



Universitat
de les Illes Balears

TRABAJO DE FIN DE GRADO

ECONOMIA COLABORATIVA: UBER-TAXI EL CONFLICTO

BARTOMEU MIRÓ NICOLAU

**Grado de Relaciones Laborales
Facultad de Derecho**

Año Académico 2020-21

Nombre Tutor/Tutora del Trabajo Eduard Alonso Paulí

Nombre Tutor/Tutora (si procede)

Se autoriza la Universidad a incluir este trabajo en el Repositorio Institucional para su consulta en acceso abierto y difusión en línea, con fines exclusivamente académicos y de investigación

Autor		Tutor	
Sí	No	Sí	No
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Resumen

Este trabajo versará sobre la economía colaborativa, sus pros y contras, lo que provoca a la economía y la sociedad. Hay muchos ejemplos de economía colaborativa, en este trabajo nos centraremos en el conflicto que se genera con los sistemas de VTC (Uber, Cabify...). Para resumir lo que es la economía colaborativa, es el aprovechamiento de varias personas mediante las nuevas tecnologías para “ayudarse” mutuamente al tener unas necesidades que se complementan.

Índice

1.Introducción-----	6
1.1. Concepto, nacimiento y causas-----	7
1.2. Beneficios y Perjuicios-----	11
1.3. Ejemplos de empresas-----	13
2.Uber qué es? -----	16
2.1 Beneficios e Inconvenientes-----	16
3. Conflicto Uber-Taxi-----	18
3.1.1 Diferencias Uber/taxi: El precio-----	20
3.1.2 Diferencias Uber/taxi: La licencia-----	22
3.1.3 Diferencias Uber/taxi: Relaciones laborales-----	24
4. Mitos-----	25
5. Últimas Noticias-----	28
6. Conclusiones y Opinión Personal-----	31
7. Bibliografía-----	35

Índice Figuras

1. Ilustración 1(huelga taxistas) -----	12
2. Ilustración 2 (Usuarios Uber mensuales) -----	13
3. Ilustración 3 (Usuarios Blablacar) -----	14
4. Ilustración 4 (Denuncias por violación conductores Uber) -----	26
5. Ilustración 5 (Vuelta Uber a Barcelona) -----	28
6. Ilustración 6 (Reserva vehículos por horas) -----	29
7. Ilustración 7 (Pago del taxi con criptomonedas) -----	30

1.Introducción

En este trabajo trataremos de clarificar y tratar el conflicto que hay entre los taxis y las plataformas de economía colaborativa (Uber, Cabify.), para eso primero tendremos que explicar que es y cómo surgió la economía colaborativa.

El grueso de este trabajo será intentar comprender y explicar a que es debido y que motivos llevan a unas partes y otras a estar en conflicto con la otra, este conflicto ha tenido varios momentos de auge importante en los últimos tiempos, debido al cada vez más creciente uso de las plataformas que se engloban en la economía colaborativa.

En el conflicto que tratamos hay muchas aristas y se puede con datos y justificaciones estar de un lado o del otro, al llevar poco tiempo en funcionamiento se está regulando el funcionamiento de estas plataformas mientras van saliendo los conflictos.

1.1 Concepto, nacimiento y causas

La economía colaborativa la podríamos definir como un concepto empresarial novedoso, basado fundamentalmente en el uso de las nuevas tecnologías y la cooperación entre personas que tienen intereses comunes, su cooperación entre ellos, las dos partes sacan un beneficio, este beneficio puede ser económico o de satisfacer una necesidad. Para entenderlo, la economía colaborativa es un fenómeno que está basado en el intercambio o alquiler de bienes y servicios sin la necesidad de tener que desprenderse de ellos.

El hecho principal de la economía colaborativa (el intercambio o alquiler comentado anteriormente) se puede decir que ha existido desde siempre, lo que la colaboración/préstamo (dejar tu coche al vecino) de un servicio o un bien se reducía al grupo cercano de personas (amigos, familiares...), gracias a las nuevas tecnologías, especialmente a las redes sociales, el proceso ahora es posible llevarlo a cabo con gente desconocida y de cualquier parte del mundo.

Este modelo económico de la economía colaborativa se puede asemejar mucho a un intercambio o trueque, que se llevaba a cabo antes de que se inventara el papel moneda, es la forma más antigua de compraventa. El principal inconveniente que había con el uso del trueque era que había que encontrar a una persona que quisiera lo que nosotros ofrecíamos a cambio de algo que nosotros nos interesase.

La economía colaborativa se basa en el intercambio, utilizar o alquilar los bienes o servicios sin necesidad de tener que apropiarse de ellos, esto provoca que para el comprador tenga un precio menor que si tuviera que adquirirlo para siempre y el vendedor consigue unos ingresos extras sin desprenderse del bien o servicio.

Se puede estipular que el nacimiento, explosión y auge del uso de la economía colaborativa en el año 2008, con la explosión de la crisis económica, provocó la necesidad a las personas de buscarse la vida, para encontrar otras formas de conseguir ingresos, esto lo podríamos definir como la causa económica.

Otra causa que posibilitó el surgimiento de esta economía colaborativa es la parte tecnológica, las nuevas tecnologías que estaban en pleno apogeo y especialmente las redes sociales, ayudaron a que las plataformas recién creadas se fueran haciendo más conocidas en todo el mundo.

La siguiente causa que facilitó la economía colaborativa está ligada necesariamente con la anterior, culturalmente la sociedad con las redes sociales, blogs, webs... hizo un cambio en su forma de interactuar, y empleaba estas herramientas para contar las experiencias vitales que les sucedían en el día a día y especialmente cuando usaban las plataformas, la sociedad empezó a dar un valor importantísimo a las valoraciones de internet.

