



Percepciones sobre el conflicto UBER-TAXISTAS en Costa Rica

Perceptions about UBER-TAXIS conflict in Costa Rica

Maritza Rodríguez Soto

Instituto de Estudios Sociales en Población (IDESPO)

Universidad Nacional, Costa Rica

maritza.rodriguez.soto@una.ac.cr

Laura Solís Bastos

Instituto de Estudios Sociales en Población (IDESPO)

Universidad Nacional, Costa Rica

laura.solis.bastos@una.ac.cr

Resumen

Este artículo aborda el conflicto que surge en el país, desde el inicio de operaciones de la plataforma Uber en el año 2015, entre conductores de esta aplicación y choferes de taxis regulares. Esta coyuntura ha permitido analizar este fenómeno desde distintas aristas, tales como el desarrollo de aplicaciones tecnológicas como parte de las dinámicas de desarrollo capitalistas, que desvinculan la figura patronal de la población que ejerce este oficio, la precarización laboral y sus implicaciones en lo que respecta a los derechos laborales, las afectaciones que ha generado el Covid-19 en las personas colaboradoras de Uber, y la falta de regulación por parte del Estado costarricense ante la operación de las empresas de servicios de transporte de personas a través de aplicaciones tecnológicas. Las fuentes de información empleadas para este análisis se fundamentan en la encuesta Percepción sobre aspectos de la coyuntura y culturas políticas en Costa Rica 2018, realizada por el Programa Umbral Político de IDESPO-UNA, aplicada a una muestra de 1 003 personas a nivel nacional, mediante telefonía celular; además, se realizaron dos entrevistas a conductores Uber, revisión de noticias en medios de comunicación referentes al conflicto, y revisión de los proyectos de ley presentados por el Poder Ejecutivo ante la Asamblea Legislativa Costarricense, para

Recibido: 10 de agosto, 2020

Aceptado: 22 de noviembre, 2020

Doi: [10.15359/ra.1-30.6](https://doi.org/10.15359/ra.1-30.6)

Licencia Creative Commons. Atribución-No-Comercial. Compartir Igual 4.0 Costa Rica

la regulación de este tipo de servicios de transporte de personas en el país, así como otra documentación vinculada a estos expedientes.

Palabras claves: Uber, precarización laboral, Covid-19, regulación del Estado, derechos laborales

Abstract

This article is about the conflict that arises in the country, since the Uber platform began operations in 2015, between the drivers of this application and the drivers of regular taxis.

This conjuncture has allowed us to analyze this phenomenon from different angles, such as: the development of technological applications as part of the capitalist development dynamics, which disconnect the employer figure from the population that exercises this job, labor precarization and its implications in what respects labor rights, the effects that Covid-19 has generated in Uber collaborators, and the lack of regulation by the Costa Rican State regarding the operation of people transportation services companies through technological applications.

The sources of information used for this analysis are based on the Perception survey on aspects of the situation and political cultures in Costa Rica 2018, by the IDESPO-UNA, Umbral Político Program, applied to a sample of 1003 people at the national level, by cell phone; In addition, two interviews were conducted with Uber drivers, a review of news in the media regarding the conflict, and a review of the bills presented by the Executive Power before the Costa Rican Legislative Assembly, for the regulation of this type of transportation services of people in the country, as well as other documentation related to these files.

Keywords: Uber, Labor precarization, Covid-19, State regulation, labor rights

Introducción

Las plataformas digitales que brindan servicios de diversos tipos han venido creciendo y expandiéndose alrededor del mundo, lo cual ha dado cabida a que cada vez más público usuario haga uso de esta tecnología, como un medio que ofrece, con gran facilidad, un producto atractivo para el consumo.

Dentro de las plataformas de mayor expansión en los últimos años y que ha logrado posicionarse como líder en su área, está Uber, tal como lo señala su CEO Dara Khosrowshahi.

