



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Marketplaces y Economía Compartida:

Análisis de **UBER** 

Autor/es

Ignacio Gracia Pamplona

Director/es

Pablo García Ruiz

Facultad de Ciencias Sociales y del trabajo

2018

Contenido

1-INTRODUCCIÓN	2
1.1 Planteamiento general	2
1.2 Razón de elección del tema objeto de análisis	2
2-OBJETIVOS	3
3-METODOLOGIA	3
4-MARKETPLACES Y ECONOMÍA COMPARTIDA	4
4.1 Marketplaces y startups	4
4.2 Economía compartida: una economía construida sobre la tecnología y la confianza	4
2.2 Ejemplos de plataformas digitales	6
5-DOS EJEMPLOS PARADÍGMATICOS: UBER Y AIRBNB	10
5.1 AIRBNB	10
5.1.2 Situación actual del alquiler en España:	10
5.1.3 Causas que fomentan el encarecimiento del alquiler en España:	11
5.1.4 Datos y Cifras:	12
5.1.5 Soluciones posibles:	12
6. UBER	13
6.1 Planteamiento general	13
6.2 Definición, datos generales y cuestiones a resolver:	14
6.3 Historia y método de Uber	15
6.4 Cuestiones laborales:	24
7. Informe sobre la legislación del transporte de pasajeros	27
7.1 Modificaciones sucesivas en la normativa aplicable	27
7.2 Cronología	30
7.3 Normativa aplicable:	32
8. DIAGNÓSTICO Y CONCLUSIÓN	33

1-INTRODUCCIÓN

1.1 Planteamiento general

En el presente documento se va a exponer el nuevo modelo de sistema económico laboral basado en la llamada *sharing economy* o economía compartida. Proveniente de EEUU e impregnada ya en todo el mundo globalizado. Comenzaré haciendo una breve descripción de las nuevas formas de ofertar y demandar empleo en los conocidos como *Marketplaces* o plataformas digitales que permiten el contacto entre las partes vinculadas. Desarrollaré cuales son los agentes más influyentes en este nuevo modelo de servicios mundial, así como la exposición del impacto en España con su posterior desglose legislativo.

Ahondaré en el punto más polémico y de mayor repercusión mundial en la actualidad como es el problema creado entre taxistas y conductores de vehículos con licencia, primeros afectados de manera directa por la economía compartida y las plataformas digitales que la permiten. Concluyendo con la visión de las partes afectadas y el planteamiento de las nuevas formas de regulación posible para este mercado ya consolidado.

1.2 Razón de elección del tema objeto de análisis

Durante los años dedicados al estudio del Grado Relaciones Laborales y Recursos Humanos he creído que el área de sociología laboral es fundamental para comprender el pasado, presente y futuro de las cuestiones relacionadas con el trabajo.

El trabajo como lo hemos conocido hasta ahora, puede estar transformándose ante la pasividad de los ciudadanos y los dirigentes políticos, aunque ya pueden apreciarse movimientos que sugieren la inclinación de la balanza hacia uno u otro lado del conflicto.

Para un estudiante de relaciones laborales, puede resultar incómodo socialmente hablando ciertas circunstancias en el contexto laboral al haber profundizado tanto en los derechos de los trabajadores durante estos 4 años por lo que tratar el tema de los “falsos autónomos” me resulta francamente interesante.

Además, en la era de cambios rápidos y de lo efímero, resulta interesante abordar el tema más destacado en el sector más innovador e influyente como es el tecnológico.

2-OBJETIVOS

Los principales objetivos de mi Trabajo de Fin de Grado son:

1. Exponer el nuevo modelo empresarial y laboral denominado economía compartida y sus instrumentos de acción, las *startups* o *marketplaces*.
2. Desarrollar la base del modelo y el método que emplean en su actividad, desde varios puntos de vista, para mayor riqueza de argumentario.
3. Analisis del problema surgido. Y visión del conflicto de ambas partes.
4. Aportar posibles soluciones.

3-METODOLOGIA

Herramientas estratégicas:

- El informe llamado *UBER and ethics of sharing: Exploring the Societal Promises and Responsibilities of the sharing Economy* escrito por Eric McCormick, bajo la supervisión de N. Craig Smith, INSEAD, The Business School for the world ofrece un buen análisis de los aspectos de este modelo empresarial, en el que me apoyo para exponer algunas claves del funcionamiento de esta actividad.

Herramientas cualitativas:

- Multitud de artículos de prensa nacional e internacional y páginas web. He recurrido en su amplia mayoría a estos recursos ya que es un tema candente que cada día sufre modificaciones legislativas o nuevas resoluciones judiciales asimismo que la base del trabajo es el empleo apoyado en las plataformas digitales por lo que resulta evidente que el máximo apoyo ha de provenir de la misma fuente a analizar en el desarrollo de este trabajo.
- Tedtalk, TechCrunch y reportajes de la televisión española.

4-MARKETPLACES Y ECONOMÍA COMPARTIDA

4.1 Marketplaces y startups

Los marketplaces, término creado por John Svioklai, (*Linkedin*, 2018) principal US marketing Leader of Pwc (*PriceWaterhouseCoopers*) define el lugar en la red donde se producen intercambios comerciales entre diferentes empresas (Foromarketing 2018)

Las plataformas que permiten la economía compartida son aquellas *startups* de creación relativamente reciente, apoyadas en el soporte de plataformas digitales.

¿Qué es una *startup*? El término *Startup* es acuñado frecuentemente en el mundo empresarial relacionado con las empresas emergentes que tienen un hilo conductor común: la tecnología. Suelen ser negocios emprendidos a raíz de ideas creativas e innovadoras que sobresalen de lo común del mercado y siempre apoyadas en soporte tecnológico (Think&Start, 2016)

Para mayor detalle, son organizaciones con gran adaptabilidad al medio y capacidad de cambio. Nacen con la idea de originar un cambio en su sector a través de la innovación, requerido implícitamente por el mercado. Su orientación al cliente es clara y se mantiene una comunicación fluida con los mismos. Económicamente se caracterizan por la minimización de costes combinado con un crecimiento exponencial de sus ganancias. Así como el espíritu de maximizar constantemente sus ventas (Think&Start, 2016)

4.2 Economía compartida: una economía construida sobre la tecnología y la confianza

Desde el nacimiento de este nuevo paradigma económico, ha habido varios ponentes destacables sobre este tema, una de ellas es Raquel Botsman, cofundadora de Zipcar (*Linkedin*), que exponía en Ted Talk en 2010 los motivos que llevaban a ver la coherencia de este nuevo mercado. Defendía la poca practicidad de comprarse herramientas como podría ser un taladro que sería utilizado en contadas ocasiones, cuando podría sacársele rendimiento económico y amortizarlo alquilando la herramienta a otras personas (Botsman, 2010)

La economía compartida ha sido facilitada por la era de internet y su facilidad para compartir datos. Ha sido visto como un nuevo modelo de cooperación entre la comunidad de internet, descrito por Botsman como un “un modelo económico basado en compartir desde espacios hasta habilidades para conseguir beneficios monetarios o en especie” (Botsman, 2013) El término es intercambiamente usado con el de

“peer to peer economy” (de igual a igual). Obedece a un entramado de plataformas en las que a priori cualquiera puede hacer negocio con otras personas sin depender de grandes multinacionales.

En otra época resultaba imposible conectar a personas de distintos puntos del planeta de manera inmediata, ahora puedes compartir bienes sin usar o espacio extra en tu domicilio con estos desconocidos. Internet, de manera evidente ha reducido drásticamente los costes de transacción, brotando en la era del consumo colaborativo dónde los bienes infrautilizados pueden tornarse fácilmente en cash.

Factor importante a tener en cuenta es la confianza en la comunidad *online*, basado en el feedback. Es un elemento clave de esta nueva economía, donde los consumidores que probablemente hayan podido sentir desconfianza o miedo en algún momento mientras compartían un trayecto o un alojamiento con un desconocido, ahora pueden verificar la fiabilidad en función de las experiencias de usuarios anteriores.

La economía compartida da acceso a todo tipo de productos y servicios sin tener el compromiso de propiedad o contratación. ¿Porque poseer un coche, cuando en minutos puedes tomar uno prestado? Los partidarios ensalzan los beneficios para el medio ambiente: si los consumidores compartieran sus viajes, circularían menos coches; si la gente compartiera sus patines en lugar de comprar unos nuevos, se reduciría el uso de materias primas y la contaminación de su producción.

4.2.1 De compartir entre iguales a convertirse en un gran negocio:

Una gran cantidad de *start-ups* creativas y tecnológicas desarrollaron el entramado de las plataformas de internet y app para el móvil, necesitando hacer esas transacciones de igual a igual (peer-to-peer) más fáciles. **Uber**, **Lyft**, **Cabify** y Blablacar conectan conductores con gente que necesita viajes rápidos. **Airbnb** ayuda a la gente a alquilar sus camas extra. Parkatmyhouse conecta conductores con plazas de parking. Taskrabbit en EEUU y Taskpandas en Reino Unido disponen trabajadores para personas que necesiten ayuda con minijobs o tareas concretas. NeighborGoods ayuda a la gente a compartir herramientas tales como un taladro. Pero la economía compartida ha pasado de ser un concepto marginal a una industria enorme, por lo que alguna de esas compañías han adquirido la escala y características de los grandes negocios que ellos supuestamente debían reemplazar.

A diferencia del tradicional negocio del ladrillo, hay nuevas empresas que pueden vender pasajes o alquileres sin tener que invertir capital o comprar coches o construir hoteles. Mientras Intercontinental Hotels, una de las más grandes cadenas hoteleras, tardó en construir 65 años una cadena de 650 mil habitaciones en 100 países, Airbnb lo hizo en 4 años (Botsman, 2013) Uber no apareció hasta el 2009, pero

en diciembre de 2015 su valor ya superaba a General Motors (xataka blog, 2015)(valor estimado predictivo al no cotizar en bolsa) y en agosto de 2017, ya está valorado en más de 52 mil millones de euros (El País, 2017)-- el triple de la valoración de la conocida empresa de alquiler Hertz Car Rental 17,13 mil millones (Ycharts, 2018)- sin poseer ni un solo taxi.

Arrojados los datos anteriormente citados, cabe dudar de las motivaciones altruistas connotadas en el término “compartir”. Al estar en evolución constante este modelo de negocio, las figuras destacadas de este nuevo paradigma como Raquel Botsman se han apresurado a proponer una terminología alternativa como podría ser “economía bajo demanda” o “economía de acceso”, en relación al acceso instantáneo en línea a los bienes de otras personas y/o servicios.

A pesar del poco acuerdo en cuanto a este nuevo fenómeno comercial, Pricewaterhousecoopers ha identificado cinco sectores clave para la denominada economía colaborativa: finanzas, dotación de personal, uso compartido del automóvil, alojamiento y transmisión de música y video. PwC estima que colectivamente obtuvieron ingresos globales de 15 mil millones de dólares anuales en 2014, una cifra que podría saltar a 335 mil millones en 2025 según vaticinan (Pricewaterhousecoopers, 2014)

A medida que han ido creciendo, muchas de estas empresas han eludido la normativa y reglamentaciones locales que enfrentan a los competidores del mercado tradicional. Mientras que las compañías de taxis operan dentro de los límites locales en relación a la cantidad de oferta y regulaciones sobre el uso de aeropuertos, Uber, habitualmente ha logrado evitar tales reglas. De la misma manera, Airbnb se ha enfrentado a quejas acerca de la supuesta ilegalidad de una gran cantidad de alquileres ofertados. Un informe de 2014 del Estado de New York, el Fiscal General dilucidó que el 72% de los alojamientos de breve estancia ofrecidas en Airbnb en Nueva York podrían ser ilegales (Schneiderman, 2014)

El temor que subyace de todo esto, viene dado al sobrevolar según algunos expertos la preocupación de que emerjan nuevos monopolios al aprovecharse de su tamaño y ventajas fiscales derivadas de las leyes locales, obteniendo ventaja competitiva frente a los negocios tradicionales. Ejemplo de ello, amazon.com lo hizo con las librerías locales. "A menudo hay lugar para una sola plataforma exitosa en un mercado y el ganador se lleva todo", escribió Felix Barber en la Escuela de Negocios de Ashride. "No es de extrañar que las viejas preocupaciones monopolísticas surjan de nuevo" (Barber, 2014)

2.2 Ejemplos de plataformas digitales

De manera ilustrativa vamos a analizar algunos ejemplos destacados de *Marketplaces*, algunos anteriormente citados, plataformas que ofrecen información sobre mini-empleos, encargos o proyectos

dentro de la economía colaborativa. Ejemplos de distintos sectores como: *freelancers*, *call center* o diseño gráfico. Por orden de relevancia:

Freelancer: Ofrece múltiples posibilidades a las personas que desean encargar al mejor proyecto el desarrollo de su idea. Se trata de una especie de concurso en la que la persona interesada expone su necesidad y otros le aportan soluciones, y el primero elige. Generalmente se tratan de trabajos relaciones con el sector TIC.