La economía colaborativa también ha traído al mundo un nuevo sistema de control de calidad y servicio. El conocer la opinión de los usuarios que con anterioridad han utilizado un servicio o han comprado un bien en el establecimiento es de gran utilidad, para que la persona se decida a la hora de llevar cabo o no la compra del bien o servicio.

Gracias a las nuevas tecnologías y al auge de las redes sociales el poder comprobar el grado de satisfacción de los clientes/usuarios anteriores a ti es muy fácil. Se ha instaurado un sistema de valoración numérico (puntuable de 1 a 5) o de estrellas (de 1 a 5).

Este sistema de puntuación del servicio, no solo se utiliza en la economía colaborativa ha ido expandiéndose a todos los negocios de la sociedad, en ese proceso de extenderse tuvo mucho que ver la aplicación Google Maps, en esta aplicación/web están la mayoría de las empresas que hay en el mundo, con la valoración de los clientes. El sistema de Google Maps está basado en estrellas y aparte se pueden hacer comentarios.

Amazon es otra empresa en que las reseñas son muy importantes a la hora de elegir entre diferentes productos. El comprador antes de elegir se basa en las reseñas que están publicadas y al final basan su elección teniendo en cuenta las reseñas favorables.

La pregunta que hay que hacerse, es si uno se puede fiar de las puntuaciones y comentarios de la red? Son manipulables las puntuaciones a favor o en contra de la empresa? La respuesta es muy sencilla, sí, hay empresas que pagan para mejorar las puntuaciones de sus productos y provocar que clientes potenciales compren el producto.

En el documental (Equipo de Investigación, 2021) se comprueba como hay empresas que contactan con intermediarios, que se dedican a encontrar personas que se dedican a dar reseñas falsas a cambio de productos gratis.

Uber y taxi también se rigen por el sistema de las calificaciones, para que sirva de guía a los futuros usuarios y al dueño de la empresa para saber si el conductor que trabaja para él ha llevado a cabo un buen servicio.

Uber además de tener una valoración para el conductor hay un hecho diferencial con los taxis, y es que también se valoran a los usuarios/clientes del servicio, es decir Uber utiliza una valoración bidireccional, el usuario valora el servicio del conductor y el conductor valora el comportamiento del cliente (usuario) mientras utiliza el servicio. La valoración del conductor sale de la media de los últimos 500 viajes que ha realizado.

En Uber se puede dar el caso (ya que hay la posibilidad de que el conductor del Uber tiene la flexibilidad de elegir que viajes tomar o no) que el usuario revise la puntuación del conductor y esté de acuerdo en elegirlo para llevar a cabo su viaje, y que el conductor revise la puntuación del usuario y elija no hacer el viaje.

1.2 Beneficios y perjuicios

El principal beneficio de la economía colaborativa, es el hecho que las personas se benefician mutuamente la una de la otra, ya que la persona que por ejemplo alquila de forma temporal su habitación mediante la plataforma Airbnb, consigue tener un beneficio económico de una casa que tenía cerrada o una habitación que no utilizaba, mientras que la otra parte, la persona que alquila la casa o la habitación consigue encontrar un sitio donde pasar un par de días por un precio más económico que un hotel.

Con este ejemplo práctico se ve claramente el beneficio que la sociedad consigue con este tipo de economía, ya que se complementan las necesidades de dos personas que no se conocen de nada y consiguen “encontrarse” para cada uno beneficiarse de las necesidades del otro.

Otro beneficio, es la creación de empleo, ya que se crean nuevas actividades con estas plataformas de economía colaborativa (el repartidor de comida de Glovo, la limpiadora de la casa de alquiler de Airbnb...), según el estudio (Gómez, 2022).

Los perjuicios o inconvenientes de la economía colaborativa entre otros siendo un negocio esencialmente urbano, en las zonas rurales la mayoría de las plataformas no se pueden implementar, por dos motivos, la falta de tecnologías y de demanda, debido que en las zonas rurales hay un nivel demográfico más bajo que las ciudades.

Otro inconveniente para tener en cuenta es que, el auge de esta economía provoca unos perjuicios a las actividades de la economía tradicional, en Madrid y Barcelona ha habido grandes quejas, como en la ilustración 1, con manifestaciones importantes por los trabajadores del taxi contra la plataforma Uber (nos centraremos en este conflicto de intereses), por la falta de una legislación que fiscalice este último.

Ilustración 1

Huelga taxistas

The image is a screenshot of a news article from the website 20 minutos.es. The article is titled "Vuelve la guerra del taxi contra Uber en Barcelona: cientos de vehículos colapsan el centro de la ciudad" (The taxi war returns to Barcelona: hundreds of vehicles collapse the city center). The author is GISELA MACEDO, and the article was published on 10.02.2022 at 10:13H. The article includes two main points: "Los taxistas consideran que Uber les intenta 'amordazar' después de que les haya denunciado por 'anticompetitividad'" and "En la protesta de han participado 570 vehículos según la Guardia Urbana, y unos 2.000 según los organizadores." Below the text is a photograph showing a line of taxis in Barcelona, with a person standing in front of one. The article is part of a page with a navigation bar at the top, a sidebar on the left with a 50% discount offer, and a "BLOGS DE 20MINUTOS" section on the right with several article teasers.