Hace diez años, Uber nació de un momento decisivo en la tecnología. El auge de los teléfonos inteligentes, el advenimiento de las tiendas de aplicaciones y

el deseo de trabajar a pedido impulsaron el crecimiento de Uber y crearon un estándar completamente nuevo de conveniencia para el sector consumidor. Lo que comenzó como “Toca un botón, viaja” se ha convertido en algo mucho más profundo: compartir viajes; entrega de comida y flete; bicicletas y scooters eléctricos; y autos autónomos y aviación urbana (Uber CR, 2018)

Sin embargo, es necesario destacar que el posicionamiento de la plataforma ha sido dirigido en su giro de negocio al desarrollo de un producto enfocado en el público consumidor, y no necesariamente en los entes denominados “colaboradores”, en tanto señalan que el servicio principal se enfoca en el desarrollo de tecnología para conectar a quienes conducen con las personas usuarias de la aplicación; pero, si bien esto se ha convertido en una nueva fuente de empleo, se debe considerar que la figura de colaborador, no contempla ningún vínculo laboral con la empresa, en tanto no se realiza un contrato laboral que garantice sus derechos como población

trabajadora, ya que se conciben como un sujeto usuario más de la plataforma en su rol, registrado como colaborador que conduce un automóvil.

En relación con lo anterior, el funcionamiento de esta comunicación entre usuarios de la aplicación se da a través de la aceptación de términos y condiciones, establecidos para la afiliación a un denominado club.

La afiliación al Club es condición esencial para que pueda suscribir los presentes términos y condiciones con Uber B.V., una sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos, con domicilio social en Mr. Treublaan 7, 1097 DP, Ámsterdam, Países Bajos, inscrita en la Cámara de Comercio de Ámsterdam con el número 56317441 (“Uber”). El uso de la Plataforma Tecnológica que facilita la comunicación entre los socios del Club presupone su aceptación de (i) la presente afiliación al Club (ii) así como los Términos y Condiciones con Uber. (Uber Costa Rica, 2019)

Figura 1. Países de América Latina, países y ciudades a nivel global en los que funciona la aplicación de Uber



Nota: <https://www.uber.com/global/es/cities/>

De esta forma, las personas afiliadas al club se vinculan a Uber, únicamente, a través del uso de la aplicación, vista como una plataforma tecnológica para lograr la comunicación entre socios colaboradores, a través de las cuentas de usuario para la solicitud del servicio en función de su necesidad de movilidad.

La Plataforma Tecnológica constituye una plataforma de tecnología que permite a quienes acepten estas Condiciones beneficiarse mutuamente del uso de la misma a través de teléfonos móviles inteligentes o páginas web proporcionadas como parte de la Plataforma Tecnológica para organizar y planear la satisfacción de una necesidad de movilidad y/o servicios de logística con otros individuos miembros del Club. (Uber Costa Rica, 2019)

De acuerdo con lo anterior, resulta importante destacar que las normas y condiciones de afiliación al club señalan textualmente que cada persona afiliada reconoce que “UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA NI FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTES” (Uber Costa Rica, 2019).

Uber en Costa Rica

La aplicación Uber empezó a funcionar en Costa Rica el 21 de agosto 2015, es necesario señalar que según datos de Uber “Costa Rica es el país latinoamericano con mayor penetración, al ser el que más utiliza Uber per cápita” (Uber Newsroom, 2019).

Desde que inició operaciones en el país surgió el conflicto con el gremio de taxistas;

tal y como ha ocurrido en otros países, se le atribuye que inició un proceso de competencia por la preferencia de las personas usuarias de servicios de transporte, en tanto sus tarifas han sido inferiores a las del servicio de transporte de taxis regulados por el Estado; además se considera que ofrecen un mejor trato a la población usuaria.

En el marco del conflicto, desde el punto de vista del gremio de taxistas regulares, se le atribuye que su funcionamiento está fuera del marco legal del Estado, en tanto no existe ningún tipo de legislación o normativa que regule su operación, hasta el momento en el país.

Ellos permitieron de que se metiera este cáncer al país, permitiendo y alcahuetando que los piratas ingresaran a Costa Rica, y ahora estos otros piratas disfrazados de Uber. ¡Pues entonces que él haga eso!, ¡qué haga algo por el país!, este es el pueblo de Costa Rica, nosotros no somos extranjeros somos costarricenses, y nos están negando el derecho al trabajo. ¡Qué se pongan a derecho!, ¡qué no sean ilegales!, ¡Nosotros estamos a derecho!, ¿Por qué no se ponen a derecho?, entonces que los pongan a derecho, el presidente tiene la potestad, él dice que es una aplicación ilegal, ¡y por qué no cumple si él es el Presidente de la República! (Comunicación con Virginia Moreira, a través de CB24, 10 de febrero de 2016)

Figura 2. Mujer taxista se encadena frente a casa del presidente de Costa Rica en protesta contra Uber



Mujer taxista se encadena frente a casa del presidente de Costa Rica en protesta contra Uber

Nota: Virginia Moreira (10 de febrero de 2016). Mujer taxista se encadena frente a casa del presidente de Costa Rica en protesta contra Uber. Noticiero CB24.