La misión de esta plataforma se describe así: Ante la necesidad de realizar un trabajo, simplemente con publicar sus requerimientos, recibirá ofertas competitivas de freelancers rápidamente. Se abarca todo tipo de necesidades, desde diseño web, desarrollo IT, fabricación de productos y diseño gráfico. La web afirma poseer un mecanismo de pago seguro y un número considerable de profesionales previamente verificados por el servidor. Además el cliente paga únicamente por el trabajo realizado, una vez completado, habiendo alcanzado la plena satisfacción del cliente. (freelancer.com, 2018)

Además esta aplicación web permite chatear en vivo con sus profesionales independientes para obtener actualizaciones constantes sobre el progreso de su trabajo.

Upwork: Es una plataforma que se dedica a poner en contacto a autónomos, pequeñas agencias y freelancers con clientes interesados en contratar sus servicios. (Upwork, 2018) Upwork nace de la unificación entre Elance y Odesk, dos plataformas que fueron competidoras, pero que se unieron para fortalecerse y competir contra otros sitios tales como PeoplePerHour, Freelancer.com y Fiverr. En 2016 Upwork gestionó 3 millones de proyectos al año y por un valor de 1.000 millones de dólares. (mividafreelance.com, 2016)

Esta plataforma como muchas otras se financia a través de la imposición de una comisión por servicio de contacto entre el cliente y el freelancer. Ejemplo de financiación: Cambios en la forma de financiarse: las comisiones cambiaron a partir de junio del 2016. Se instauraron comisiones variables en Upwork. (Ídem)

- ✚ Se reduce la comisión de los trabajos que facturen más de 10 mil dólares del 10 al 5 %.
- ✚ La comisión del 10% se mantendrá para los trabajos que generen 500\$ a 10 mil \$.
- ✚ Y aumento a los de menor cuantía, para los de 500 \$ o menos, verán la comisión incrementada hasta el 20%

¿Cómo afecta a los usuarios este cambio? En principio, puede entenderse que Upwork quiere darle más cabida a proyectos empresariales y/o a largo plazo, pero podría costarle la pérdida tanto de clientes, pues pueden percibir que el trabajo se encarece (freelancers que les envíen presupuestos con un aumento al 20%), como de freelancers (aquellos que no quieren subir su precio ni pagar 20% de comisiones)(Ídem)

Por tanto, se podría concluir que lo que busca Upwork con este cambio en el cobro de comisiones es fortalecer las relaciones con sus usuarios a largo plazo y con sociedades empresariales en detrimento de los trabajos de menor trascendencia económica habitualmente realizados por profesionales independientes. Podría entenderse en parte como un encarecimiento y/o pérdida de competitividad de los precios de los freelancers más “económicos”, ya que los beneficiados del cambio son los que perciben por sus proyectos rendimientos superiores a 10 mil \$.

Liveops: es una empresa de Santa Clara, California, que ha experimentado un rápido crecimiento y que gestiona centros de atención de llamadas con teleoperadores trabajando desde su casa en todo Estados Unidos. (Liveops, 2018) En su web se definen así: “Flexibilidad a escala” Definen su fuerza de trabajo como la adaptación perfecta para satisfacer la demanda. Ofrecen unas mejores experiencias a los usuarios, según sus antecedentes comprobados empíricamente.

Según Maynard Webb, (máximo responsable de Liveops) afirma haber arrojado beneficios desde 2006 y también que este servicio es más económico al no hacer falta edificios ni primas (bonus) (El País, 2009)

99Designs: Es una plataforma perteneciente al sector del diseño gráfico. En la web aseveran tener a 444.306 clientes felices. (99 designs, 2018) Afirman que si no estás satisfecho (o encantado) con el diseño te devuelven el dinero. También afirman en la web como pueden proporcionar, además de diseño puro, éste mismo plasmado en moda: camistas, logos y tarjetas, portadas de libros, packaging etc.

- ✚ Ejemplos de precios en modo genérico (99designs, 2018):
- ✚ Diseño de camisetitas desde 179 €
- ✚ Diseño de logo y tarjeta de visita desde solo 399 €
- ✚ Diseño de portada de libro desde 259 €
- ✚ Diseño de packaging desde 399 €

Todos ellos además ofrecen: decenas de conceptos creativos, Asistencia en cada fase del proceso y devolución garantizada del 100% del dinero.

TaskRabbit: se trata de una aplicación para Iphone que permite solicitar, en tu zona geográfica, una persona que realice una tarea por ti a cambio de un precio. Tareas como encargos habituales del día a día: compras, recados... Una vez publicada tu necesidad un “TaskRabbit”(usuario) aceptará el precio de la tarea y saldrá a realizarla.

La web blinda la desconfianza que puede acarrear el delegar en un desconocido tareas personales de la siguiente manera; afirman que su compromiso es el de aportar confianza y seguridad, de manera

prioritaria. Someten a todos los taskers a controles y verificaciones de identidad y antecedentes, además, a “modo de seguro” cubren hasta 1 millón de dólares en daños a la propiedad. (Taskrabit, 2018)

Samasource: Fundada en 2008 y con el planteamiento de obtener un beneficio social, aportar trabajo de carácter digital a miles de personas en Kenia, Uganda, India y Haití (afirman haber empleado a más de 8000 personas en los citados países) sacándolos de la pobreza. El empleo que ofrecen son proyectos para “enriquecer y etiquetar sus grande conjuntos de datos”.

Desde Samasource creen que “el talento se distribuye por igual, pero la oportunidad no.” Su misión versa sobre aportar capacitación y un primer empleo a personas sin oportunidades laborales, sumidas en la pobreza latente o súbita, iniciando carreras a largo plazo y así mejorar su situación. En un plazo de unos 3 años sus trabajadores aumentan sus ganancias en casi 4 veces.

Su modelo de trabajo está basado en el suministro de datos de algunas multinacionales para su correspondiente gestión: servicios de imágenes, anotación, clasificación y optimización de imagen. Verificación de datos, enriquecimiento y clasificación, servicios de contenido, servicios de voz. La metodología descrita es útil para la mejora del algoritmo de manejo de datos (Big Data) por el que se rigen estas compañías multinacionales (Samasource, 2018))

Kaggle: Se trata de una plataforma en la se lanzan proyectos a modo concurso, basado en Big Data Analysis (análisis de una compilación de datos masiva) y en el crowdsourcing, (Kaggle, 2018) que es un método de trabajo que se basa en pedir la “opinión o propuestas” de otros sobre alguna tarea a desarrollar, dejándolo en manos de un grupo numeroso de personas que asentados en una convocatoria pública permitiendo resolver el problema o tarea específica (Instituto internacional español de Marketing digital, 2018)

El caso más conocido en esta plataforma fue, en 2006, el concurso lanzado por Netflix, plataforma digital de pago de visionado online de películas y series (Netflix, 2018) para mejorar el posicionamiento en web de determinado producto y así poder alcanzar a su público objetivo, ofreciendo al mejor proyecto 1 millón de dólares (Dan Jackson, 2017) Fue un joven recién graduado el que lo consiguió. Este proyecto tuvo repercusión mundial en el sector IT y Big Data, ya que sentó un precedente de como una multinacional oferta de manera pública un proyecto al mejor postor.

4.2.2 Gig economy

Como hemos visto, la economía colaborativa se encuentra ya en sectores de actividad muy diversos, todos ellos con la misma particularidad de ofertar minijobs o “chapuzas”, (aunque también hemos visto

proyectos de alto rendimiento económico) ambos forman parte de la Gig economy, término coloquialmente empleado por los americanos para referirse a este nuevo paradigma laboral.

En cuanto a su financiación, hemos visto la importancia de las comisiones que se imponen a estos freelancers, por la intermediación que efectúa la página al contactar directamente a personas interesadas en resolver alguna necesidad por personas dispuestas a desempeñar las funciones requeridas para satisfacer la necesidad del primero a cambio de una contraprestación económica.

5-DOS EJEMPLOS PARADÍGMATICOS: UBER Y AIRBNB

En los últimos años, hemos visto como ha crecido de manera exponencial nuevos métodos de adquirir bienes o contratar servicios. El factor fundamental que ha llevado a la facilitación y democratización de estas nuevas vías de contacto entre usuarios o clientes con autónomos está basada en la tecnología y específicamente en las plataformas digitales, de muy distinta índole, que han fomentado esta nueva forma de entender las relaciones laborales y contractuales.

A continuación voy a profundizar en las dos plataformas que más trascendencia mundial han suscitado en los últimos años y que continúan con un ferviente debate en la sociedad: AIRBNB y UBER.

5.1 AIRBNB

El nacimiento de Airbnb se produce en San Francisco (al igual que Uber) en 2008. Dos veinteañeros decidieron participar en una feria de diseño para poder ganar dinero y así llegar a fin de mes ya que encontraban dificultades para ello. “Su idea era comprar camas hinchables para aprovechar el espacio que les sobraba en su apartamento” (Álvarez, 2016)

De esta manera, Brian, Joe y Blecharzyk crearon ‘Air bed and breakfast’, Cama de aire y desayuno; Airbnb. Crearon este sitio web. Un año después recibieron financiación hasta 620 mil \$ (Forbes, 2016)

Poco tiempo después se fue extendiendo por todo el mundo el nuevo modelo de ofertar alojamientos y así cambiar el modo de reservar las vacaciones para millones de personas.

5.1.2 Situación actual del alquiler en España:

En España en los últimos meses, ha comenzado a resurgir un problema ya conocido en nuestra sociedad, y es el aumento incesante de los precios del alquiler. Ciudades como Madrid o Barcelona ya son

puntos de alta conflictividad en el sector del alquiler. Los precios han alcanzado unas cotas inaccesibles para la gran mayoría de ciudadanos. El Mundo, el pasado 15 de mayo de 2018 afirma que “Los Precios del alquiler en toda España crecen 12 veces más que los salarios.” (María Hernández, 2018) Es un fenómeno conocido como gentrificación: proceso de transformación y encarecimiento de los barrios.

5.1.3 Causas que fomentan el encarecimiento del alquiler en España:

Los expertos señalan 3 causas fundamentales: Aparición de sociedades inmobiliarias que compran bloques de edificios enteros, la reforma de Ley de arrendamientos inmobiliarios de 2013 y La aparición de SOCIMIS o sociedades cotizadas anónimas de inversión en el mercado inmobiliario que compran edificios enteros para dedicarlos al alquiler. En muchos casos detrás están las grandes entidades bancarias y fondos buitres. (El Intermedio, 2018):

A continuación, se desglosan las causas que han favorecido el llegar a la situación actual (Jiménez Botías, 2018):

En 2012 se produjo una ventaja fiscal calificada por el medio de “sin precedentes”, ese año les eximieron de pagar a las sociedades inmobiliarias el impuesto de sociedades, con el objetivo de animar el mercado inmobiliario. Julián Gómez Pomar el entonces Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda defendía el argumento: “las personas compran y alquilan libremente, yo me adhiero a esos valores del mundo occidental”.

Reforma de la Ley de Arrendamientos Urbanos de 2013. Según apuntan los expertos incrementó la indefensión de los inquilinos, reduciendo los contratos de 5 a 3 años, agilizando el proceso de desahucio por impago y desligando la actualización de la renta conforme al IPC, por lo que desde entonces está permitido subir el alquiler sin ningún tipo de límite (BOE, 2013) Según la Ministra de vivienda de entonces, Ana Pastor, el objetivo de esta reforma era “mejorar la oferta del alquiler, para mayor movilidad y más posibilidad de encontrar casa y a mejores precios.”

Aumento de los alquileres turísticos en el centro de las principales ciudades. Muchos huéspedes prefieren encontrar el alojamiento para sus vacaciones a través de plataformas de la economía colaborativa como AIRBNB o Homestay. Algo que provoca el éxodo de los residentes de las zonas céntricas de las ciudades a otros barrios.

SOCIMIS: La Ley que desarrolla el régimen de las Sociedades Cotizadas de Inversión en el Mercado Inmobiliario, se introdujeron para potenciar el alquiler de la vivienda. Para ello obtuvieron unas medidas impositivas favorables. Lo que sucede en la práctica es que estas sociedades no están ejerciendo diligentemente lo que en inicio se estableció como eje y espíritu de la creación de las mismas. Prueba de ello es que únicamente algo más del 20% del valor de este tipo de sociedades (44 sociedades que cotizan en el

Mercado Alternativo Bursátil valoradas en 12221 millones de euros) se dedican al arrendamiento de viviendas. Casi el 80 % son oficinas, centros comerciales, locales, hoteles y naves industriales.

Los expertos apuntan que el problema no es el diseño de la Ley y los efectos fiscales que implican, si no la falta de potenciación de dialogo entre los agentes implicados en el mercado del alquiler- sociedades inmobiliarias y bancos- por parte del ejecutivo para la creación de un gran mercado del alquiler y la falta de tradición del alquiler en España, por lo que tampoco hay grandes inversores con un gran parque de vivienda. Explica Ramón Gil, abogado de Cuatrecasas: “El gran propietario del stock de viviendas de este país como consecuencia de la burbuja inmobiliaria es la banca.” Y los fondos de inversión a los que han sido vendidos estos activos se dedican a “vender sus carteras en lugar de arrendar” (Max Jiménez Botías, 2018)

Para paliar la situación de burbuja actual, ya se han promovido las primeras medidas en Ayuntamientos como Palma de Mallorca, Madrid, Valencia y Barcelona.