Macedo, G. (2022, 10 febrero). www.20minutos.es

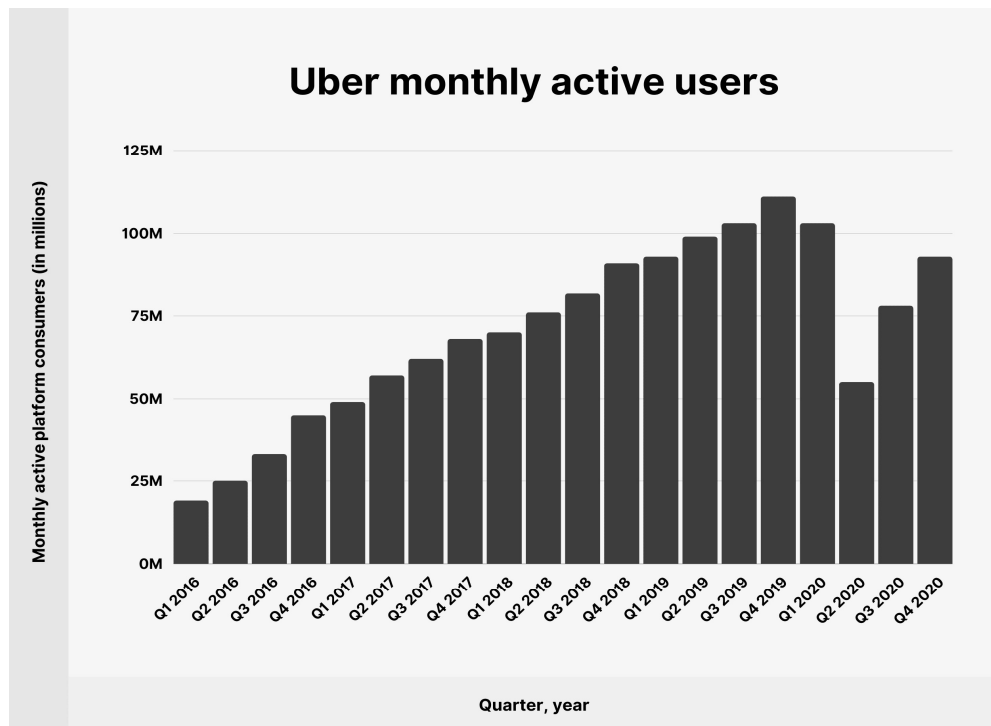
1.3 Ejemplos de empresas

Las empresas que se dedican a la economía colaborativa han tenido un auge muy grande, los hay de diferentes sectores, podemos encontrar desde empresa para compartir vehículos (blablá car); para buscar financiación para un proyecto (Kickstarter); alquilar temporalmente tu casa o habitación (Airbnb).

En la empresa/plataforma que nos centraremos en Uber/Cabify que se basan en prestar un servicio de movilidad, a grandes rasgos se puede identificar claramente como un servicio de taxi, más adelante ya identificaremos las diferencias.

Ilustración 2

Usuarios Activos Uber



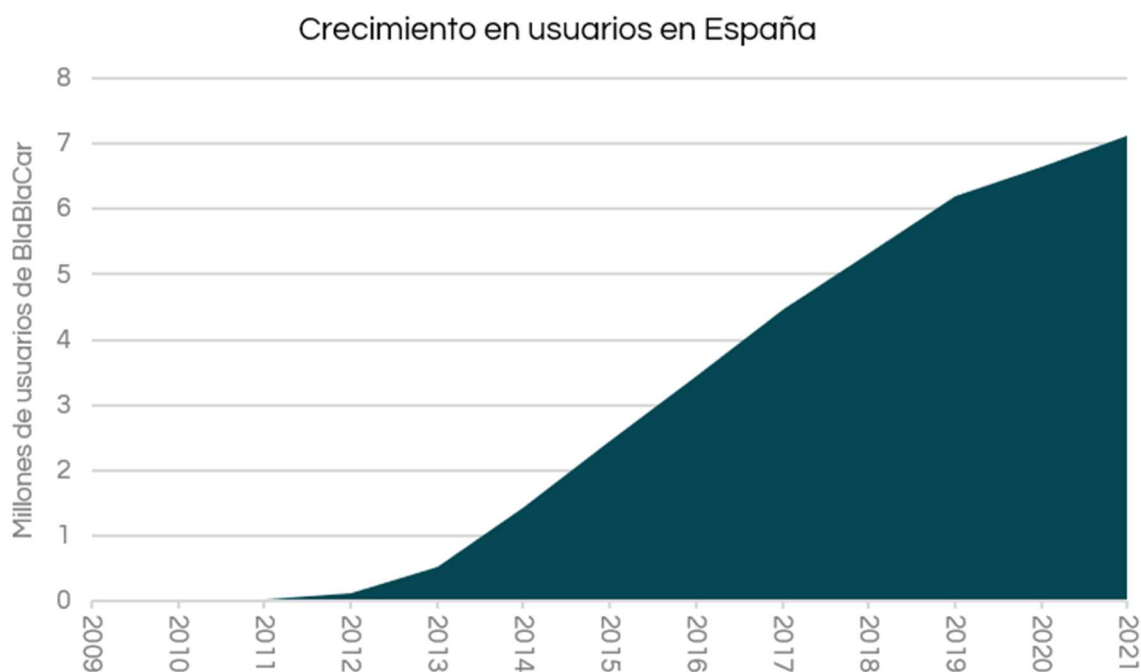
Affde.com. (s. f.). *Affde.* Recuperado 15 de mayo de 2022, de

<https://www.affde.com/es/uber-users.html>

En la ilustración 2 se ve la cantidad de usuarios activos de la plataforma Uber desde el 2016 al 2020. De este gráfico se han de comentar dos cosas: el aumento constante de usuarios mensuales hasta llegar a más de cien millones de usuarios mensuales, (esto constata el auge constante y buena acogida que tiene este servicio) y el otro aspecto a tener en cuenta es la caída masiva en el 2020, debido a las restricciones que hubo por culpa de la pandemia mundial del COVID, tanto a las de movilidad en la ciudad, como sobre todo por el turismo, que son unos grandes consumidores de estos servicios.

Ilustración 3

Usuarios Blablacar



Blablacar. (2021, 20 octubre). *alcanza los siete millones de usuarios en España.*

Hemos de diferenciar Blablacar de Uber, porque no son lo mismo ni tienen el mismo funcionamiento, aunque tienen puntos en común. Blablacar lo podríamos definir como una red social para compartir gastos y viajar de manera más económica. Está enfocado en viajes largos, en que el conductor para reducir gastos del viaje pone a disposición de usuarios el coche, a cambio de una cantidad de dinero que le reduce el coste del viaje, mientras los usuarios consiguen llevar a cabo el trayecto a un precio inferior al que le hubiera costado con el transporte público.