Desde su posicionamiento en el país, el conflicto Taxistas-Uber ha sido un tema presente en la agenda de coyuntura nacional, por lo que el interés sobre el estudio de este fenómeno se enmarca en distintas aristas y actores.

Ante esto, resulta de importancia abordar las percepciones de la población costarricense en torno a este conflicto, por lo cual se tomó como fuente de datos la encuesta *Percepción sobre aspectos de la coyuntura y culturas políticas en Costa Rica 2018*, realizada por el Programa Umbral Político de IDESPO-UNA, aplicada del 14 al 22 de abril del 2018, a una muestra de 1 003 personas, mayores de edad, costarricenses, con un nivel de confianza del 95 % y un margen de error de $\pm 3,1$ %.

A nivel general, en la encuesta se consulta sobre los medios de transporte que utiliza la población, dato que permite identificar

cuáles de las opciones son empleadas con mayor frecuencia, cabe destacar que dentro de las opciones de respuesta únicamente se incluyen los servicios de transporte remunerado.

Tabla 1. Frecuencia con que la población encuestada ha utilizado distintos servicios de transporte público, 2018

Transporte	n=	Siempre	Casi siempre	Algunas veces	Casi nunca	Nunca	TOTAL
Autobús	1003	28,5	21,0	3,9	20,2	26,4	100,0
Carro Uber	995	8,9	15,1	7,1	10,5	58,5	100,0
Taxi pirata/ porteadores	999	4,9	11,3	6,5	16,1	61,2	100,0
Taxi rojo	998	2,4	9,2	13,0	40,0	35,4	100,0
Tren	993	0,2	1,2	1,0	7,3	90,4	100,0

Nota: IDESPO-UNA Encuesta: Percepción sobre aspectos de la coyuntura y culturas políticas en Costa Rica, 2018.

De acuerdo con lo que se observa en la Tabla 1, los autobuses son el servicio de transporte público más utilizado por la población encuestada, dado que un 49,5 % indica que siempre o casi siempre lo utiliza. En segundo lugar de uso frecuente se encuentra el “carro Uber” con un 24 %; en tercero, están “porteadores o taxis piratas” con un 16 % y, en cuarto lugar, los taxis rojos con un 11,6 %. Finalmente, solo un 1,4 % de la población encuestada indica que usa siempre o casi siempre el servicio de tren; cabe recalcar que, en este último caso, se debe considerar que este medio de transporte tiene una cobertura limitada a algunas zonas de la Gran Área Metropolitana (GAM).

Además, a esta población encuestada se le consultó respecto al nivel de satisfacción del servicio recibido al usar cada uno de estos medios de transporte, lo cual revela que el servicio que tiene el mayor nivel

de satisfacción, entre sus usuarios, es el del “carro Uber”, en tanto un 97 % de las personas usuarias de este servicio indican estar totalmente o algo satisfechas.

En lo que respecta al servicio de autobuses, es el segundo mejor valorado por las personas usuarias, ya que un 72,3 % están totalmente o algo satisfechas, seguido por el tren con un 71,8 %. Con un porcentaje menor de satisfacción se ubican los taxis rojos con un 57,1 %, mientras que el servicio que presenta el menor nivel de satisfacción, por parte de sus usuarios, es el de taxis piratas o porteadores con un 16,2 %.

Tabla 2. Nivel de satisfacción de la población encuestada sobre el servicio brindado por las distintas modalidades de transporte público, 2018