5.1.4 Datos y Cifras:

En febrero de este año, según EL PAÍS, AIRBNB ya contaba en Madrid con más de 16.313 ofertas de alquileres de viviendas (Javier Gil, 2018) Denota un crecimiento del 219%, suponiendo una apertura de 328 ofertas nuevas cada mes (Inside Airbnb, 2018)

La oferta de pisos para largo plazo, en consecuencia, se han reducido notablemente desde que los propietarios obtienen mayor rédito al alquilar a turistas por breves espacios de tiempo, lo que ha excluido a miles de pisos del mercado inmobiliario habitual. Sólo en Airbnb, en 2017, se ofertaban 255 mil alojamientos en toda España (Gabriela Cañas, 2018)

El precio de los alquileres del centro ha subido un 38% desde 2014 aunque hay pisos que han subido su precio en la zona de Malasaña desde 900€ a 1550€. La disponibilidad de viviendas para alquilar en la CCAA de Madrid disminuyó un 7,3% el pasado año, según Servihabitat, algo muy influenciado por la gran incidencia del alquiler turístico (Yolanda Clemente, 2018)

Ya existen plataformas ciudadanas que reclaman una regulación del problema, Lavapiés, ¿dónde vas? Se ha unido para frenar la turistificación. Los hoteleros también son parte afectada ya que consideran que estos alquileres ejercen una competencia desleal (Yolanda Clemente, 2018)

5.1.5 Soluciones posibles:

Moisés Martín, economista afirma que para ver revertida la situación, deben coordinarse dos líneas de actuación: oferta y demanda. Por parte de la oferta hay que ganar capacidad para generar mayor vivienda pública en España, (es 7 veces inferior al de Francia). “Es muy importante tener un Parque de vivienda pública amplio porque es el instrumento de política pública que permite modular. Si los precios suben puedes poner más pisos en el mercado, puedes reducir cuando eso no haga falta. Es un colchón muy importante que

atendiendo a criterios de política pública o social. Puedes actuar modulando el precio de mercado, sin ese instrumento es muy difícil actuar.” (Moisés Martín, 2018)

Por el lado de la demanda, resulta más lucrativo para los arrendadores emplear sus viviendas en uso turístico que como alquiler a largo plazo, pero el primer tipo de arrendamiento no está sujeto al mismo control o regulación que posee la Ley de Arrendamientos Urbanos. “Habría que regularlo para no distorsionar el mercado de la vivienda.” (Ídem)

Otro método de intervención sería la fiscalidad y regulación de las SOCIMIS. Se promovieron para evitar el derrumbe de los precios en los años más duros y ahora se benefician de las ventajas fiscales para generar unos beneficios que no se reportan en la sociedad, al contrario, son un obstáculo para encontrar pisos a precios dignos (Ídem)

6. UBER

6.1 Planteamiento general

He tomado como modelo de desarrollo, para una ilustración consecuente y real del tema de este Trabajo, el ejemplo de Uber, primer exponente de la economía compartida por orden de importancia y que, por nivel de negocio y personas implicadas ha adquirido mayor relevancia mundial en la actualidad. El informe llamado *UBER and ethics of sharing: Exploring the Societal Promises and Responsibilities of the sharing Economy* escrito por Eric McCormick, bajo la supervisión de N. Craig Smith, INSEAD, The Business School for the world ofrece un buen análisis de los aspectos de este modelo empresarial, en el que me apoyo para, a continuación exponer algunas claves del funcionamiento de esta actividad.

Antes de comenzar a desgranar todo lo concerniente a este nuevo fenómeno, cabe mencionar el problema latente en la sociedad laboral que ha llevado a dedicar el tema de este trabajo, y es el proveniente de que distintos agentes sociales tachen a los trabajadores de estas nuevas plataformas colaborativas de “falsos autónomos”, es decir desempeñan las mismas funciones que un asalariado por cuenta ajena pero al no formar parte de la plantilla de la empresa tienen que hacerse cargo de su propia cotización a la seguridad social, no tienen vacaciones ni derecho a bajas laborales remuneradas ni indemnizaciones por despido. Es decir, al ser autónomos no gozan de las mismas ventajas a nivel de derechos sociales y laborales que los trabajadores por cuenta ajena.

Según el Diario Público en España existen más de 335.000 falsos autónomos bajo la conocida como economía colaborativa y la precariedad. Dicha afirmación proviene de que casi la quinta parte de los autónomos carecen de sociedad propia, así como según la interpretación de datos de la EPA (encuesta de población activa) “Más de la décima parte de los trabajadores por cuenta propia del país (346.700 de

3.231.279), y más de la sexta parte de los que no operan a través de sociedades (1.962.774), se hallan en situación irregular.” (Eduardo Bayona, 2018)

La misma problemática existe con los repartidores de Glovo o Deliveroo, plataformas de mensajería dedicadas al reparto de comida u otros bienes principalmente a cambio de una reducida comisión por el trayecto. En Valencia se celebró recientemente un juicio por el despido de un repartidor de Deliveroo (Josep Catá, 2018). En Barcelona, 14 trabajadores que impulsaron una plataforma para defender sus derechos, aseguran haber sido despedidos por impulsar este movimiento sindical (Ídem)

La nueva economía según los expertos viene para quedarse, conocida coloquialmente como gig-economy (economía de chapuzas), relacionada con la temporalidad y precariedad. Según Guillermo Freiser, en Estados Unidos el 47 % de la generación conocida como millennial “considera que diversificar sus ingresos entre varios clientes resulta más seguro que trabajar para una sola empresa.”(Guillermo Freiser, 2018) Por lo que se deduce que las generaciones más jóvenes de estadounidenses ya creen en un porcentaje notable que su dedicación laboral a lo largo de su vida consistirá en realizar esas “chapuzas” según las necesidades del mercado y las suyas propias; por lo que se deduce su resignación y consciencia del nuevo contexto laboral temporal y precario venidero e incipiente.

6.2 Definición, datos generales y cuestiones a resolver:

Según el Co Fundador de Uber, la plataforma de Uber: “Es la tecnología de conectar a riders y drivers (pasajeros con conductores)”. “Si quieres un viaje, nosotros vamos a conectarte con todos los proveedores de transporte que estén disponibles en el mercado, y conseguiremos el tiempo de recogida más rápido, la mayor calidad de viaje y con el menor coste posible” (Travis Kalanick, 2014)

Uber cuenta en 2018 con un servicio en más de 300 ciudades en todo el mundo (Últimahaora, Paraguay, 2018) convirtiéndose rápidamente en una de las mejor valoradoras compañías, al cierre de 2014, con una ronda de financiación, alcanzaba una valoración de 40 mil millones \$ (EFE, 2014) cifra que según El País, se va hasta los 62 mil millones \$ en 2017 lo que en euros resulta un montante de 52 mil millones (El País, 2017)

Según la agencia EFE en 2014, Uber había aumentado respecto al año anterior desde 21 países a 50 y de 61 ciudades a 250. Según Kalanick, Uber en 2014 creó 1 millón de puestos de trabajo. (EFE, 2014) Cifras muy por delante de otras start-up de renombre.

Uber se encuentra por tanto a la vanguardia de una creciente variedad de compañías de alta tecnología que se aprovechan del poder económico proporcionado por la economía compartida. Uber y

numerosas start-up como ellos, abastecen a la población de un determinado método para que compartan sus “infrautilizados bienes” como pueden ser coches, habitaciones, plazas de garaje o ropa.

Entretanto las normas básicas del juego, la forma de consumir y su correspondiente legislación, están siendo redefinidas. La legislación, como viene siendo habitual, va a rebufo de la situación y la coyuntura actual como iremos desglosando.

Toda la esencia de lo que significa hacer negocio está siendo remodelada por estas compañías, las cuales alquilan espacio en casas u ofertan servicios o tareas concretas, las cuales sirven para dar empleos ocasionales a trabajadores.

Estas empresas de la economía compartida mantienen una promesa de ir incrementando sostenible y democráticamente las áreas de trabajo, para obtener un resultado social deseable. Pero, mientras tanto, en la sociedad se plantean dudas sobre la afectación de todos estos cambios a efectos de cotización, seguridad social y derechos laborales.

¿Son meramente plataformas tecnológicas facilitando transacciones para negocios individuales? O son las compañías internaciones reales las que están detrás, ¿con las mismas responsabilidades que las compañías de transporte, hoteles o agencias de empleo privadas? En cualquier caso, su propia supervivencia depende de la respuesta a estas preguntas.

6.3 Historia y método de Uber

Uber vio la luz en San Francisco en 2010. Desde entonces se ha valido de los últimos avances tecnológicos para hacer más eficiente las carreras de los riders (pasajeros) Fue fundada por Travis Kalanick y Garret Camp en 2009, emprendedores tecnológicos que en sus inicios, se empeñaron en crear un sistema predictor de la demanda de los conductores y en cómo podían acercar los automóviles a esas áreas. Más tarde establecieron el rango de precios según la demanda.

En primera instancia, Kalanick y Camp contaron con los servicios de un científico espacial, un neurocientífico computacional y un físico nuclear para el desarrollo del algoritmo necesario para llevarlo a cabo. La predicción deseada era: “cuanto tardarían los automóviles en llegar a sus pasajeros” (Sarah Lacy, 2011) Las matemáticas son la ciencia que asegura que los pasajeros obtengan un automóvil en 5 minutos, dijo el fundador de Uber, Kalanick, promocionando a la entonces nueva Compañía en la conferencia Tech Crunch Disrupt de 2011 (Travis Kalanick, 2011)

El modo de contratar el servicio es, acudir al APP store (tienda de aplicaciones) de su Smartphone, y descargarse la aplicación Uber (en España también opera Cabify) Cuando el usuario de la aplicación tenga la necesidad de recurrir a un servicio de transporte privado, al conectarse a la citada aplicación, aparecerán todos los VTC (vehículos con conductor) que proporciona la plataforma a su alrededor, en las calles más próximas, con un mapa al tener activada la localización a través del sistema GPS del teléfono móvil. El algoritmo de la aplicación calcula la tarifa a aplicar según el tiempo y kilometraje. Automáticamente se contrata el servicio, el usuario ya es susceptible de ver deducida la cantidad sugerida por la app y aceptada por el mismo, al haber insertado los datos de su tarjeta de crédito o Paypal (Joann Weinner, 2015)

Más tarde los conductores reciben su remuneración por servicio efectuado por parte de Uber después de deducir su correspondiente comisión, que por lo general está establecida en un 20%. (ídem)

La aplicación fue ganando popularidad y los inversionistas fueron aportando miles de millones de dólares en la Compañía que sigue siendo de propiedad privada. Aunque desde hace tiempo se dan pasos para la salida a bolsa, se espera que esto surja en los próximos 18 a 36 meses (El País, 2017) Uber recientemente incorporó como nuevo CEO a Dara Khosrowshahi, ejecutivo de perfil financiero que se emerge como el líder de esta nueva visión de la compañía. La salida a bolsa hasta ahora se ha visto demorada debido a la alta conflictividad laboral que va surgiendo en multitud de países.

La expansión geográfica de Uber, fue incrementándose en una nueva ciudad cada mes a partir de 2011, agregando las capitales más importantes de EEUU. La primera ciudad lejos de las fronteras de EEUU fue París en 2011 también. A mitad del 2015 Uber daba servicio en 177 ciudades de América del Norte y en 60 países diferentes (Uber, 2015)

La revolución de Uber, viene en gran parte por el cambio radical a la hora de prestar el servicio, en tanto en cuanto el cliente ya no tiene que esperar en la calle a esperar que pase un taxi o llamar por el teléfono con su consecuente coste, si no que de una manera más cómoda, permaneciendo en su lugar de origen, el VTC al efecto estará en sus inmediaciones en el tiempo estimado y conocido previamente y con un precio cerrado. Como explica Brishen Rogers, profesor asociado de Derecho en Temple University: “Uber puede estar creando un mercado en funcionamiento constante para los servicios de alquiler de automóviles o pasajes regido en gran medida por la oferta y la demanda (Brishen Rogers, 2017)

En cuanto al precio cerrado y cobrado con tarjeta de crédito, es una gran ventaja competitiva al deshacerse de la preocupación por tener que llevar dinero en efectivo (salvo en Madrid, Barcelona y otras ciudades que se han ido adhiriendo a esta progresista medida los taxistas no tienen obligación de llevar TPV o “datafono” (La Vanguardia, 2018)) o tener que negociar in situ la tarifa con el conductor.

Son muchos los competidores que se han querido sumar a la revolución del transporte de pasajeros en ciudades, empresas como Lyft en EEUU, Didi Kuaidi en China, Grab en el sudeste asiático, Chauffeur-Privé y sanpcar en Francia y Gett en Reino Unido, así como Cabify en España, ninguno ha alcanzado las cifras de negocio de Uber.

En la actualidad, la compañía que estamos tratando como modelo sine qua non de la economía colaborativa o compartida, está ganando detractores y dañando su reputación con los escándalos que van aconteciendo siendo visto como “el malo” del nuevo modelo de negocios.

Se nos plantea la pregunta de cuáles son las responsabilidades de las empresas de economía compartida.

6.3.1 Antecedentes

Las regulaciones gubernativas que se han ido sucediendo durante las distintas crisis o depresiones económicas, en la industria del transporte han generado una evolución en la normativa tendente a la flexibilización. Esta nueva era de “trabajos rápidos” denominación proveniente del aumento de la temporalidad tan acuciante en el contexto laboral actual y su nueva regulación ha dejado a los taxistas en desventaja al competir en el mercado actual.