2. Uber. Qué es?

Uber es una plataforma que se dedica al transporte de personas vía una aplicación. Uber nació en 2009 con la idea de conseguir reducir el coste del transporte compartiendo vehículo y con la intención de conseguir encontrar transporte con solo pulsar un botón.

2.1 Beneficios e Inconvenientes

Algunos inconvenientes que llevan este tipo de plataformas es que muchos de los conductores son como robots, ya que no son autóctonos de la ciudad donde operan ni mucho menos la conocen, ya que están unos meses en una ciudad, luego se trasladan a otra, esto provoca un servicio peor, ya que al no conocer la ciudad bien (como si la conoce un taxista) el trayecto puede ser más largo por errores del conductor, no provocan un aumento del precio de la carrera o trayecto, al ya estar prefijado el precio con anterioridad pero sí que puede ser una molestia para el usuario si quiere hacer el trayecto de forma rápida.

El inconveniente más peligroso de estas plataformas, que al ir cogiendo cada vez más cantidad de usuarios, puede llegar a crearse un monopolio, si llegase a pasar esto, el mercado al estar dominado por una o dos empresas harían una subida de precios constante y eliminaría el juego de la oferta y la demanda, repercutiendo negativamente al consumidor final.

Esta posibilidad es la que más temor i recelo provoca a los usuarios que no terminan de ver con buenos ojos el modelo de negocio y las formas de los VTC. No sería un monopolio total del 100% de los usuarios, pero las diferentes y pequeñas empresas que intentarían entrar en el mercado del transporte de

personas no podrían competir de tú a tú con las empresas grandes y solo tendrían unos nichos de mercado muy pequeños.

No hay ningún impedimento legal que más empresas vayan entrando a formar parte del mercado del transporte de personas, la única regulación para limitar la cantidad de empresas es con las licencias, si las empresas mayoritarias quisiesen evitar que entrasen nuevos competidores se harían con todas las licencias, al disponer de un músculo financiero más grande.

Una forma para evitar que llegue a haber un monopolio de casi todo el mercado, sería constituir una empresa de transporte de taxis/VTC que se encargue de contrarrestar el precio que estipularían las empresas que intentaran provocar un monopolio.

3. Conflicto Uber-Taxi

Desde que la plataforma “desembarcó” en España ha habido un conflicto entre el sector del taxi contra los VTC (Vehículo de Transporte con Chofer). Este conflicto ha ido aumentando en las grandes ciudades, hasta llegar incluso a movilizaciones del sector del taxi colapsando las grandes ciudades (Madrid, Barcelona...) y a enfrentamientos físicos entre estos y los conductores de la plataforma Uber.

Este conflicto tiene muchas aristas y no es de fácil solución, es un conflicto que no es claro, en el sentido de ponerse de lado de una de las dos partes.

El principal motivo de queja por parte del sector de taxis contra los VTC y con el consecuente conflicto, es el tema de las licencias para los VTC. En un principio estas licencias estaban destinadas para limusinas. Por ejemplo en Madrid fue a partir de 2017 que los VTC, deben llevar un distintivo en la parte delantera y trasera del vehículo.

Este distintivo era una de las exigencias que pedía el sector del taxi, ya que así se pueden identificar los VTC. La gran queja por parte del sector del taxi con las licencias es el hecho que hay una gran diferencia para conseguir una licencia para trabajar como taxista, es mucho más cara. Las licencias de taxis pudieron llegar a costar unos 15.0000 euros, mientras que las licencias de VTC cuestan 5.000 euros, pero con la alta demanda i la escasez en muchos lugares de nuevas autorizaciones, ha provocado que las licencias de segunda mano lleguen a los 5.0000 euros.

Las licencias de los taxistas, las dan los ayuntamientos, este precio tan elevado que hay que pagar para poder tener una licencia, es porque no hay licencias nuevas, ya que si hubiera de nuevas el precio de las licencias ya existentes bajarían. Se dan casos en que hace décadas que los ayuntamientos no han sacado nuevas licencias, según la noticia (Ultima Hora, 2021), esto provoca que las licencias actuales sean un seguro de vida y de jubilación para las personas que ostenten una, ya que podrán venderla por una gran cantidad.

Uno de los argumentos de no aumentar el número de licencias en las zonas turísticas como Balears, es el hecho que en la temporada baja con los taxis que hay bastan para la población, el problema de este pensamiento y actuación es que cuando llega la temporada alta, los meses de primavera y verano la cantidad de taxis es muy inferior a la necesaria, provocando que las personas tengan problemas para poder encontrar uno. (Ultima Hora, 2021)

Este problema lleva al otro gran problema i queja por parte los taxistas, i es la falta de legalidad y control por parte las autoridades, el ejemplo más claro y al mismo tiempo motivo de gran discusión es el hecho que en 2019 por ley tenía que haber una licencia de VTC cada 30 taxis, pero en la realidad hay una licencia de VTC por cada 10 taxis.

Para poder respetar la ley y la proporción hay solo dos soluciones, la que prefieren los taxistas en sus quejas y huelgas, reducir las licencias de VTC que se dieron antes de que se regularan las ratios. Esta solución sería contraproducente y perjudicaría a las personas que consiguieron las licencias de forma legal; la otra solución, (y los taxistas no están a favor) es sacar licencias nuevas de taxis hasta conseguir la ratio correspondiente a la ley.