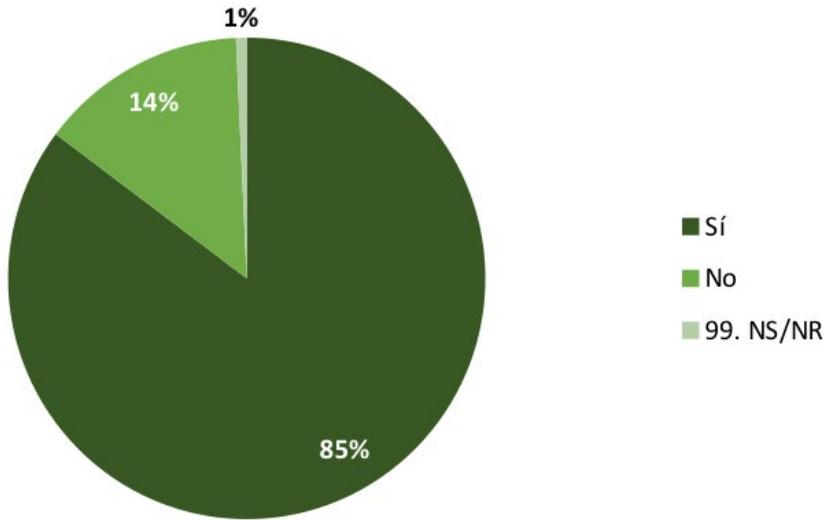
Transporte	n=	Totalmente satisfecho	Algo satisfecho	Ni satisfecho ni insatisfecho	Poco satisfecho	Nada satisfecho	TOTAL
Carro Uber	405	81,9	15,1	0,2	2,0	0,7	100,0
Autobús	732	33,0	39,3	4,9	17,2	5,5	100,0
Tren	87	35,6	36,2	2,2	24,0	2,0	100,0
Taxi rojo	389	21,5	32,6	0,1	25,1	16,7	100,0
Taxi pirata/ porteadores	375	4,9	11,3	6,5	16,1	61,2	100,0

Nota: IDESP-UNA Encuesta: Percepción sobre aspectos de la coyuntura y culturas políticas en Costa Rica 2018.

Estos datos obtenidos mediante la encuesta evidencian, desde el punto de vista de la población encuestada, cómo se ha posicionado el servicio de Uber en el país, un servicio no solo de uso frecuente, sino el que presenta la mejor valoración, lo que le ha permitido, en un corto tiempo, desde su inicio de operaciones, tener la posibilidad de alcanzar un estimado de 28 000 sujetos colaboradores y 971 000 personas usuarias registradas, según señaló Johnny Castro (2020) en nota de prensa publicada en *La República.net*, en el mes de enero anterior.

Retomando el contexto en el que ha operado Uber en Costa Rica, ha sido notorio el constante conflicto entre los llamados “taxis rojos” y los “conductores Uber”, lo cual, a su vez, es reconocido por la mayoría de la población encuestada, dado que un 85 % así lo manifestó. Esto se considera importante, en tanto se evidencia que ha sido un tema que se ha posicionado en la agenda pública.

Figura 3. Porcentaje de la población encuestada según si conoce o no sobre el conflicto que existe entre los taxistas rojos y los Uber. Costa Rica, 2018



Nota: IDESPO-UNA Encuesta: Percepción sobre aspectos de la coyuntura y culturas políticas en Costa Rica, 2018.

A la población que indicó en la encuesta conocer este conflicto, a su vez se le consultó sobre el nivel de acuerdo o desacuerdo, respecto a diferentes escenarios vinculados a las acciones que podrían realizarse para atenderlo, a partir de distintas posturas que han señalado actores involucrados.

A partir de los escenarios propuestos, el que presenta mayor nivel de acuerdo es: “El servicio de Uber debe mantenerse en el país, pero regulado por el Estado”, con un 87,9 %, lo cual muestra una preferencia de la población a que esta aplicación continúe en funcionamiento en el país, pero dentro de parámetros o normativas que se establezcan para su operación en el territorio nacional.

De forma concordante, los planteamientos de los otros escenarios, que hacen referencia a la salida de Uber del país, la declaración de ilegalidad o la condicionante de que solo brinde este tipo de servicio los “taxi rojos” presentan un menor nivel de acuerdo, con una notable diferencia porcentual con respecto al primer escenario.

Tabla 3. Porcentaje de la población entrevistada según cuán de acuerdo o en desacuerdo está con distintos escenarios respecto a la regulación del servicio Uber en Costa Rica, 2018

Escenarios	n=	Totalmente de acuerdo	Algo de acuerdo	Algo en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	TOTAL
El servicio de Uber debe mantenerse en el país, pero regulado por el Estado	842	56,3	31,6	4,2	5,0	100,0
El servicio de Uber debe declararse ilegal y ser eliminado del país	832	5,8	6,0	18,8	67,5	100,0
El servicio de Uber debe seguir funcionando sin necesidad de intervención del Estado	832	15,0	20,8	24,9	35,8	100,0
El único servicio de taxi que debería de existir en el país son los taxis rojos	842	7,4	5,5	15,5	69,2	100,0

Nota: IDESPO-UNA Encuesta: Percepción sobre aspectos de la coyuntura y culturas políticas en Costa Rica, 2018.