En la gran parte de las ciudades, los taxis requieren de examen de conducción y estrictos trámites de concesión de permisos. Las compañías de taxis pagan impuestos comerciales locales y deben proveerse de los seguros correspondientes. Muchas ciudades protegen al sector del taxi limitando el número de vehículos con conductor en circulación, creando un cuasi monopolio. Estos límites se establecen para que los taxistas puedan alcanzar un salario razonable aunque en ocasiones puede volverse en contra de los consumidores que ven mermado el servicio al ser escaso el número de taxis en algunas ciudades. También existe una práctica basada en la reventa de las licencias, pero Uber está terminando con esto también.

Cuando Uber comenzó a operar en San Francisco, Estados Unidos, en 2010, denominado entonces como “Ubercab”, Uber evitó la normativa atribuida al taxi al tomar posición como servicio de limusina. Unos meses después la agencia de California que regulaba las limusinas exigieron la retirada a Ubercab al no tener licencia como compañía de transporte. Uber respondió cambiando su nombre comercial a simplemente Uber, a partir de entonces continuó operando bajo amenaza de sanciones. (TechCrunch blog, 2010)***

Uber desde entonces, emplea tanto a conductores profesionales como a personas corrientes con un permiso de conducción regular. Por todo ello, Uber empleó a conductores profesionales para su exclusivo servicio “UberBlack” y para su división “UberX” los conductores no profesionales que conducen sus automóviles personales. Ello provocó las quejas del sector del taxi, que alegaba que los servicios de transporte “en línea” eran injustos, provocaban inseguridad y además no existía regulación al efecto.

La valoración de las licencias de taxi en EEUU, en Nueva York concretamente, ha caído desde 1 millón 200 mil \$ por unidad alcanzados en la primavera de 2014 a 840 mil \$ ese mismo otoño. (Madhani, 2015)

En 2015, Romain Dillet, escritor francés ponente en TechCrunch, a raíz de los acontecimientos producidos en Francia, UBERPOP (AL IGUAL QUE EN BARCELONA) Comenta en esta plataforma el comunicado de Uber al respecto de la situación alegando que la irrupción de Uber es un cambio importante tanto para las personas que trabajan para Uber como para sus familias, además de querer apostar por una mejor comunicación social de las ventajas que aporta Uber a la sociedad, ya que con Uber “pueden ganar más dinero” (Dillet, 2015)

6.3.4 Ejércitos de presión.

Cuando el alcalde de San Francisco, Portland, le pidió a Uber que cesara en su actividad hasta que pudieran diseñar la nueva legislación del transporte, Uber respondió organizando una fiesta de presentación de sus servicios y animando a los conductores a buscar clientes por las calles (Bloomberg, 2014) Portland demandó a la compañía alegando que se habían transgredido más de 20 normativas penales y civiles al no disponer los vehículos con conductor de permisos, ni seguros, pegatinas identificativas, tarifas con precios detallados y tampoco sin realizar el registro de los servicios. ***

Travis Kalanick respondió a la invitación del gobierno a cesar su actividad: “somos totalmente legales y el gobierno nos dice que nos vayamos. Podemos hacer lo que nos piden o podemos pelear por lo que creemos” (Weise, 2015)

Uber desde ese momento decidió invertir sus recursos en colectivos de influencia, denominados lobbys de presión, que como vamos a ir viendo han influido soslayadamente en la toma de decisiones de varios órganos gubernamentales. En San Francisco, contrataron a 10 personas, estrechamente relacionados con el ámbito de poder, llamados “lobbyist”, una de ellas incluso fue uno de los asesores de campaña del partido ganador de las elecciones, ósea estrechamente relacionado con la otra parte del conflicto.

Unos días más tarde, se consiguió utilizar la base de datos del gobierno para lanzar una encuesta online que resultó siendo vinculante para que miles de personas firmaran a favor de mantener el servicio de Uber en las calles de Portland y así ejercer presión a los miembros de los órganos de decisión. Lo cierto es que se consiguió mantener el servicio bajo un “periodo de prueba” (Bloomberg, 2015)

Así comenzaron su nuevo modus operandi, según Bloomerang News, Uber podría haber contratado a unos 250 grupos de presión y en torno a 29 empresas especializadas en ejercer presión, lobbying firms, para negociar con los gobiernos federales de Estados Unidos. Además, ficharon al jefe de campaña de Obama, para liderar el entramado de acciones enfocadas a obtener la aprobación del gobierno (Weise, 2015)

En Nueva York, el alcalde Bill de Blasio se vio influenciado también. Primeramente propuso una reducción en el número de contrataciones a conductores para frenar los altos índices de contaminación dado el gran crecimiento de los vehículos de alquiler de pasajeros en torno a un 63% entre 2011 y 2015 (New York Times, 2015) Posteriormente se vio doblegado a cesar en su intento de limitar la actividad a estas compañías, Uber creó una función en su aplicación en la que se visualizaba la visión del mapa, “De Blasio view”, espacio-tiempo de cómo afectaría la decisión de limitar el servicio. De Blasio terminó cediendo y emprendió un estudio de 4 meses sobre la situación.

En Londres, los taxistas paralizaron las calles en 2014 contra Uber, las autoridades amenazaron con tomar medidas drásticas, como paralizar el servicio de “inmediatez” de Uber, queriendo aplicar una espera mínima de 5 minutos para que el cliente pueda subirse al vehículo después de haberlo reservado. Uber aclamó a sus clientes acérrimos a que se movilizaran contra estas propuestas, incitándoles con proclamas que afirmaban que esta nueva regulación sería “el final del Uber que conoces y amas”. El Gobierno optó por descartar dichas propuestas al recibir más de 16 mil respuestas de los usuarios frente a estas medidas, mientras tanto siguen diseñando esas nuevas normas (Georgiadis, 2016)

En Francia, las medidas que querían aplicar resultaban similares a las de Londres, propuestas que fueron calificadas como “equivalente tecnológico a limitar la velocidad de los automóviles para que coincidan con un carruaje de caballos”, Jhn Sununu, ex senador republicado de EEUU (Sununu, 2014)

6.3.5 Tácticas de negocio cuestionables

CNN Money obtuvo documentos que respaldaban las afirmaciones de Lyft (principal competidor de Uber a mayor escala) de que los empleados de Uber llamaban solicitando miles de viajes a Lyft y luego los cancelaban; obstaculizando así la eficiencia del servicio de la competencia (Fink, 2014)

The Verse, blog de la industria tecnológica, obtuvo documentos internos de Uber sobre un programa llamado SLOG, por el cual le daba a los conductores autónomos que prestaban sus servicios a la compañía números de teléfono móvil ficticios para solicitar viajes a la competencia (Lyft) y después tratar de reclutar a sus conductores para Uber (Newton, 2014) Uber calificó el asunto de “cancelar viajes falsos” de “patentemente falso” pero si reconoció los programas de incentivo para los conductores de Uber que motivaban a reclutar a miembros de la competencia (Lyft) para Uber (Sullivan, 2014)

Además, Kalanick, cofundador de Uber, sorprendentemente afirmó en una entrevista con Vanity Fair que promovió acercamientos con posibles inversionistas de Lyft justo antes de una ronda de financiación de esta compañía e intentó convencerlos de aunarse al proyecto todavía incipiente de Uber (Yarrow, 2014)

En 2014, durante una cena “informal” en la que se congregaban directivos de Uber y personalidades del mundo empresarial, un vicepresidente de Uber, Emil Michael, comentó que habían gastado un millón \$ contratando investigadores para levantar los trapos sucios de los medios de comunicación que criticaban a Uber (Smith, 2014) Más tarde Michael se disculpó y aseguró que esos comentarios “nacieron de la frustración durante un debate informal” y que estaban “equivocados sin importar la circunstancia” (Pallotta, 2014)

En el área del rango de precios, Uber emplea una táctica comercial muy agresiva. Uber emplea los fondos obtenidos por los inversionistas para establecer un precio tan bajo que se aleje de las tarifas de los taxis. En algunos casos, según afirma Ellen Huet, se ha llegado a perder dinero, pagándoles más a los conductores de lo que los clientes pagan por el servicio (Ellen Huet, 2014) Asimismo, para establecer su servicio en Francia, Uber abonó primas de hasta 1100\$ semanales a los conductores; según afirma la revista comercial TechCrunch; cantidad superior a la que les reportaban los servicios de estos conductores (Romain Dillet, 2014)

Estas tácticas fueron comentadas por el CEO de Cauffeur-Privé (competencia francesa de Uber) Yan Hascoet “Uber es como un rodillo de vapor que quiere aplanar todo - la gente tiene que conocer como hace negocios Uber - son prácticas anticompetitivas, estamos investigando tomar acciones legales” (Romain Dilet, 2014)

Según Andrew Leonard, columnista de Salon Magacine “Las ambiciones de Uber son ilimitadas y tiene el presupuesto para hacer lo que quiere. De hecho, hay algo de ironía en el hecho de que Uber tiene tanto efectivo en el banco que no necesita cumplir con la premisa más básica del capitalismo: la idea de que la supervivencia se basa en ganar más dinero del que gastas”. Con acceso a un efectivo de miles de millones de dólares, Uber puede permitirse participar en guerras de reclutamiento, repartir smartphones, subsidiar a conductores a bajo costo y emplear cualquier recurso necesario para lograr sus objetivos a largo plazo. (Leonard, 2014)

A todo este respecto, el ex director de campaña de Obama, David Plouffe actual líder de estrategia de Uber, en una entrevista en Vanity Fair, afirma no suscribirse a la idea de que la empresa tiene problemas de imagen sino que simplemente “cuando eres disruptor vas a tener mucha gente arrojando flechas” (Swisher, 2014)

La compañía, históricamente ha ido sorteando las regulaciones locales, en sus inicios evitaron los cargos aeroportuarios, impuestos y permisos (Said, 2014) Posteriormente ha negociado marcos regulatorios y estructuras de tarifas con algunos gobiernos a nivel local, como en Chicago y Nevada, donde pagan una cantidad por viaje realizado o porcentaje, pudiendo recaudar hasta 100 millones de \$ en dos años. (Quinton, 2015)

Uber se ha enfrentado constantemente para evitar estrictas regulaciones y tarifas que son habituales en el sector del taxi. Antes de cumplir con la legislación han preferido cancelar su actividad en ciudades como Frankfurt o Hamburgo. Uber califica tales acciones como “deciden imponer regulaciones onerosas sobre este nuevo motor económico” (Crea, 2016)

En Australia, se promulga que los conductores de Uber paguen el mismo 10% de impuestos sobre bienes y servicios que los taxistas, algo que la dirección de su compañía ha desaconsejado aplicar a sus empleados a menos que un asesor financiero así se lo recomiende (Bogle, 2015) Algo que fue contestado por el director de política pública de Uber para Oceanía, Brad Kitschke, en una audiencia sobre supresión de impuestos en Australia; “No creemos que sea apropiado que la oficina tributaria haya aplicado explícitamente una ley de 1999 a lo que es un nuevo modelo comercial que no contemplaba este tipo de actividad” (Kitschke, 2015)

En febrero de 2017, Waymo, unidad de la matriz de Google, demandó a Anthony Levandowski, ex trabajador de la compañía que fichó por Uber, y se cree que sustrajo 14 mil documentos confidenciales con detalles técnicos sobre el hardware usado por Google para el lanzamiento de su sistema de conducción automática (Economía digital, 2017) Algo que según la fuente no quedaría impune por parte de Google que ya se plantea una inversión de 1000 millones \$ en su principal competidor Lyft.

Según Cristian Reche (Economía digital, 2017) Uber ha sufrido la salida de 8 directivos en el pasado año 2017. Incluido el abandono del cofundador Travis Kalanick, envuelto de polémica tras el presunto robo de documentos a Google y otras decisiones controvertidas, provocaron su marcha el 21 de junio del pasado año. De ahí se produce el fichaje de Dara Khosrowshahi como sustituto. Además salieron a la luz ciertos asuntos sexistas por parte de directivos en la cúpula de Uber, tras la investigación el departamento de recursos humanos decidió prescindir de 20 empleados. David Bonderman también se vio obligado a salir de la compañía al proferir comentarios dañinos para las mujeres en las investigaciones acerca de ese mismo asunto.

6.3.6 Uber y la seguridad

Uber promociona su servicio como una oportunidad para reducir la cantidad conductores ebrios en las carreteras y así reducir el riesgo de mortalidad, además de no permanecer durante largos periodos de tiempo en plena calle esperando la llegada de un taxi. Anuncian también, desde la compañía, como sus conductores han sido seleccionados según su experiencia con vehículos motorizados y ausencia de antecedentes penales; permitiendo observar mediante una vista previa la reputación de los conductores

(Uber website, 2016) Sin embargo también apela en la parte de términos y condiciones legales a que la responsabilidad y riesgo durante el servicio recaen sobre el consumidor. (Uber legal, 2015)

Una niña de seis años fue atropellado por un conductor en San Francisco (El Herald, 2014) hiriendo también a sus dos hermanos, la familia demandó al conductor alegando que estaba mirando la aplicación en el momento del accidente, pero finalmente la cuestión se resolvió extrajudicialmente lo que permitió que Uber pudiera armarse de un protocolo de cobertura de seguro para los conductores.