3.1.1 Diferencias Uber/taxi: El precio

La gran diferencia y punto de fricción es en el tema del precio de la carreras o viajes. Las plataformas como Uber cobran 1.20 euros por kilómetro recorrido más 10 céntimos adicionales por cada minuto que esté en marcha, no hay que olvidar que hay un cobro mínimo de 5€ si cancelas el viaje, como vemos es un sistema claro y sencillo de sacar una estimación de lo que te puede costar el viaje de un punto de la ciudad a otro. Aunque hay que tener en cuenta que el precio puede variar dependiendo de la cantidad de conductores disponibles en ese momento y la zona que lo busques.

Los defensores del servicio de VTC es que en todo momento sabes que te va a costar el viaje, ya que es un precio cerrado al contratar el servicio, cosa que, con el viaje en taxi no sabes el precio hasta terminar el recorrido.

Al contrario de la claridad con la que se saca el precio de Uber, el precio de una carrera con el taxi es mucho más complicado, ya que se tienen en cuenta muchos factores; primero, hay una cantidad fija por inicio del servicio 2.40 euros, después hay una cantidad por kilómetro 1.05 euros y una cantidad por el tiempo transcurrido 0.34 euros por minuto.

El gran problema es que las cantidades por distancia y por tiempo no se aplican simultáneamente, depende de la velocidad en que se circula, cosa que complica mucho el poder calcular con antelación el coste de una carrera.

En el tema del precio hay diferencias, pero son pequeñas, el gran punto de fricción entre unos y otros, es por quien es el encargado de fijar un precio u otro, en el caso de Uber el encargado de fijar el precio es la propia empresa. En el taxi los encargados de fijar los precios son las ciudades o los distritos.

Uber como empresa de cada viaje que haga un conductor con uno de los coches VTC, se lleva un 25% del precio que se le cobra al cliente. (Mira Como Se hace, 2020) Los precios están sacados de un estudio del 2016

3.1.2 Diferencias Uber/taxi: La licencia

La diferencia a la hora de tener licencia de los taxis o los Uber es el otro gran tema de conflicto entre unos y otros. En el 2018 el gobierno de España aprobó el Real Decreto para regular la concesión de licencias de VTC, que fueron traspasadas a los ayuntamientos. En lo que si hay igualdad entre los taxis y los VTC, es que los ayuntamientos son los encargados de expedir las licencias nuevas tanto para unos como otros.

El precio de las licencias de los taxis no es igual en toda España, ya que al gestionarlo las diferentes comunidades y ciudades varia de un sitio a otro. En las dos ciudades principales, Madrid y Barcelona, se mueven en unos precios similares 130.000 y 150.000 euros. Pero estos precios son “una foto del momento”, ya que el precio de las licencias se basa en un mercado de la oferta y la demanda.

La gran diferencia de precio entre las licencias de taxis y las de los VTC, (cuestan unos 50.000 euros) es que una sola persona solo puede disponer de dos licencias, mientras que las licencias de VTC son infinitas para cada persona, y aunque haya una regulación de 1 licencia VTC por cada 30 de taxi, no se cumple.

La limitación de las licencias de taxis a dos por persona, es lo que provoca que haya un precio tan elevado por una licencia, incluso se puede llegar a encontrar licencias que se venden por más de 500.000 euros.

Otro dato para tener en cuenta de las licencias VTC es el territorio donde se han dado más licencias VTC, mientras en comunidades y ayuntamiento han restringido su uso y han expedido menos licencias, sería el caso de Catalunya,

mientras que en otros territorios expiden muchas licencias, sería el caso de Madrid, donde en el año 2019 de las 16.550 licencias que había en toda España, más de la mitad estaban destinadas para trabajar en Madrid, concretamente 8.312. (Page, 2020)

3.1.2 Diferencias Uber/taxi: Relaciones laborales

Como son las relaciones laborales de cada una de las dos opciones que tratamos en este trabajo también se verá y se entenderá un poco más el conflicto entre Uber y el taxi.

En el taxi nos podemos encontrar las dos opciones de trabajadores, los que lo son por cuenta propia, es decir son autónomos, son sus propios jefes ya que establecen ellos sus horarios, en este caso hay dos opciones que ellos mismos posean la licencia del taxi o que hay una subcontrata de alguien que posea la licencia, se la alquile a cambio de una cantidad de dinero pactada.

La otra opción que nos podemos encontrar es que una persona o empresa disponga de un par de licencias y contrate trabajadores para que lleven los taxis haciendo turnos a cambio de un salario a final de mes. Que el conductor del taxi no sea el propietario de la licencia llega al 27% de las licencias. (*“Estudio del Servicio del Taxi”, abril de 2017*)

En el caso de los VTC la gran mayoría, aunque hay alguna excepción, los que conducen las VTC sean trabajadores por cuenta ajena, contratados por una multinacional que posee una gran cantidad de licencias. En el año 2019 de las 13.000 licencias existentes en ese momento en España, 2.000 de estas eran del Grupo Auro, era el segundo mayor propietario de licencias VTC, esto es un 15,38%. (Juste, 2019)

4. Mitos

Uno de los mitos más extendidos es con el tema de los precios, de que los taxistas abusan en los precios y que es más barato usar Uber/Cabify. En este punto hemos de prestar atención, ya que mientras los taxis el precio/tarifa viene regulado por las diferentes administraciones de la zona en que se coja el taxi, básicamente la regulación la hacen las comunidades autónomas. Mientras que el precio del trayecto hecho con Uber lo establece la propia empresa, esto puede provocar un problema al poder llegar a conseguir un monopolio y establecer precios abusivos a los clientes.

Otro gran mito, es que en Uber/Cabify el conductor te trata mejor y el servicio es más personal, esta afirmación no se puede entender como “el modus operandi” de todos los conductores, además de la facilidad que hay para poder llegar a ser conductor de Uber. No hay un proceso de selección muy exhaustivo ni complicado, en la web de la empresa (<https://www.uber.com/do/es/drive/>) te especifica los requisitos (tener más de 18 años, disponer de carné de conducir y ver un video de entrenamiento).