Uber como fuente de empleo en Costa Rica y la precarización laboral

De acuerdo con lo señalado anteriormente, se estima que alrededor de 28 000 personas en Costa Rica están inscritas en la plataforma Uber, como colaboradoras que brindan un servicio de transporte a las personas asociadas, esto se ha convertido en una fuente de empleo, tanto primaria como secundaria, que aporta ingresos económicos a sus hogares.

En concordancia con la realidad nacional, se ha observado que el desempleo en los últimos años ha tenido un aumento, según lo señala el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), (2020). “En el

ámbito nacional, la tasa de desempleo fue de 24,0 %, lo que significó un aumento de 12,1 p.p., al compararla con el segundo trimestre de 2019”, se señala en referencia a los resultados publicados a partir de la Encuesta Continua de Empleo correspondiente al segundo trimestre del año 2020.

Ante este creciente desempleo, las personas buscan opciones para ganarse la vida y llevar el sustento a sus familias, con lo cual Uber se ha convertido en una opción tanto para aquellas personas que cuentan con un automóvil, que cumpla con las características determinadas para su funcionamiento, como para aquellas que ofrecen sus servicios como chofer a terceras personas que alquilan el vehículo para este fin.

En este sentido, Uber como plataforma que ofrece un servicio de comunicación entre sus usuarios, se desvincula de la figura patronal, en tanto se plantea que no existe una relación laboral de la compañía con las personas colaboradoras que ejercen el rol de conductor.

Dentro de esta lógica insertada en un mercado capitalista, Uber vende la idea de una autonomía laboral, en la que cada colaborador será su propio jefe, y establecerá su propio horario.

El mundo laboral ha venido sufriendo transformaciones asociadas al modelo neoliberal globalizado, que conllevan cambios en la permanencia de los empleos, en la seguridad social, por la falta de cotizaciones, y en los ingresos económicos de la población trabajadora. Tal y como manifiesta Gamboa (2015):

...las transformaciones que se rediseñan en el mundo laboral no se pueden desligar de los cambios paulatinos que surgen de la globalización neoliberal, se configura una estructura del empleo flexible y desregulado, este último sobre todo para aquellos trabajos más atípicos, no igual en los trabajos asalariados con ciertas pautas de protección laboral, sobre todo de índole jurídica y a partir de estas condiciones se desprende la precariedad laboral. (Gamboa, 2015 pp. 115-116)

Esto ha generado un fenómeno de inseguridad laboral, en el tanto “la precariedad en el mundo del trabajo actual ha dejado de ser excepcional o circunstancial, propia de ciertos sectores excluidos, atípicos, informales o empobrecido para convertirse en el principal

indicador del mundo laboral” (Guadarrama, Hualde y López, 2014, p. 409).

Desde este sentido, por ejemplo, se refiere que la palabra precariedad es “un vocablo que se utiliza de manera frecuente para expresar las carencias y las desigualdades en el escenario laboral actual...” (García, 2011, p. 86).

De igual manera, García (2011) destaca que diferentes estudiosos señalan que el concepto de precariedad conlleva inestabilidad, inseguridad o falta de protección social y vulnerabilidad social y económica (Bayrón, 2005 y 2006; Guerra, 1998; Mora Salas, 2006; Rodgers, 1989).