En Nueva Delhi un conductor de Uber fue declarado culpable de un delito de violación a una mujer y condenado a la máxima pena, cadena perpetua. La capital de India prohibió temporalmente circular a Uber después de lo ocurrido en diciembre de 2014 (Efe, 2015) En este caso Uber utilizó su tecnología para identificar y ayudar a arrestar al conductor. La mujer presentó cargos en un tribunal de los Estados Unidos; alegaba que Uber no detectaba correctamente a sus conductores y que el servicio equivalía aun autostop electrónico de hoy en día. Uber defendía que no era la parte implicada ya que la relación contractual pertenecía a Uber BV, empresa con sede en Netherlands y que no operaba en Estados Unidos. En 2015 la mujer abandonó el caso sin explicación aparente (Reuters, 2017)

En San Francisco, un conductor de Uber fue arrestado y puesto en libertad bajo fianza de 125 mil \$ por golpear con un martillo a un pasajero en 2014 (El mundo, 2014) Uber dijo que su compañía de seguros estaba hablando con la víctima, los críticos apuntaban la responsabilidad hacia la poca eficiencia en la selección y entrenamiento de los conductores. (Huet, 2014)

Asunto delicado también el ocurrido en Houston, Texas, un conductor de Uber fue arrestado por presuntamente llevar a una mujer hasta su casa y violarla. Resultó que era su ex pareja y que este conductor había pasado 14 años en prisión por tráfico de drogas siendo liberado en 2012; pese a todo ello, pasó los controles de seguridad y antecedentes de Uber. También transgredía la norma de conducir con un permiso específico para aquella ciudad (Kerr, 2015)

Los fiscales de los distritos de Los Angeles y San Francisco han presentado cargos contra Uber por haber falseado a sus clientes cuestiones sobre la seguridad de sus servicios, alegando errores sistémicas en las verificaciones de antecedentes de Uber (Said, 2015) A pesar de todos los fallos en la seguridad, un artículo en The Atlantic señala que no hay estadísticas fiables sobre si las agresiones son más frecuentes en un tipo de transporte u otro (en referencia a los taxis o los VTC) (Lafrance y Eveleth, 2015)

Desde la demanda en los distritos de California y San Francisco, Uber eliminó la publicidad que afirmaba que sus antecedentes son "líderes en la industria" (Said, 2015) Los legisladores estatales de California tramitaron la aprobación de un proyecto de ley que exigiría una huella digital para todos los conductores de transporte en el Estado, pero una vez más, esta medida no prosperó (Ídem)

Una razón que alega la compañía en relación con la seguridad es el método de pago. Al tramitarse la totalidad de las transacciones de manera digital, no se intercambia dinero en efectivo. Según ellos esto reafirma la seguridad en las calles al poder disponer de sus servicios, por lo que cantidad de potenciales conductores ebrios se evitan el arriesgar su vida y la de los demás en la carretera. También se evitan el riesgo del robo del dinero guardado en el vehículo (Uber website, 2016)

Por todo ello caben ciertas dudas sobre quien titularidad de la responsabilidad en casos que afecten directamente a la seguridad de los usuarios de estas plataformas.

6.3.7 Términos, condiciones y seguros comerciales

Los términos y condiciones que los usuarios aceptan al suscribirse en la aplicación de Uber, explican que la compañía no garantiza la calidad, idoneidad, seguridad o capacidad de los proveedores (los conductores) aceptando todo el riesgo que surja en el consumo de sus servicios. “Se espera que los conductores lleven su propio seguro y se encarguen de los permisos e inspecciones requeridos a nivel local” (Uber legal, 2015)

Sin perjuicio de lo anterior, Uber ha aumentado la cantidad de bonificación de su seguro comercial para cubrir la responsabilidad de sus conductores en un millón \$. También hace gala del proceso de selección al que se someten los conductores: cotejo de antecedentes penales y registros judiciales y registros de vehículos motorizados. Uber requiere una inspección previa del vehículo antes de comenzar a trabajar (Kerr, 2015) y cobra una tarifa de seguridad de 1\$ por viaje para garantizar estos servicios de seguridad. (Kerr, 2014)

6.3.8 Confusión regulatoria:

En muchas jurisdicciones se han propuestos reglamentos y ordenanzas para establecer una normativa equitativa a la de los taxis, pero la mayoría de iniciativas se han visto retraídas por la polémica y presión ejercida por sectores de conductores de vehículos y clientes. Ejemplo de ello es Nueva York, como hemos visto, Londres o París.

Los legisladores pueden tomarse un tiempo para ponerse al día con los cambios disruptivos que afectan a la industria del transporte, “la innovación ha superado el entorno de políticas públicas, las cosas no han cambiado en 100 años en esta industria y de repente está cambiando rápidamente y creo que todos todavía están entendiendo lo que eso significa” dice Susan Saheleen, codirectora del Transportation Sustainability Research Center en la Universidad de California Berkeley (Begly, 2015)

(Más adelante desarrollaremos la legislación del transporte en España con su respectivo desglose y cronología)

6.4 Cuestiones laborales:

En la actualidad, Uber se puede afirmar que está regulado pero la supervivencia de su modelo comercial está en manos de los Tribunales que han de resolver múltiples conflictos originados en todos los continentes.

Su modelo, como hemos visto, está basado en contratistas independientes que proporcionan sus vehículos, mano de obra y combustible. En numerosas jurisdicciones los conductores se han levantado en contra de la consideración de trabajadores por cuenta propia con el argumento de que las compañías con los que conciertan sus servicios los tratan como empleados, debiéndoles de brindar la misma protección que a los trabajadores por cuenta ajena; garantías salariales, abono de horas extras, cotización por desempleo y/o beneficios sociales.

6.4.1 Estadísticas, datos y condiciones laborales de los trabajadores de la economía compartida

En EEUU en 2012 no había ningún conductores de Uber, dos años después ya contaban con 160 mil, según Krueger, investigador de Uber y Hall profesor de economía en Princeton (Krueger y Hall 2015). A mediados de 2015, Kalanick cofundador de Uber, afirmaba que disponían de 26 mil conductores en Nueva York, 15 mil en Londres, 22 mil en San Francisco, 10 mil en París y 20 mil en Chengdu, China (Isaac y Singer, 2015)

El documento que arroja luz sobre varias cuestiones de Uber, "An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States" de Krueger y Hall de 2015, dónde comentan estadísticas que afirman que sobre una encuesta de 601 conductores.

Según este informe, hay más conductoras de Uber que en otros servicios como el taxi (14% de mujeres solamente) y más propensos a ser blancos no hispanos (40%) que los taxistas habituales en los Estados Unidos. El 61% de los conductores de Uber tenían otro trabajo a tiempo parcial o completo. El 50% no habían trabajado anteriormente en el sector transporte, el 8% estaba desempleado antes de ingresar en Uber. El abrumador 87% de los conductores afirmó haberse acercado a Uber debido a su lema de "ser mi propio jefe y establecer mi propio horario". El 50% trabajó menos de 15 horas por semana y el 86% desempeñó una jornada inferior a 35 horas semanales (Krueger y Hall, 2015)

En el documento citado, los autores concluyen afirmando que: "La mayoría de los conductores asociados no recurren a Uber por desesperación o porque no tengan acceso a otras oportunidades en el mercado laboral, sino más bien porque la naturaleza del trabajo, la flexibilidad y la compensación les atraen" (Krueger y Hall, 2015)

Según una compilación de datos internos de Uber, Krueger y Hall que mostraron como en un mes a final de 2014, 162 conductores de mil hicieron al menos cuatro viajes para Uber y que durante los últimos 3 meses de ese año los conductores de Uber EEUU percibieron remuneraciones salariales cifradas en 656 millones \$. Los conductores ganaban en 2014 entre 16 y 30 \$ por hora dependiendo de la ciudad que manejaban. Dichas cantidades del estudio no contemplan los gastos de gasolina, seguro y costes de amortización del automóvil al ser los propietarios. Algunos conductores de Uber afirman que, después de pagar estos gastos, no hicieron el salario mínimo. (Krueger y Hall, 2015)

Por lo que se evidencia que al ser “contratistas independientes”, Uber no se responsabiliza del pago de los gastos concernientes al mantenimiento del vehículo o combustible. Ni siquiera aporta un salario mínimo por hora.

6.4.2 Ámbito judicial

La competencia directa de Uber, Lyft, fue llamado a resolver una demanda colectiva similar en 2016, que terminó por resolver la cuestión de que **Lyft** ya no podría prescindir de los servicios de sus “contratistas independientes” a su libre albedrío, si no que al suscribirse en la plataforma estarán mejor definidas las condiciones y el sustento de la relación contractual (Isaac, 2016)

En el sector de servicio doméstico, también ha sufrido un varapalo al cerrarse de repente la *startup* **Homejoy**, que utilizaba “contratistas” que desempeñaban servicios de limpieza en casas, en el verano de 2015 después de haberse tenido que enfrentar a demandas similares (Said, 2015) **Instacart**, que ofrece servicios de compras y entregas a domicilio, modificó la relación contractual con algunos de sus trabajadores tras demandas de este tipo. **Postmates** y **Caviar**, plataformas de entrega de servicios y Handy, que brinda servicios de limpieza y arreglos de reparaciones a nivel particular, también han sido demandadas judicialmente.

En San Francisco, la Comisión Laboral Estatal, trató el litigio relacionado con una mujer que condujo para Uber durante 8 semanas y afirmó no haber alcanzado el salario mínimo. El Comisionado ordenó a Uber a pagarle 4.152 \$, gastos y otros reembolsos. La resolución emitía que “La realidad es que la parte acusada (Uber) está involucrada en todos los aspectos de la operación” (Isaac y Singer, 2015)

En Londres, en 2016 el Tribunal Laboral dictaminó que los conductores de Uber no son “contratistas independientes” si no empleados, por lo que deben percibir un salario mínimo, días festivos y descansos por vacaciones retribuidos (Tubella, 2016) Tom Elvidge, Director General de Uber en Reino Unido, ha afirmado que llevarán el recurso al Tribunal Supremo (mientras tanto no han de aplicar dichas modificaciones), también asegura que se ha ido invirtiendo para dar cobertura por enfermedad y accidentes y que esas mejoras seguirán produciéndose (Efe, 2017)

En España, varios directivos de Uber se han visto involucrados en tramas judiciales también. Joan Pont Prats, fue fichado como Director de Marketing entre mayo de 2014 y enero de 2016, participando todos los días en la oficina, ayudando a levantarla y a asentar el servicio de Uber en España. En cambio, al igual que los conductores, fue contratado como empresa. La Tesorería General de la Seguridad Social llevó a Uber a juicio. El Tribunal de lo Social argumentó que se trataba de “un caso de relación laboral encubierta formalmente en un contrato mixto de sociedad y apariencia industrial. Manel Pujol, directivo de UberEats, plataforma para posicionar a Uber dentro de las *startups* de reparto de comida a domicilio, de la misma manera fue condenado Uber a reconocer la antigüedad de este trabajador desde abril de 2014 (Placer, 2017)

Uber declaró unos ingresos cifrados en torno a 1.2 millones de € en 2015. La compañía asegura que deducidos los gastos únicamente disfruta de unos beneficios de 63 mil €. En ese mismo año, Uber, a pesar de contar ya con una red importante de conductores en varias ciudades españolas, sólo reconocía tener 8 empleados (Placer, 2017)

En nuestro país, ya se han visto en los Tribunales algunos litigios que continúan con su proceso judicial al previsiblemente recurrirse ante la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de la Generalitat Valenciana. El caso de los repartidores de **Deliveroo**, plataforma de reparto de comida a domicilio que opera en el mismo modelo empresarial que Uber y recibe los servicios de autónomos que prestan sus servicios del mismo modo que los conductores de VTC, que ya han visto como un Juzgado valenciano “considera probado que el demandante trabajaba siguiendo las instrucciones de la empresa y bajo las condiciones fijadas “unilateralmente” por ella, y concluye que existía una relación laboral entre las partes.” Teniéndole que abonar la indemnización a razón de despido improcedente o bien reincorporarlo a su plantilla (Efe, 2018) En el contrato figuraba que se consideraba en todo momento “contratista independiente” y que nunca se presentaría como “empleado o socio de la empresa”. Además fijaba una contraprestación por cada entrega a domicilio de 3.38€. El trabajador venía percibiendo una media de 28.49€ netos al día. El repartidor se mantenía en todo momento geolocalizado y podría requerírsele explicaciones de cualquier tipo. Además se detalla como al firmar el contrato de prestación de servicios, los repartidores consienten que han de disponer de un vehículo para desplazarse y unas instrucciones para darse de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos y en el censo de obligados tributarios, requisito imprescindible para poder firmar el contrato fehacientemente. (Efe, 2018)

Uber argumenta que: "Casi el 90 por ciento de los conductores dicen que la razón principal del uso de Uber es porque aman ser su propio jefe, los conductores usan Uber en sus propios términos; controlan el uso de la aplicación junto con el lugar y el momento en que conducen" (Said, 2015)

Según algunos defensores de Uber, el método que los tribunales han empleado para desarrollar durante el siglo pasado la clasificación de los trabajadores “no es muy útil para abordar la situación del siglo

XXI” (Lowry, 2015) A favor de esa nueva “clasificación de trabajadores”, también están Krueger y Hall que creen que se debería encontrar un punto medio para definir este nuevo colectivo, pudiendo ser el término “contratistas independientes” (Krueger y Hall, 2015)

Dependiendo de cómo se diluciden estas cuestiones en el ámbito judicial, el modelo de Uber podría pasar a la historia o se reafirmaría cambiando drásticamente el mundo del trabajo tal y como lo conocemos. La cuestión “Uber” atañe no sólo a esta plataforma sino a toda la economía global, según John Gapper de Financial Times (Gapper, 2015)

Cada vez son más usuarios los que acuden a estas plataformas virtuales en lugar de empresas tradicionales, así como el trabajo es tendente a “subastarlo” a distintos contratistas y los salarios de los trabajadores se estancan mientras los rendimientos del capital aumentan (Gapper, 2015)

7. Informe sobre la legislación del transporte de pasajeros

A continuación se trata el articulado legislativo a nivel de transporte y específicamente de transporte de pasajeros. Como va adaptándose a la situación cambiante del mercado laboral y de servicios.