El tener unos requisitos tan sencillos de cumplir hace que cualquier persona pueda ser conductor y esto provoca situaciones como el de la Ilustración 4.

Ilustración 4

Denuncias por violación conductores uber



Pozzi, S. (2019, 6 diciembre). *Uber recibió 464 denuncias por violación en sus vehículos en EE UU entre 2017 y 2018*. El País.

Aunque sea un tanto por ciento bajo en comparación con la cantidad total de viajes que hace la empresa, es un problema importante que personas dispuestas a llevar a cabo violaciones hayan pasado los filtros para ser conductor de Uber.

Podríamos considerar que el control de los antecedentes de las personas que se van a encargar de trabajar para Uber no es muy exhaustivo. De todas formas Uber tiene una serie de razones por las que despiden al conductor, desde dar viajes gratuitos a familiares o amigos hasta por tener bajas calificaciones de los usuarios que han utilizado el servicio con él. (Entrenamiento.com, 2017)

Este último motivo provoca un conflicto importante, ya que el despido lo lleva a cabo de forma automática basándose en un algoritmo, al bajar la

puntuación a 4.6 estrellas de 5 se desactivan automáticamente las cuentas del conductor de la aplicación. Ya ha habido conductores de Uber que han puesto demandas al considerar que es un despido improcedente, la resolución de estas demandas marcará la jurisprudencia y el devenir en los siguientes despidos o no de la compañía.

Un hecho más a tener en cuenta en lo referente a la expulsión de un conductor de Uber no son los motivos, ya que estos son subjetivos y para eso está la ley que marcara jurisprudencia para saber qué motivos son legales y cuales no, lo más importante es la forma en que se lleva a cabo la expulsión. Como hemos comentado es de forma automática, basándose en un algoritmo que sin mediar ninguna persona, incapacita la cuenta de usuario del conductor para que no pueda volver a entrar a la app y así ya no pueda volver a trabajar para Uber.

El proceder de esta forma con el despido también es una de las consecuencias y problemas de la economía colaborativa y la economía en general actual, la automatización de la mayoría de los aspectos de nuestras vidas, y el hecho que no sea una persona la que decida si no, un algoritmo se puede llegar a casos en que hay un perjuicio ya que un algoritmo se basa solo en números y no ve más allá.

El mundo del taxi tampoco se libra de problemas con sus conductores, el temor de un turista al llegar a una ciudad es que el taxista no le intente timar al desviarse de su ruta para poder cobrarle más. Es tan alta la probabilidad de que esto ocurra que Google Maps, según la noticia (de la Calle, 2019), ha añadido una función a su aplicación para que avise en el momento si el taxista se desvía más de 500 metros de la ruta, pero el usuario ha de estar atento de si el cambio de ruta es debido a accidentes u obras, que la aplicación puede no tener en cuenta.

5. Últimas Noticias

La economía colaborativa y en especial el conflicto entre Uber y taxi, es un tema que está en constante actualización, durante el transcurso de elaboración de este trabajo van saliendo nuevas noticias que vamos a ir comentando que provocan cambios, ya no solo en el momento sino en el futuro de la economía, ya que tiene repercusiones no solo en los trabajadores de estos sino en un montón de otros bienes y servicios.

Ilustración 5

Vuelta Uber Barcelona

La vuelta de Uber a Barcelona revive el conflicto con los taxistas

La multinacional estadounidense retoma la actividad en la capital catalana a partir del martes, pero solo como aplicación intermediaria para taxis

JOSEP CATÀ FIGULS

Barcelona - 10 MAR 2021 - 15:41 CET

Figuls, J. C. (2021, 10 marzo). *La vuelta de Uber a Barcelona revive el conflicto con los taxistas*. El País.

Si esta propuesta de Uber, de la ilustración 5, de que los taxistas utilicen su app para prestar el servicio y cubrir la demanda que tienen llega a buen puerto, puede ser que se empiece a ver el final del conflicto entre las dos partes, aunque no tenga la aceptación de todo el mundo del taxi. Si va cogiendo forma esta opción puede que sea la solución definitiva al conflicto.

Ilustración 6

Reserva vehículos por horas



Uber trae a España la reserva de vehículos por horas: llega a Madrid y Málaga

El nuevo servicio de la estadounidense contará con un precio por hora de 49 euros en Madrid y de 90 euros en Málaga.

22 marzo, 2022 - 03:26

GUARDAR

Elizondo, M. (2022, 22 marzo). *Uber trae a España la reserva de vehículos por horas: llega a Madrid y Málaga*. El español.

Con la noticia de la ilustración 6, vemos la posible evolución de los VTC como Uber, en lugar de tener que esperar a que otro cliente de la zona solicite un viaje, se puede tener ya pactado y contratado el servicio por un par de horas. Este hecho imposibilita que el taxi pueda competir, ya que más que buscar un trayecto con este servicio lo que busca el cliente es un chofer para un par de horas, mientras que el negocio del taxi es el ir haciendo diferentes carreras.

Ilustración 7

Pago del taxi con criptomonedas



Higuera, A. (2022, 8 mayo). *Los taxis de Madrid incorporan el pago con criptomonedas por primera vez*. 20bits.

Con la noticia, de la ilustración 7, se muestra una manera de poder competir de tú a tú, de los taxis con los VTC, al final el cliente elegirá entre uno u otro por varios motivos, alguno elegirá por precio, otros por la calidad del servicio, mientras que en el caso de los que tengan criptomonedas, el hecho de poder hacer el pago con ellas les hará decantarse por quien les ofrezcan esta posibilidad.

6. Conclusiones y Opinión Personal

Como ya hemos comentado con anterioridad el tema del conflicto entre Uber Y el Taxi, es un conflicto en el que hay muchas aristas y no hay una de las dos partes que tenga la verdad absoluta.