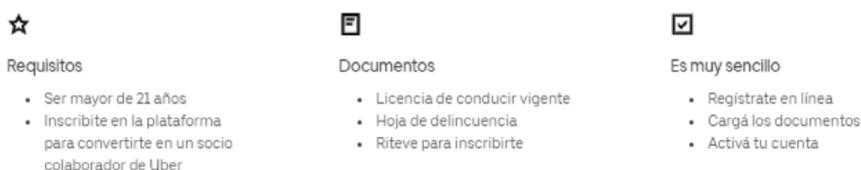
Es así como las personas conductoras, que laboran a través del uso de la plataforma tecnológica de Uber, se ven expuestas a estar inmersas en estas dinámicas laborales no formales que, tal y como lo manifiesta Gamboa (2015), “tienen que ver con el empleo no asalariado, sin derechos laborales y con una responsabilidad propia de la gente, es decir, tiene que ver con el emprendimiento e individualización, en el sentido de buscarse las propias oportunidades de empleo” (Gamboa, 2015, pp. 111-112). Ello, sin duda, genera una exposición a riesgos sociolaborales, en tanto está presente la inestabilidad en el empleo, la desprotección de los derechos laborales, no hay seguridad social ni prestaciones, en algunos casos no se cotiza para una futura pensión, y el salario es fluctuante y dependiente de la dinámica de movilidad del entorno en el cual labore la persona conductora y, en ocasiones, son sometidas a una sobrecarga de las horas laboradas tanto a diario como semanalmente; lo cual permite visibilizar que se desarrolla un fenómeno de autoexplotación laboral.

Figura 4. Conducir con Uber, gana dinero con tu propio horario



Nota: Página Web Uber Costa Rica (2020). <https://www.uber.com/a/join-new>.

Figura 5. ¿Qué necesitas para registrarte como conductor Uber?



Nota: Página Web Uber Costa Rica (2019) <https://www.uber.com/a/join-new>.

De alguna manera, la explotación en este trabajo se desdibuja, debido a que el trabajador asume que su ingreso dependerá de su esfuerzo individual, por lo que trabajar 8 o más horas, o trabajar a tiempo parcial, es una decisión individual, al igual que el esforzarse por los estímulos de productividad. (Hernández Romero, Galindo Sosa, 2016, p.170)

De igual manera, Gamboa (2015) subraya que la condición de precariedad contiene dimensiones subjetivas que dependen de la percepción particular de cada persona respecto a su entorno y vivencia laboral.

Por su parte, García (2011) manifiesta que distintos autores relacionan la vulnerabilidad como un tema de estudio de la precariedad, dado que tiene implicaciones en las condiciones objetivas y subjetivas, en tanto se asocia a la creciente heterogeneidad productiva, a los cambios en los espacios laborales. De igual manera, se percibe

un aumento de valores y creencias que incentivan el esfuerzo individual por encima del colectivo.

Lo anterior ha generado condiciones de vulnerabilidad laboral, como ya se ha señalado, frente a algunas ofertas laborales de índole privado que se promocionan como un medio fácil y rápido para generar capital, como son la venta de diversos productos por catálogo, sistema de venta en formato de pirámides, aplicaciones por internet como Uber, entre otros; donde las personas pueden involucrarse a tiempo parcial o total como fuente de ingresos.

Las condiciones estructurales del país vinculadas al empleo precario y al desempleo han sido notoriamente expuestas durante el año 2020, debido a la emergencia nacional, decretada por los efectos del Covid-19; para el caso específico de las

personas que laboran como conductoras de plataformas tecnológicas como Uber, las implicaciones laborales y económicas no se han hecho esperar.

En lo personal me ha afectado completa y rotundamente, debido a que era el 100 % de mis ingresos, y antes, a diario me hacía de ₡ 40 000 a ₡45 000, ahora cuando mucho ₡ 8 000, y en gasolina se van ₡8 000, quedan ₡10 000, y el alquiler de casa no baja, el pago del carro tampoco, estoy en una situación donde ya me asfixió de saber, ¿cómo generar lo que generaba con Uber?, el cual es mi trabajo actual y mi familia y yo dependemos de él. (Comunicación personal con conductor de Uber 1 06/08/2020)

Aunado a lo anterior, surgen, a la vista, otra serie de implicaciones desde los derechos laborales, en tanto la ya mencionada desvinculación laboral de la plataforma con la persona conductora ha evidenciado la falta de respaldo y protección de la figura patronal, en tanto, las personas que laboran a través de estos mecanismos, al convertirse en su propio jefe, no asumen en ocasiones las obligaciones como trabajadoras independientes, como lo es asegurarse ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), derecho a incapacidad médica, cotización para una futura pensión, adquirir una póliza de seguro para el automóvil que cubra posibles afectaciones, tanto en bienes materiales, como atención de servicios de salud para sus pasajeros y pasajeras, tener revisión técnica vehicular al día; al mismo tiempo, también ocurre que no planifican ni previenen ante un escenario de posibles situaciones que les pondrán en condiciones de vulnerabilidad

futura, como en un contexto extraordinario de emergencia global como lo ha sido el Covid-19.

