber law: perspectiva jurídico-laboral de la sharing/on-demand economy», op. cit. p. 18.

preciso garantizar el cumplimiento de la normativa fiscal y laboral por parte de los prestadores de servicios, limitando la precarización a que se puedan ver sometidos.

La inexistencia de un régimen tutelar del derecho laboral tiene amplias repercusiones no sólo en cuanto a salarios sino en relación al resto de coberturas específicas, entre las que destaca el ámbito relativo a la tutela de la salud.

Las fórmulas retributivas de los prestadores de servicios impiden mantener una situación de seguridad económica al participar de un sistema inestable de prestación de servicios sujetos a demanda y en el que, con frecuencia, no se alcanzan los mínimos salariales garantizados a través de la negociación colectiva. La situación de precarización que aparece vinculada a las condiciones económicas de prestación de servicios puede afectar tanto a las condiciones de salud como de seguridad. Ello a su vez, puede trasladarse a la reducción de los medios relacionados con la seguridad de los medios utilizados, incrementando la exposición a los riesgos laborales.

También entra en juego una materia nuclear del derecho del trabajo: la tutela del horario de trabajo. Su limitación histórica fue un elemento determinante de la mejora de las condiciones laborales y de la propia salud de los trabajadores. Por definición «*la economía a demanda*» obliga a una mayor disponibilidad, impidiendo de forma relevante la conciliación del tiempo de descanso y el horario máximo de prestación de servicios. Todo ello finalmente puede afectar no sólo a la salud de quien presta los servicios a demanda, sino que puede trasladarse afectando a la propia seguridad de clientes o de terceros.

Son múltiples los frentes abiertos, por lo que resultará imprescindible medir los pasos a seguir para facilitar la implantación racional de las plataformas vinculadas a la economía colaborativa, respetando los derechos en juego y los riesgos de que la uberización de la economía derive en pérdida o reducción del Estado del Bienestar.