A mi entender Uber, Cabify y todo tipo de plataformas de este estilo, no solamente de transporte de personas (AirBnB, Crowdfunding...) han llegado para quedarse en nuestra sociedad y el día a día. La economía colaborativa está cada día más presente y va a ir creciendo cada vez más. Para mí es importante ver el contexto en que se ha ido desarrollando este sistema.

Con el fin de la guerra fría, el capitalismo se convirtió en el sistema social casi único en todo el mundo, aunque en algunos países que defienden el socialismo/comunismo también practican el capitalismo, incluso más feroz (China). Este modelo social para resumirlo es que los medios de producción han de estar en manos privadas y estar creando riqueza de manera constante, y aunque el capitalismo promulgue el individualismo en contraposición al comunismo, que promueve que las ganancias individuales se sacrifiquen para el bien común de la sociedad.

Aunque parezca negativo, el capitalismo es el sistema social que más beneficia la economía colaborativa, porque al potenciar el estar produciendo constantemente e ir aumentando la riqueza de uno mismo, lleva a la gente a querer sacar beneficio de situaciones u objetos en los que en un principio no había posibilidad de ello, como alquilar tu casa los días que estas de vacaciones vía AirBnB.

El problema del sistema capitalista y del que se aprovecha la economía colaborativa, es que las diferencias sociales y económicas se hacen más grandes, ya que no hay una redistribución correcta de la riqueza, la economía colaborativa se aprovecha en el sentido que al haber personas con un nivel adquisitivo bajo, aceptarán trabajos con un salario bajo (conductores Glovo, Uber...), mientras que las grandes empresas se aprovechan de esta situación.

Según mi opinión era necesario para entender el conflicto saber en qué sociedad vivimos y que sistema económico es el que domina el mundo, sabiendo esto se entiende más y mejor como ha aumentado la economía colaborativa.

Desde el punto de vista de un país, en este caso de España, refiriéndose a la economía cada una e las dos opciones a potenciar/beneficiar tiene sus efectos positivos y negativos.

Teniendo en cuenta la cantidad de personas que consiguen trabajar con un sistema u otro no varía mucho. La gran diferencia y donde hay que estar mas atento es donde tributan uno y otros. Los taxistas tributan en España, cosa que hace que el estado recaude una cantidad que puede volver a invertir y repercutir en la sociedad con sanidad pública, mejores carreteras... El problema es con las grandes multinacionales al estilo Uber (Google, Amazon...) que tributan un tanto por ciento bajo de la cantidad de beneficios que obtiene, con artimañas fiscales, lo que provoca que el estado no consiga recaudar la cantidad real de los beneficios que saca la empresa de su actividad en España.

Ha habido más de un motivo por el que se ha llegado al conflicto entre los taxis y los VTC. Para empezar el negocio del taxi antes de aparecer los VTC estaba muy anticuado, ya había nuevas tecnologías pero seguían, por así decirlo, anclados en el pasado, no hace tanto tiempo seguían utilizando radio

taxi y el teléfono como métodos para pedir un taxi, aparte claro está el tomarlo en la misma calle. Habiendo nuevas tecnologías este sector no tenían intención de actualizarse.

Al no ampliar el número de licencias de taxi desde hace muchos años, pero ir aumentando el número de clientes potentes (sobre todo por la explosión del turismo de masas) había un descuadre entre la demanda y la oferta, donde los usuarios salían perdiendo por el mal servicio que tenían o directamente al no encontrar taxis. El tema del precio también es más complicado, ya que no puedes tener certeza de que te va a costar el viaje hasta que llegues al destino.

Totalmente diferente están los VTC, como Uber, Cabify... que su negocio está fundamentado en las nuevas tecnologías, ya que se basan en el uso del teléfono móvil con una aplicación para encargarse del viaje y sabiendo el precio del viaje antes de coger el VTC, con este sistema el usuario tiene más facilidades a la hora de encontrar vehículo y saber que le va a costar el viaje.

La pregunta importante es, la regulación de licencias tanto de taxis como de VTC consigue un mejor servicio para el usuario? En mi opinión no tendrían por qué estar reguladas el número de licencias, el primer punto para hacer esta afirmación es la dificultad que conlleva el ajustar el número de licencias para hacer frente a la demanda de la población, que está en constante fluctuación con el turismo.

Si no estuviera regulado el número de licencias que hay, podría haber un mercado libre en que la oferta y la demanda regulara los precios, y los beneficiarios serían los usuarios. En otros negocios de bienes o servicios, por ejemplo los bares, no están regulados el número máximo de bares por ciudad, los clientes premian al que ofrece un mejor servicio/precio yendo a ese bar, pasaría lo mismo con los taxis y los VTC.

El inconveniente principal de la liberalización del mercado es que entre pocas empresas tengan la mayoría de las licencias y quebrar el mercado con precios bajos para expulsar a la competencia y así conseguir más cuota de mercado y después subir precios, esto sería perjudicial para los autónomos pequeños y los clientes finales. La solución podría ser poner un límite de licencias por persona/empresa.

Otro cambio necesario aparte de la limitación de licencias es el precio de los viajes, mientras que los taxis han de aplicar unas tarifas fijadas administrativamente, Uber no lo hace. El taxi no puede competir con los VTC, aquí hay dos posibles soluciones: a) No fijar el precio administrativamente del taxi y que haya un mercado libre que se regule con la oferta y la demanda, sería en mi opinión la mejor solución; b) la otra opción es regular el precio que cobran los VTC.

Si se decantarán por la primera opción para intentar evitar abusos a los clientes se podría crear una empresa de transporte público, para ir ofreciendo unos precios más reducidos que el transporte privado, así no podrían poner el precio que quisieran, ya que tendrían de referencia la empresa pública.