Bueno la situación es la siguiente, con esto del virus en Uber, para nadie es un secreto que la situación está realmente complicada, se lo traduzco de esta manera, en tiempos normales uno se hacía x cantidad de colones, lo que quedaba libre, y ahora, le podría decir que el ingreso económico con respecto a los conductores de Uber se ha reducido a un 65 %, el trabajo sigue siendo el mismo, el consumo de combustible es el mismo, el desgaste del vehículo es exactamente el mismo, eso sí se ve afectado, y es de entender, ¡verdad!, no somos los únicos, el asunto con los oficiales de tránsito, pues bastante complicado, muchas veces los encontramos en operativos, nos detienen, ¡y por si fuera poco!, empiezan a interrogar a todas las personas que van con nosotros en el vehículo, sin motivo alguno, ¡verdad!, entonces es algo a lo que nos exponemos todos los días con los oficiales y los bajos salarios. Uber, ¡verdad!, no ha hecho absolutamente nada con respecto a los conductores, principalmente a los que trabajamos tiempo completo, no ha movido un solo dedo, ni porque en mi caso tengo casi tres años de dedicarle tiempo completo a Uber, y sí hacemos números, solo yo le produzco más de diez millones de colones al año a Uber, ¡solo yo verdad!. Mi vehículo es para siete pasajeros es un servicio XL, servicio confort, servicio x, VIP, servicio con respeto, entonces son muchos servicios, y entonces yo recojo de todos. De estos tres años,

Uber solo el año antepasado, creo que fue que nos dio un pequeño reconocimiento económico, pero fue como 170 000 colones. En estos momentos, que en realidad nosotros, realmente necesitaríamos una ayuda de parte de Uber, no la hemos obtenido y no va a pasar, ¡verdad!, no quiero ser negativo, pero ya a estas alturas es para que hubiera hecho algo, incluso la tarifa de los usuarios disminuyó considerablemente y el porcentaje que Uber nos quita es exactamente el mismo, las condiciones son exactamente las mismas. Uber con respecto a los conductores no es nada tolerante, entonces ya por dos, tres reportes, Uber incluso lo puede bloquear, entonces uno como conductor tiene que andar con mucho cuidado, andar bastante impecable su vehículo limpio, en este caso por el Covid-19. En esta situación del Covid hay que tener mucho, mucho cuidado con oficiales, con la reducción de ingreso económico, el estrés que provoca, andar todo el día trabajando, y que el ingreso realmente sea mediocre, a veces nos hacemos 20.000 colones y gastamos más de 10.000 en combustible, eso realmente afecta bastante tanto económica como psicológicamente (...) y bueno hay que tener el debido cuidado, más con las restricciones que el gobierno tiene es peor aún, verdad, nosotros que estamos en carretera, somos afectados directamente con las restricciones, entonces somos los más afectados en muchas, por decirlo así, sé que hay personas que tienen restaurantes y que es peor el asunto, pero nosotros tenemos una afectación realmente considerable con el asunto de las restricciones, bueno en nombre de Dios que esto pase pronto. (Comunicación personal con conductor de Uber 2 06/08/2020)

A partir de lo señalado anteriormente por choferes Uber en Costa Rica, se evidencia la lógica capitalista desde la cual opera la plataforma Uber, donde su interés principal es obtener las ganancias económicas que esta aplicación genera como estrategia de comunicación entre su público usuario, sin ofrecer, ante las condiciones del Covid-19, medidas solidarias que apoyen a las personas que prestan el servicio de transporte para afrontar las implicaciones económicas, sanitarias, psicológicas, entre otras, que surgen producto de esta emergencia.

En tanto, hay un riesgo de contagio por el eventual contacto diario con otras personas en espacios reducidos, como es el automóvil; además, las restricciones vehiculares implementadas por el Estado afectan el ingreso económico de las personas colaboradoras, sumado al desempleo que ha provocado que las personas usuarias hagan menor uso del servicio al quedarse en casa, reducir las razones para salir del hogar, o contar con un menor presupuesto para transporte; asimismo, la condición de ilegalidad del uso de la aplicación en el país sigue representando un temor ante una posible multa; todo esto genera afectación en el marco de la salud integral de los llamados “colaboradores”.