7.1 Modificaciones sucesivas en la normativa aplicable

Como veremos, la legislación acerca del transporte terrestre se basa fundamentalmente en la Ley del año 87 ampliada por el reglamento de ordenación del Transporte Terrestre de 1990 en forma de Real Decreto 1211/1990.

Posteriormente se han ido introduciendo cambios adaptativos al contexto del transporte terrestre de mercancías y viajeros, que iremos detallando, destacando el cambio sustancial que incorporaba la Ley de 2009 denominada Ley Omnibus que eliminaba la limitación cuantitativa de una licencia de vehículo con conductor VTC por cada treinta de taxi.

Dicha ampliación de licitud de adquisición de dichas licencias fue eliminada con la Ley 9/2013 que daba nueva redacción al art. 99 de la Ley 16/1987 de 30 de julio para “determinar que es modalidad de transporte de viajeros conforme a los requisitos de los artículos 42 y 43.1”.

Por lo que se daba marcha atrás a la no limitación de licencias VTC por cada de 30 taxi, pero no fue hasta 2015 dónde se reglamentó debidamente, (por ello los Tribunales actualmente conceden licencias solicitadas entre el periodo 2013-2015), en la Orden del Ministerio de Fomento 2799/2015 y el Real Decreto 1057/2015 de 21 de noviembre, quedando los cambios más destacables de la siguiente manera:

Redacción del nuevo artículo 48 de la Ley 16/1987 de 30 de Julio de Ordenación del Transporte terrestre: Habilita al Estado a imponer limitaciones al transporte terrestre. A nivel cuantitativo habilita a la autonomía local o autonómica.

Redacción del nuevo artículo 91 de la Ley 16/1987 de 30 de Julio de Ordenación del Transporte terrestre (LOTT): habilita al Estado a imponer limitaciones del transporte terrestre, en relación al origen, destino y recorrido.

El Artículo 1 del Real Decreto modifica el artículo 181 del RD 1211/1990 de 28 de septiembre dándole nueva redacción: Art.1.1: el solicitante de licencia VTC debe cumplir los requisitos del artículo 43.1 de Ley de ordenación del transporte terrestre.

Art. 1.2: El artículo 43.1 d) La empresa cuya actividad responda al arrendamiento de vehículos con conductor deberá disponer de una flota mayor o igual a 7 vehículos dedicados a la actividad (exigencia anulada por el Tribunal Supremo, (El Mundo, 4 de junio de 2018) Con un máximo de 9 plazas por coche (incluido el conductor). 43.1 a) El motor de dicho vehículo no puede superar la potencia de 12 caballos de vapor fiscales (CVF). 43.1b) La longitud máxima de dicho vehículo es de 4.6 metros salvo que el vehículo emplee combustible de hidrogeno, biocarburantes o éste eléctrico, en tal caso no se aplicaría ninguna de las medidas restrictivas antes mencionadas. Además no podrá circular si el vehiculo ha sido matriculado hace más de 10 años, salvo que éste posea una potencia mayor o igual a 28 CVF o sea uno de los denominados vehículos históricos.

Art. 1.3: En ejecución del artículo 48.2 de la LOTT tiene el propósito de mantener un equilibrio adecuado de las ofertas de transporte existentes como son la conocida como oferta de transporte público en vehiculo de turismo (Taxi) y la de vehículo con conductor (VTC). Autorizando a las administraciones locales o autonómicas imponer limitaciones cuantitativas, pudiendo denegar las autorizaciones con la premisa de mantener el adecuado equilibrio de la oferta.

Restableciendo la potestad a las Comunidades Autónomas de establecer límites cuantitativos, se mantendrá el límite de 1 autorización de licencia por cada 30 de taxi; salvo que la CCAA haya asumido competencias en materia de autorizaciones de licencias de vehículos con conductor, siempre y cuando esta legislación sea menos restrictiva que la genérica.

El Artículo 2 modifica el Art. 182.1 del Reglamento de la LOTT RD 1211/1990 de 28 de septiembre:

Art. 2.1 Los vehículos con conductor ocupados por miembros ajenos a la empresa titular deberán justificar que prestan un servicio previamente contratado, además no podrán circular en busca de clientes ni propiciar su captación en la vía pública.

El **Artículo 3** modifica por su parte el art. **182.3** fijando que los precios de este tipo de transporte no queda sujeto a tarifa administrativa. Teniendo en cuenta que siempre debe estar a disposición del público la información concerniente a los precios estimados de trayecto.

El Artículo 4 modifica el art. 182.4 estableciendo que las CCAA que por delegación del Estado tengan la competencia atribuida podrán exigir identificación acreditativa mediante algo distintivo estando claramente a la vista en el exterior.

El Artículo 5 incluye la redacción de un nuevo apartado del artículo el Art. 182, el Art. 182.5 establece que la función de este tipo de licencias VTC están adscritas a prestar servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la CCAA. Esta norma se infringirá cuando el 20% o mayor porcentaje de los servicios prestados (computados en periodos de 3 meses) no hayan discurrido (ni siquiera parcialmente) por esa CCAA. Si el vehículo se encuentra fuera de su correspondiente CCAA, deberá llevar consigo una autorización en el salpicadero visible; salvo que la CCAA se encuentre con otra normativa al haberse transferido esa competencia por delegación del Estado como dice el 182.4.

El Artículo 6 incluye la redacción de un nuevo apartado del artículo el Art. 182, el Art. 182.6, tipificando entre otras responsabilidades la de que la empresa ha de estar cubierta por un seguro de responsabilidad civil. Además, establece que sólo podrán ser transmitidas las licencias VTC, en las condiciones que se detallan a continuación, cuando se trate de la transmisión del total de la flota a un único comprador y éste posea otras autorizaciones de VTC en la misma CCAA (Contemplando también los supuestos de fallecimiento, jubilación, incapacidad permanente o la de heredero forzoso) En estos casos los poseedores de vehículos anteriores a dicha normativa no se les podrá aplicar la exigibilidad de una flota mínima de 7 vehículos en tanto que la autorización continúe a su nombre.

Además, todo vehículo recién matriculado deberá de ajustarse a la normativa.

En la actualidad debido al polémico debate sobre la afección en el mercado de servicios de transporte de pasajeros convencionales por la irrupción de empresas de economía compartida como UBER o CABIFY se ha legislado en pro de evitar la especulación con el mercado de licencias y de manera transversal calmar los ánimos de los sectores afectados por la nueva oferta de servicios.

Legislado mediante el Real Decreto **1076/2017 de 29 de diciembre**, para facilitar lo dictado en el art. 182.5 del RD 1211/1990 (en relación a las transmisiones de las licencias VTC y a la idoneidad de que el servicio debe cercarse a las necesidades de las Comunidades Autónomas)(Ratificado en casi su totalidad por el Tribunal Supremo en junio de 2018 (El Mundo, 2018):

El artículo 1 dictamina que dichas licencias no podrán ser transmitidas (en las condiciones antes detalladas) en periodos inferiores a 2 años. Además el vehículo que se adscriba al nuevo titular deberá cumplir el Art. 181.2 del RD 1211/1990 (limitaciones de potencia, edad del vehículo, longitud, flota mínima y máximo de plazas)

El artículo 2 tiene el ánimo de establecer medidas de control en las comunicaciones, estableciendo una obligatoriedad en la comunicación a la Administración Pública por vía electrónica antes del inicio de cada servicio. Para tal efecto, se llevará a cabo la habilitación de un Registro de Comunicaciones dónde los titulares de la autorización de vehículos con conductor dirigirán sus comunicaciones cuando la aplicación informática esté instaurada.

7.2 Cronología

2009 – 2013 : Ley Omnibus

Elimina la limitación de licencias concedidas para Vehículos con conductor (VTC) que estaba fijada en una licencia de este tipo por cada 30 de taxis convencionales. A dicha coyuntura legislativa, durante ese periodo, hay que sumarle el crecimiento exponencial a nivel mundial de las plataformas de arrendamiento de servicios en la denominada economía colaborativa como Uber.



Actualidad

Se prevé que los Tribunales acepten la licitación de unas 10.000 licencias de vehículo con conductor (según fuentes de los ayuntamientos). Los solicitantes de estos permisos recurrieron su denegación administrativa a los tribunales, ya que dichas solicitudes se procesaron en el periodo 2009-2013 cuando no existía límite cuantitativo del número de licencias de este tipo.

El Tribunal Supremo por su parte ya está autorizando la concesión de estas licencias incluso a las que no se pidieron en el periodo 2009-13, si no de 2014.

El TS examinó su denegación por **la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre 07/2013** pero no se ve en la potestad de hacerlo debido a que todavía no se había producido el desarrollo reglamentario de limitación y restricciones del **RD 11/2015**.

Podemos comprobar como el ascenso del número de licencias según las previsiones se está llevando a cabo Según el Ministerio de Fomento:

-  En noviembre de 2017 existían 6.207 licencias activas VTC.
-  En octubre de 2017 alcanzaban la cifra de 6.000

✚ En agosto 2017 la cifra era de 5.670.

Pese a todo, muchas de las licencias registradas en fomento y reclamadas al alto Tribunal no necesitarían de una Sentencia del mismo para operar. De hecho, algunas que obtuvieron la negativa del Tribunal Superior de Justicia de su CCAA dónde se originaron las solicitudes están activas ya que hasta ahora las ejecuciones de las respectivas sentencias son provisionales.

A todo ello, casi al cierre de 2017, el 29 de diciembre se publicó un nuevo Real Decreto para minimizar el impacto de la especulación de las licencias de este tipo además de atribuir mayor importancia en la gestión de dichas licitaciones de transporte de pasajeros a las Comunidades Autónomas con el RD 1076/2017.

Junio de 2018

Finalmente en junio de 2018 se ha resuelto por parte de La Sala III del Tribunal Supremo que no se consideran discriminatorias las principales restricciones impuestas por el RD 2015, con la proporción de 1 VTC por cada 30 taxis, ni que el 80% del tiempo deban prestar servicios en el ámbito de la CCAA que concedió su autorización para operar. Se anula el requisito de imponer una flota mínima de 7 vehículos dedicados a dicha actividad.

La Sala considera como una limitación idónea y proporcionada estas medidas, además hace innecesario el blindaje del Ministerio de Fomento en abril de 2018 elevando a Decreto Ley el límite 1/30 al acaecer esta sentencia (El País, 2018) Mencionar que se tratan de límites máximos que pueden verse rebajados por las Administraciones.

La sentencia tendrá efectos en los permisos venideros pero no afectará a las que están pendiente de aprobación al amparo del vacío legal producido entre 2009 y 2013 como mencionamos. Se estima que saldrán al mercado unas 10 mil licencias más.

Actualmente ya operan 7.058 VTC y 64.217 taxistas, es decir que se rompe la proporción notablemente hasta 1 por cada 9 (El País, 2018)

Uber no se ha mostrado conforme con el fallo, ya que pretende una liberalización total del mercado, pero el resto de contendientes (Unauto, Cabify) si ha mostrado su aceptación al considerar que es legítimo y que así se establecen las reglas para encauzar hacia la calma la situación de confrontación actual.

Cabe mencionar, que el fin de nuevas concesiones revaloriza las ya existentes, por lo que las grandes propietarias de estas licencias de vehículos con conductor, como son las multinacionales como Uber, han ganado una batalla importante con la consecuente especulación que la escasez les otorga.

Un portavoz de Uber, según El País, al respecto afirmó que: “Seguiremos colaborando con el sector de la VTC para que cada vez más ciudadanos tengan acceso a nuevas alternativas de transporte. Asimismo, esperamos ponernos a trabajar con el Gobierno y el sector del taxi para hacer posible nuestro objetivo común: que cada vez más gente deje su coche en casa”, (El País, 2018)

7.3 Normativa aplicable:

A continuación se procede al desglose normativo en relación con el transporte de pasajeros. Las normas afectas al sector de transporte de pasajeros son las siguientes:

Ley 16/87 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE 31). (Modificada por: Ley 13/96, de 30 de diciembre; Ley 66/97, de 30 de diciembre; Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio; Real Decreto Ley 4/2000, de 23 de junio; Ley 14/00, de 29 de diciembre; Ley 24/2001, de 27 de diciembre; Ley 29/2003, de 8 de octubre, Ley 25/2009, de 22 de diciembre, Ley 2/2011, de 4 de marzo y ley 9/2013, de 4 de julio). (En relación con el contenido del título VI debe tenerse en cuenta la normativa de ferrocarriles).