7. Bibliografía

As.com. (2021, 12 noviembre). *¿Cuánto cuesta una licencia de taxi y cuáles son los requisitos para ser taxista?*

https://as.com/diarioas/2021/11/12/actualidad/1636739511_112202.html

Chaves, A. (2020, 15 octubre). *Historia de Uber: nacimiento, crecimiento. . . y crisis de la app que revolucionó la movilidad urbana*. Marketing 4

Ecommerce - Tu revista de marketing online para e-commerce.

<https://marketing4ecommerce.net/historia-de-uber-como-se-creo/>

colaboradores de Wikipedia. (2022a, abril 27). *Economía colaborativa*.

Wikipedia, la enciclopedia libre.

https://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa_colaborativa

colaboradores de Wikipedia. (2022b, abril 30). *Uber*. Wikipedia, la enciclopedia

libre. <https://es.wikipedia.org/wiki/Uber>

de la Calle, R. (2019, 22 octubre). *Google Maps ya te avisa si tu Taxi se desvía de su ruta*. Cinco Días.

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/10/22/lifestyle/1571738508_941821.html

El Mundo. (2019, 10 mayo). *¿Qué es un VTC, qué lo diferencia de un taxi y cómo funcionan las licencias?* ELMUNDO.

<https://www.elmundo.es/economia/2018/08/01/5b6182aa22601d974b8b4583.html>

Entrenamiento.com. (2017, 8 agosto). *10 razones para que un conductor de Uber sea expulsado de la plataforma*. Entrenamiento.
<https://www.entrenamiento.com/tecnologia/apps/razones-para-que-conductor-uber-sea-expulsado/>

Equipo de Investigación. (2021, 15 octubre). *Habla un mediador entre falsos reseñadores y empresas chinas: "Se puede ganar entre 2.000 y 3.000 euros a*. LaSexta. https://www.lasexta.com/programas/equipo-investigacion/noticias/habla-mediador-falsos-resenadores-empresas-chinas-puede-ganar-2000-3000-euros-mes_202110156169e9c395a4560001ac5cd3.html

Faes, I. (2020, 31 octubre). *¿Despido improcedente? Cuatro conductores llevan a Uber a los tribunales en Holanda tras despedirles su . . .*
elEconomista.es.
<https://www.eleconomista.es/legislacion/noticias/10860771/10/20/Despido-improcedente-Cuatro-conductores-llevan-a-Uber-a-los-tribunales-en-Holanda-tras-despedirles-su-algoritmo.html>

García, É. (2018, 12 septiembre). *Chipi, la aplicación que compara las tarifas de Cabify, Uber y MyTaxi en tiempo real*. Xataka Móvil.
<https://www.xatakamovil.com/aplicaciones/chipiapp-la-aplicacion-que-compara-las-tarifas-de-cabify-uber-y-mytaxi-en-tiempo-real>

- García, J. (2022, 6 mayo). *¿Qué es la calificación de pasajeros de Uber y cómo verificarla?* Experto Geek. <https://expertogeek.com/que-es-la-calificacion-de-pasajeros-de-uber-y-como-verificarla/>
- Gómez, M. V. (2022, 17 febrero). *Doce millones de personas en la UE trabajaron a través de plataformas digitales en 2021*. El País. <https://elpais.com/economia/2022-02-17/doce-millones-de-personas-en-la-ue-trabajaron-a-traves-de-plataformas-digitales-en-2021.html>
- Infotaxi. (2018, 27 febrero). *¿Cuánto cuesta una licencia de taxi?* Infotaxi.net. <https://www.infotaxi.net/cuanto-cuesta-una-licencia-de-taxi/>
- Juste, M. (2019, 8 julio). *El gestor de licencias VTC, Grupo Auro, levanta 10 millones de euros*. Expansión.com. <https://www.expansion.com/economia-digital/companias/2019/07/08/5d236bb4e5fdeac67f8b45c3.html>
- La Social Media. (2022, 9 marzo). *La importancia de las opiniones en Google Maps*. <https://lasocialmedia.es/opiniones-google-maps>
- Mira Como Se hace. (2020, 24 septiembre). *Uber es una de las compañías de transporte más eficientes del. . .* <https://miracomosehace.com/porcentaje-cobra-uber-viaje/>
- Page, D. (2020, 14 enero). *Madrid, paraíso de Uber y Cabify: concentra ya la mitad de todas las VTC de España*. El Independiente. <https://www.elindependiente.com/economia/2020/01/14/madrid-paraíso-de-uber-y-cabify-concentra-ya-la-mitad-de-todas-las-vtc-de-espana/>

Taxi. (s. f.). *Tarifas*. Recuperado 15 de mayo de 2022, de

<https://taxi.amb.cat/es/taxista/tarifas>

Todo Taxi. (2020, 28 octubre). *Demandan a Uber por despedir a conductores basándose en calificaciones*. <https://todotaxi.org/demandan-a-uber-por-despedir-a-conductores-basandose-en-calificaciones/>

Uber. (s. f.). *Regístrate como socio conductor en la app de Uber en República Dominicana*. Recuperado 15 de mayo de 2022, de

<https://www.uber.com/do/es/drive/>

Uber.com. (s. f.). *Cómo funcionan las valoraciones por estrellas | App del conductor*. Uber. Recuperado 15 de mayo de 2022, de

<https://www.uber.com/es/es-es/drive/basics/how-ratings-work/>

Ultima Hora. (2021, 28 abril). *Cort no saca nuevas licencias de taxi desde hace treinta años*.

<https://www.ultimahora.es/noticias/palma/2021/04/20/1256821/cort-saca-nuevas-licencias-taxi-desde-hace-treinta-anos.html>

Xataka. (2016, 29 agosto). *¿Uber, Cabify o Taxi? Con esta calculadora podrás saber cuál es más barato*. <https://www.xataka.com/aplicaciones/uber-cabify-o-taxi-con-esta-calculadora-podras-saber-que-te-interesa-mas#:~:text=El%20sistema%20de%20tarifas%20de,nos%20cuesta%205%2C80%20euros>.