Ley Orgánica 5/87, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. (BOE 31). (Modificada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio).

Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE 08-10). (Modificado por: el Real Decreto 858/1994, de 29 de abril; el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre; el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio; la Ley 9/2013, de 4 de julio, y el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre.) Orden de 20 de julio de 1995, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos sin conductor. (BOE 02-08). (Parcialmente derogada por Ley 13/96, de 30 de diciembre, y por el artículo 21 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre)

Resolución de 19 de septiembre de 1995, de la Dirección General del Transporte Terrestre, sobre realización del visado de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte. (BOE 02-10)

Orden FOM/36/2008 de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE 22). (Modificada por la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre y FOM/2799/2015, de 18 de diciembre)

Ley 25/2009 de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (BOE 23). (Sólo artículo 21)

Ley Orgánica 5/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.(BOE 05)

Ley 9/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE 05)

Real Decreto 1057/2015 de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE 21)

Orden FOM/2799/2015 de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE 24)

15847 Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

8. DIAGNÓSTICO Y CONCLUSIÓN

Ya fue emitido el primer expediente de un Tribunal Europeo en 2017, el TJUE, falló que Uber es un servicio de transporte, en concreto en referencia a Uberpop que era la división del gigante multinacional que conectaba a particulares para compartir vehículo. Haciendo una consideraciones relevantes como que la multinacional ejerce una “influencia decisiva” sobre las prestaciones de conductores, haciendo referencia a las tasas máximas de precio por carrera establecidas y controlando la calidad, idoneidad y comportamiento de los conductores. Este servicio ya se prohibió en 2014 en España por un juzgado de Barcelona, por lo que la justicia europea ratifica el dictamen español (El Español, 2017)

En la parte de Estados Unidos, comprobamos en la campaña de Trump y Clinton que también fue tema de discusión. Clinton alineándose al lado de la regulación, y los republicanos pidiendo un mercado libre sin restricciones. "La economía bajo demanda o llamada *gig*, plantea preguntas difíciles sobre la protección del lugar de trabajo y sobre cómo será un buen trabajo en el futuro ", dijo la candidata presidencial Clinton en un discurso. En ese momento garantizaba tomar medidas contra los empleadores que calificaban a estos trabajadores de "contratistas independientes".

Hemos visto a lo largo del trabajo numerosas resoluciones favorables a los trabajadores considerados como falsos autónomos por la jurisprudencia de manera ya implícita.

La directora de la asociación de trabajadores por cuenta propia Freelancer Union, que cuenta con 375 mil trabajadores afiliados, Caitlin Pearce, afirma que para conocer en profundidad el germen del problema habría que remontarse 30 años atrás cuando las empresas empezaron a "quitarse pesos de encima", haciendo referencia al aumento de flexibilidad a la hora de contratar y despedir trabajadores para proyectos concretos. Esto ha sido fomentado con la era de las comunicaciones y tráfico de datos que han aumentado la posibilidad de subcontratar en muchos campos. (El Intermedio, 2018)

La directora analiza lo pernicioso del asunto y es que está cambiando lo que antes se consideraba como una profesión, ahora puede hacerlo cualquiera y a su vez se monetiza y crea valor para una compañía basada en la demanda. Según su parecer es un grave problema para cualquier industria y rompe las reglas del juego. Esta problemática es extrapolable al sector de alta tecnología y trabajo doméstico (El Intermedio, 2018)

También hemos podido comprobar las peligrosas tácticas que emplean rozando o alcanzando la competencia desleal con otros competidores del sector transporte.

Como hemos visto se van dando pasos para solucionar las dos vías del conflicto. Además de las que van por vía judicial, legislativa o ejecutiva, existen movimientos en los Estados Unidos que animan a los trabajadores "confusos" de estos colectivos a hacer un test para detectar rápidamente su condición de trabajador por cuenta propia o ajena. (Freiser, 2018)

La primera disyuntiva a resolver es si las plataformas digitales son meros intermediarios o son empresas válidamente constituidas para lograr el mismo fin que cualquier otra empresa de transporte con una flota en propiedad de vehículos. Por otro lado además de la titularidad del medio de transporte o el régimen de impuestos y regulación por el que se deben regir está la parte de los trabajadores los cuales están viendo como padecen la carencia de condiciones laborales dignas. Por muchas horas de trabajo que se dediquen no es garantía de alcanzar siquiera un salario mínimo interprofesional como vimos con el caso de la conductora de San Francisco o con los repartidores de deliveroo.

Por su parte, Uber aboga por el medio ambiente y anima a compartir vehículos en pro de la reducción de contaminación, pero en Estados Unidos se han realizado varios estudios que concluían que las nuevas *startups* solamente en Nueva York habrían generado un incremento de 31 millones de viajes (Fernando Monge, miembro de la Bloomberg-Harvard City Leadership Initiative, marzo de 2018) Esto ha ido en detrimento del transporte público, aunque no ha caído por este factor exclusivamente, hay que tener en cuenta que los precios bajos que ofertan hacen daño a las arcas de las administraciones que gestionan el transporte público. En el caso de España, en Barcelona y Madrid el transporte público ha caído entre 2011 y 2015, (Monge, 2018)

Otros beneficios de las nuevas posibilidades que nos brindan estas oportunidades tecnológicas es explotar los servicios de compartir viajes para usar de manera más eficiente los vehículos y contaminar menos. También pueden ayudar a personas con problemas de movilidad o de edad avanzada (Monge, 2018)

Según este experto, una forma de aprovechar las ventajas de este nuevo modelo sería aplicando impuestos como lo hizo Chicago y con ese montante financiar el transporte público. Cree que prohibir una progresiva expansión de estas licencias VTC sería “no aprovecharse de las oportunidades que ofrecen por resignación y miedo a gestionar un futuro mejor” (Monge, 2018)

Este nuevo modelo ha ejercido una influencia hacia el individualismo rechazado históricamente en cuanto a las relaciones laborales por cuenta ajena se refiere. A nivel de sindicalismo o negociación colectiva, los trabajadores afectados ven mermada su capacidad de presión al no obtener información sobre sus compañeros ni formas de contacto facilitadas por el empleador. Se pierde el sentimiento de pertenencia de empresa, así como la sensación reconfortante de conocer tu centro de trabajo y apoyarte en tus compañeros más cercanos. Esto se suma al yugo que someten las multinacionales por la mera voluntad y compromiso de trabajar por el que asume a priori unas condiciones indignas y ya superadas por los movimientos sindicales pasados. Todo este contexto, aunque sea sin duda un avance en innovación y pueda aportar valor, está por ver todavía la forma más equitativa y proporcionada de regularlo, pero de ninguna manera puede traducirse en un abuso hacia las condiciones laborales de los trabajadores.

Bibliografía

Foromarketing (abril de 2018), diccionario de marketing, Obtenido de <https://www.foromarketing.com/diccionario/marketplace/>

Think&Start (Abril de 2018), “hablemos sobre startups”, <https://es.shopify.com/blog/14934065-hablemos-sobre-startups-que-son-sus-caracteristicas-e-importancia>

Rachel Botsman, “The Sharing Economy Lacks A Shared Definition,” Fast Company, 21 de noviembre, 2013. <http://www.fastcoexist.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition>

Raquel Botsman, “The case for collaborative consumption” TedxSidney, mayo de 2010

http://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_case_for_collaborative_consumption?language=en#t-945236

Alejandro Nieto, (8 de diciembre de 2015) “Uber vale en bolsa más que General Motors, ¿burbuja o cambio de modelo?” <https://www.xataka.com/aplicaciones/uber-vale-en-bolsa-mas-que-general-motors-burbuja-o-cambio-de-modelo>

El País, (31 de agosto 2017) “El nuevo jefe de Uber prevé la salida a bolsa en 18 meses” https://elpais.com/economia/2017/08/30/actualidad/1504124115_435381.html

Ycharts, (mayo de 2018) “Valoración de Hertz Global Holdings Enterprise Value”, https://ycharts.com/companies/HTZ/enterprise_value

PricewaterhouseCoopers, (15 de Agosto 2014) “Five key sharing economy sectors could generate 9 mil millones de libras en UK revenues by 2025” http://pwc.blogs.com/press_room/2014/08/five-key-sharing-economy-sectors-could-generate-9-billion-of-uk-revenues-by-2025.html

Fiscal General deL Estado de Nueva York Eric Schneiderman,(octubre de 2014) informe: “Airbnb in the city” <http://www.ag.ny.gov/pdfs/airbnb%20report.pdf>

Felix Barber (11 de diciembre 2014)“How do we fight 21st century monopolies like Amazon, Google and Uber?” Upstart Business Journal (<http://upstart.bizjournals.com/resources/author/2014/12/11/fight-21st-century-monopolies-like-amazon-uber.html?page=all>)

Web de Freelancer, (abril de 2018) https://www.freelancer.com/?gclid=CjwKCAjwo87YBRBgEiwAI1LkqTkFOo4-PadYsb7IDG8dt2-VueYIqUAndyg5gGJz55NDJYbIBPqHLBoCkwiQAvD_BwE&ft_prog=ABH&ft_prog_id=233115321018

Upwork, (abril de 2018) Definición de Upwork, <https://www.upwork.com/>

Karen Quintedo Castañeda, (5 de mayo de 2016) “Trabaja Freelance a través de Upwork y date a conocer con miles de posibles clientes” <https://www.mividafreelance.com/trabajar-freelance-upwork/>

Liveops, (abril de 2018) Definición Web de Liveops, <https://www.liveops.com/>

- Damon Darlin** (8 de mayo de 2009) “Programas informáticos para vigilar a los trabajadores” https://elpais.com/sociedad/2009/05/09/actualidad/1241820002_850215.html
- 99 designs** (abril de 2018) “El diseño secreto de un gran negocio” https://99designs.es/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_network=g&utm_creative=97349354477&utm_term=99designs&utm_placement=&utm_device=c&utm_campaign=ES%20-%2099designs%20Branded&utm_content=99designs&gclid=CjwKCAjwo87YBRBgEiwAI1LkqaJ5pedFEI0RvvErGuFMvKxA8VSTCUmX6c5FR9YAEa0dhIKan3rn3hoCuwiQAvD_BwE
- Taskrabbit**, (abril de 2018) Definición de Taskrabbit, <https://www.taskrabbit.com/>
- Samasource**, (abril de 2018) Definición de samasource <https://www.samasource.org/>
- Kaggle**, (mayo de 2018) Kaggle overview <https://www.kaggle.com/learn/overview>
- Instituto Internacional Español de Marketing Digital**, (abril de 2018) “Crowdsourcing: que es y cómo funciona” <https://iiemd.com/crowdsourcing/que-es-crowdsourcing>
- Netflix** (abril de 2018) “Cronología de Netflix” <https://media.netflix.com/es/about-netflix>
- Dan Jackson**, (7 de julio 2017) “The Netflix Prize: How a \$1 Million Contest Changed Binge-Watching Forever” <https://www.thrillist.com/entertainment/nation/the-netflix-prize>
- Inés Alvarez**, (31 de marzo 2016) “La increíble historia de Uber” Forbes <http://forbes.es/business/8618/la-increible-historia-de-airbnb/>
- María Hernandez**, (15 de mayo 2018) “Los precios del alquiler en España crecen ya 12 veces más que los salarios” <http://www.elmundo.es/economia/vivienda/2018/05/15/5af9d7e7ca47414b478b4631.html>
- El intermedio**, La Sexta (17 de mayo de 2018) Situación del alquiler en España https://www.atresplayer.com/lasexta/programas/el-intermedio/temporada-12/el-intermedio-17-05-18_5afdbf51986b286fc464ae61/
- Guillermo Freiser** (17 de mayo 2018) “Situación de la economía compartida en EEUU” El intermedio, https://www.atresplayer.com/lasexta/programas/el-intermedio/temporada-12/el-intermedio-17-05-18_5afdbf51986b286fc464ae61/
- Max Jimenez Botías**, (19 de abril de 2018) “Las nuevas sociedades inmobiliarias se olvidan de las viviendas de alquiler” El Periodico <https://www.elperiodico.com/es/economia/20180419/las-nuevas-sociedades-inmobiliarias-olvidan-alquiler-vivienda-6769286>
- BOE**, (4 de junio 2013) Ley 4/2013, de 4 de junio, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler de viviendas. <https://www.boe.es/boe/dias/2013/06/05/pdfs/BOE-A-2013-5941.pdf>
- Javier Gil**, (26 de febrero 2018) La pasividad del Ayuntamiento y la Comunidad ante el crecimiento de Airbnb https://elpais.com/ccaa/2018/02/25/madrid/1519582696_497052.html
- Inside Airbnb**, (mayo 2018) “Mapa de ocupación de Airbnb en Madrid” <http://insideairbnb.com/madrid/>
- Gabriela Cañas**, (5 de marzo 2018) “Alquilo piso de 15 metros a 700 euros al mes” El País https://elpais.com/elpais/2018/03/02/opinion/1520006996_735237.html
- Yolanda Clemente**, (25 de febrero 2018) “El efecto en cascada de los pisos turísticos en Madrid” El País, https://elpais.com/ccaa/2018/02/22/madrid/1519304667_585227.html

- Eduardo Bayona**, (12 de abril 2018), "335000 falsos autónomos se sumergen bajo la falsa economía colaborativa" Público, <http://www.publico.es/economia/335000-falsos-autonomos-sumergen-falsa-economia-colaborativa-precariedad.html>
- Josep Catá**, (23 de mayo 2018) "Deliveroo afronta su primer juicio en Barcelona por el despido de un repartidor" El País, https://elpais.com/economia/2018/05/22/actualidad/1526999046_364771.html
- Laurie Segall**, (12 de junio 2014) *Uber CEO: 'Our Growth is Unprecedented'* CNN Money, <http://money.cnn.com/2014/06/12/technology/innovation/uber-ceo-travis-kalanick/index.html>
- Ultima hora**, (31 de enero 2018) "Registro de Uber puede ser solo una estrategia de marca", Ultima Hora, Paraguay <http://www.ultimahora.com/registro-uber-puede-ser-solo-una-estrategia-marca-n1131415.html>
- EFE** (5 de diciembre 2014) "Uber cierra una ronda financiación que valora empresa en 40.000 millones de dólares" El Mundo, <http://www.elmundo.es/tecnologia/2014/12/05/54815e2fca4741bf218b456d.html>
- Sarah Lacy**, (15 de junio 2011) "*Uber Out-Maths Google on NYC ETA's*" TechCrunch, <http://techcrunch.com/2011/06/15/uber-out-maths-google-on-nyc-etax/>
- Joann Weiner**, (20 febrero 2015) "The hidden costs of being an Uber driver" Washington Post, <http://www.washingtonpost.com/news/get-there/wp/2015/02/20the-hidden-costs-of-being-an-uber-driver/>
- Uber our cities** (abril de 2018) <https://www.uber.com/cities>
- Uber** (abril de 2018) "About us" <https://www.uber.com/about>
- La vanguardia** (7 de febrero 2018) "¿Están obligados los taxistas a cobrar con tarjeta?" <http://www.lavanguardia.com/economia/20180207/44601698344/taxi-tarjeta-helptomycash.html>
- TechCrunch blog**, (24 de octubre 2010) "*UberCab Ordered to Cease and Desist*," <http://techcrunch.com/2010/10/24/ubercab-ordered-to-cess-and-desist/>
- Aamer Madhani**, (18 de mayo 2015) "*Once a sure bet, taxi medallions becoming unsellable*," USA Today, <http://www.usatoday.com/story/news/2015/05/17/taxi-medallion-values-decline-uber-rideshare/27314735/>
- Romain Dillet** (3 de julio 2015) "*Uber suspends UberPop in France Following Turnoils and Arrests*," TechCrunch <http://techcrunch.com/2015/07/03/uber-stops-uberpop-in-france-following-turnoils-and-arrests/>
- Bloomberg**, (18 diciembre 2014) "*Uber Suspends Portland Service While Seeking Clearance*," Bloomberg Business, <http://www.bloomberg.com/new/articles/2014-12-19/uber-suspends-portland-pickups-as-startup-works-with-officials>
- Karen Weise**, (23 junio 2015) "This i show Uber takes over a city," Bloomberg Business, <http://www.bloomberg.com/news/features/2015-06-23/this-is-how-uber-takes-over-a-city>

- New York Times Editorial**, (17 julio 2015) "Limiting Uber Won't End COngestion," New York Times, <http://nytimes.com/2015/07/18/opinion/limiting-uber-wont-end-congestion.html>
- Philip Georgiadis**, (20 de enero 2016) "Uber Avoids London Regulations It Said Would Be the 'End of Uber'" Wall Street Journal, <http://blog.wsj.com/digits/2016/01/20/uber-avoids-london-regulations-it-said-would-be-the-end-of-uber/>
- John E. Sununu**, "Uber isn't the problema; taxi regulations are" Boston Globe, (23 junio 2014) <https://www.bostonglobe.com/opinion/2014/06/22/uber-isn-problem-taxi-regulations-are/5tBvAe8rcnGFcDYDT0jx3N/story.html>
- Erica Fink**, (14 agosto de 2014) "Uber's dirty tricks quantified: Rival counts 5.560 cancelled rides" CNN Money, <http://money.cnn.com/2014/8/11/technology/uber-fake-ride-requests-lyft/>
- Casey Newton**, (26 agosto 2014) "This is Uber's playbook for sabotaging Lyft," The Verge, <http://www.theverge.com/2014/8/26/6067663/this-is-ubers-playbook-for-sabotaging-lyft/>
- Gail Sullivan**, (12 agosto 2014) "Lyft accuses Uber of sabotaje," Washington Post, <https://www.washingtonpost.com/news/morning-mix/wp/2014/08/12/lyft-accuses-uber-of-sabotage/>
- Jay Yarrow**, (5 noviembre de 2014) "The CEO Of Uber Proudly Admits He Tried TO Nuke His Biggest Rival's Fundraising," Business Insider, <http://businessinsider.com/uber-ceo-on-messing-with-lyfts-funding-2014-11>
- Ben Smith** (17 de noviembre de 2014) "Uber executive Suggests Digging up Dirt On Journalists," BuzzFeedNews, <http://buzzfeed.com/bensmith/uber-executive-suggests-digging-up-dirt-on-journalists#.fa9XwjR83>
- Frank Pallotta**, (15 noviembre 2014) "Uber exec suggests digging up dirt on journalists," CNN Money, <http://money.cnn.com/2014/11/18/media/buzzfeed-uber-dinner-journalists/>
- Ellen Huet**, (julio de 2014) "Uber's Newest Tactic: Pay Drivers More Than They Earn," Forbes, <http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2014/07/02/ubers-newest-tactic-pay-drivers-more-than-they-earn/>
- Romain Dillet**, (28 de febrero 2014) "Uber Wants To Take Over The French Market With Aggressive Bonus Tactics," TechCrunch, http://techcrunch.com/2014/02/28/uber-wants-to-take-over-the-french-market-by-using-dumping-tactics/?utm_campaign=fb&ncid=fb
- Andrew Leonard Salon**, (21 de agosto de 2014) "Why Uber Must Be Stopped" Salon, http://www.salon.com/2014/08/31/why_uber_must_be_stopped/

- Kara Swisher** (5 de noviembre 2014) “*Mana and Uber man*” <https://www.vanityfair.com/news/2014/12/uber-travis-kalanick-controversy>
- Carolyn Said**, (12 de junio 2014) “*California Regulators Warn Lyft and Uber About Airport Pickups*” San Francisco Chronicle, <http://skift.com/2014/06/12/california-regulators-warn-lyft-and-uber-about-airport-pickups/>
- Sophie Quinton**, (24 de noviembre 2015) “*The Debate Over How To Regulate Uber Is Far From Over*,” Huffington Post, http://www.huffingtonpost.com/entry/uber-regulation_us_56548c38e4b0d4093a5933f7
- Jacqueline Crea**, (2 de febrero 2016) “*Uber shuts down service in Galveston*,” KHOU 11 News, <http://www.khou.com/story/news/local/2016/02/02/uber-shuts-down-service-galveston/79722932/>
- Ariel Bogle** (3 de agosto 2015), “*Uber fights back over tax in Australia*,” Mashable, <http://mashable.com/2015/08/03/uber-fights-tax-australia/#t0bZs82OaPqH>
- Dug Begly**, (25 de septiembre 2015) “*Uber remains popular in Houston as questions about safety, access persist*,” Houston Chronicle, <http://houstonchronicle.com/transportation/article/Uber-remains-popular-in-Houston-as-questions-6530022.php>
- Uber web**, (7 de febrero 2016) “*Seguridad*,” “*Safe rides, safer cities, Going the distance for everyone on the roads*,” <https://www.uber.com/safety>
- Uber Legal**, (8 de abril 2015) “*Términos y condiciones*,” <https://www.uber.com/legal/usa/terms>
- EFE San Francisco**, (10 de diciembre 2014) “*acusado un conductor de Uber por atropellar a una niña*” Heraldo de Aragón, https://www.heraldo.es/noticias/internacional/2014/12/10/acusado_conductor_uber_por_a_tropellar_una_nina_326809_306.html
- EFE Nueva Delhi**, (20 de octubre 2015) “*Condenan a un conductor de Uber por violar a una pasajera en Nueva Delhi*” <http://www.elmundo.es/internacional/2015/10/20/56260e8022601d1e7d8b4594.html>
- Reuters**, (8 de junio de 2017). “*Delhi Uber rape victim ends lawsuit against Company in US Court*,” <https://www.hindustantimes.com/delhi-news/delhi-uber-rape-victim-ends-lawsuit-against-company-in-us-court/story-AVqUDwVanOwfffTlxcWSFJ.html>
- AFP** (27 de septiembre 2014) “*Un conductor de Uber, acusado de golpear con un martillo en la cabeza a un cliente en San Francisco*” <http://www.elmundo.es/internacional/2014/09/27/5426fe30e2704ec8158b4572.html>
- Ellen Huet**, (30 de septiembre 2014) “*Uber Rider Might Lose An Eye From Driver’s Hammer Attack. Could Uber Be Held Liable*” Forbes, <http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2014/09/30/uber-driver-hammer-attack-liability/>
- Dara Kerr**, (17 de abril de 2015) “*Uber’s background checks don’t catch criminals, says Houston*,” CNET, <http://www.cnet.com/news/ubers-background-checks-dont-catch-criminals-says-houston/>

- Carolyn Said**, (19 agosto de 2015) "DA: major flaws in Uber background checks allow criminal drivers," San Francisco Chronicle, <http://www.sfgate.com/business/article/DA-major-flaws-in-Uber-background-checks-allow-6453865.php>
- Adrienne Lafrance and Rose Eveleth** (3 de marzo 2015) "Are Taxis Safer Than Uber?," The Atlantic,, <http://www.theatlantic.com/techonology/archive/2015/03/are-taxis-safer-than-uber/386207/>
- Dara Kerr**, (7 de abril 2015) "Uber's background checks don't catch criminals, says Houston," CNET, <http://www.cnet.com/news/ubers-background-checks-dont-catch-criminals-says-houston/>
- Dara Kerr**, (8 de octubre 2014) "How risky is your Uber ride? Maybe more than you think," CNET, <http://www.cnet.com/news/how-risky-is-your-uber-ride-maybe-more-than-you-think/>
- Jonathan Hall, Alan Krueger**,(enero de 2015) "An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States" <http://arks.princeton.edu/ark:/88435/dsp010z708z67d>
- Mike Isaac and Natasha Singer**, (junio de 2015) "California Says Uber Driver Is Employee, Not a Contractor," New York Times, http://www.nytimes.com/2015/06/18/business/uber-contests-california-labor-ruling-that-says-drivers-should-be-employees.html?_r=0
- David Placer** (16 de septiembre 2017) "Uber contrata como falsos autónomos hasta a sus directivos en España" https://www.economiadigital.es/directivos-y-empresas/uber-contrata-como-falsos-autonomos-hasta-a-sus-directivos-en-espana_508407_102.html
- Patricia Tubella** (28 de octubre 2016) "La justicia británica reconoce a los conductores de Uber como empleados de la firma", https://elpais.com/economia/2016/10/28/actualidad/1477672146_576857.html
- EFE**, (10 de noviembre 2017) "Revés judicial para Uber en Londres: los conductores de la plataforma en Reino Unido no son autónomos" <http://www.eleconomista.es/tecnologia/noticias/8736033/11/17/Reves-judicial-para-Uber-en-Londres-los-conductores-de-la-plataforma-en-Reino-Unido-no-son-autonomos.html>
- Hannah Jane Parkinson**, (29 de julio 2015) "Uber faces legal action in UK over driver's rights," The Guardian, <http://theguardian.com/technology/2015/jul/29/uber-legal-action-uk-drivers-rights>
- Carolyn Said**, (1 de septiembre 2015) "Calif. Uber drivers get class-action status in employment suit," San Francisco Chronicle, <http://sfgate.com/business/article/Calif-Uber-drivers-get-class-action-status-in-6479042.php>
- Mike Isaac**, (27 de enero 2016), "Lyft Agrees to Sttle Class-Action Lawsuit With CALIFORNIA Drivers," New York Times, <http://bits.blogs.nytimes.com/2016/01/27/lyft-agrees-to-settle-class-action-lawsuit-with-california-drivers/>
- Annie Lowry**, (9 de julio 2015) "The Uber Economy Requires a New Category of Worker, Beyond 'Employee' and 'Contractor'," New York Magazine, <http://nymag.com/daily/intelligencer/2015/07/uber-economy-requires-a-new-category-of-worker.html#>

John Gapper, (21 de enero 2015) "Technology has to create more than disruption," Financial Times, <https://www.ft.com/content/b0e9e5f0-9fea-11e4-aa89-00144feab7de>

Manuel Marraco, (4 de junio 2018) "El Tribunal Supremo avala las limitaciones a la actividad de las VTC frente a los taxis" El Mundo, <http://www.elmundo.es/economia/2018/06/04/5b1538cbe5fdea8d188b4596.html>

Juan Sanhermelando (20 de diciembre de 2017) "Victoria de los taxistas: el TJUE falla que Uber es un servicio de transporte" El Español, https://www.lespanol.com/economia/empresas/20171220/victoria-taxistas-tjue-falla-uber-servicio-transporte/270973093_0.html

i