Gestión del Estado ante el conflicto Uber-taxis regulares

Es importante destacar que el Estado es un actor de gran relevancia en materia laboral, y que le compete directamente la atención de la población trabajadora. Debe procurar, garantizar y velar por el cumplimiento de los derechos laborales,

asimismo, la promoción de condiciones óptimas para generar diversas fuentes de empleo dignas en el país dentro de la normativa y regulación nacional.

A inicios del año 2018 se presentó, ante la Asamblea Legislativa, el Proyecto de Ley N.º 21228 “Reforma al sistema de transporte remunerado de personas y regulación de las empresas de plataforma de transporte”. Según se señala en este proyecto de ley, el desarrollo de aplicaciones tecnológicas “ha facilitado el desarrollo y la adopción del transporte de pasajeros

remunerado, donde pasajeros puedan conectarse fácilmente con los conductores que deseen ofrecer viajes en vehículos privados” (Asamblea Legislativa, 2019, p. 2), donde Uber es una de las aplicaciones más populares en Costa Rica.

De acuerdo con la Tabla 4, se proponen una serie de planteamientos generales respecto al proyecto de ley, que procura la regularización y el funcionamiento del servicio de plataformas de transporte en el país.

Tabla 4. Planteamientos generales del Proyecto de Ley N.º 21228 “Reforma al sistema de transporte remunerado de personas y regulación de las empresas de plataforma de transporte”

Planteamientos generales propuestos en el proyecto de ley
<ul style="list-style-type: none">• Pagar el 13 % correspondiente al IVA.• Pagar 8,5 % correspondiente a las remesas al exterior.• Pago de 3 % sobre el servicio para el fondo público para renovación de flotilla vehicular pública.• Inscribirse ante el Concejo de Transporte Público (CTP).• Pago de inscripción fijado en 100 salarios base (¢44,6 millones) y la mitad (¢22,3 millones) por renovar la inscripción cada cuatro años.• Pago por multa por operar antes de regularse en el país de dieciocho mil seiscientos salarios base (¢8 300 millones).• Financiamiento de un Fondo Nacional de Movilidad, a cargo del Consejo de Transporte Público (CTP).• Tarifas máximas fijadas por ARESEP.

Nota: Elaboración propia, basado en Proyecto de Ley N.º 21228 “Reforma al sistema de transporte remunerado de personas y regulación de las empresas de plataforma de transporte”.

De acuerdo con lo anterior, tras la consulta ante la Comisión de Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa, se rechaza este proyecto de ley, por distintas razones manifestadas en el informe emitido, de las cuales destaca que algunos de los planteamientos podrían considerarse inconstitucionales.

Finalmente consideramos que el proyecto de ley N.º 21.228 no contiene una visión moderna sobre la prestación de este tipo de servicio de transporte, por el contrario, pretende establecer regulaciones costosas en contra del uso de la tecnología en la prestación del servicio, que más bien debería ser utilizado en la prestación de servicios de transporte en general (Comisión de Asuntos Económicos, Asamblea Legislativa, 2019, p. 44)

Por lo cual, dicha comisión resuelve archivar el expediente y presentar uno nuevo a la corriente legislativa, en tanto señalan:

Debido a lo anterior, los diputados miembros de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos consideramos que la mejor solución para que los servicios de transporte por medio de plataformas tecnológicas y el sistema de transporte público remunerado de personas modalidad taxi puedan convivir con una competencia leal y respetando el ordenamiento jurídico costarricense no era aprobando el Expediente N.º 21.228, sino archivando este expediente y presentando a la corriente legislativa un nuevo proyecto de ley que respete una actividad de índole privada sin violentar los derechos que tienen los servicios de transporte público. (Comisión de Asuntos Económicos, Asamblea Legislativa, 2019, p. 44).

Acorde con lo señalado por la Comisión de Asuntos Económicos, se presenta en el mes de setiembre del año 2019, uno nuevo, el proyecto de Ley N.º 21587 “Ley reguladora de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas tecnológicas”.

Actualmente, este proyecto de ley se encuentra en un estado de ingreso en el orden del día y debate (Comisión de Asuntos Económicos). El Departamento Estudios, Referencias y Servicios Técnicos ha presentado un informe de este proyecto de ley y, para el mes de agosto del 2020, se espera que el Gobierno convoque a este proyecto para las sesiones extraordinarias de la Asamblea Legislativa de ese mes.

Tabla 5. Planteamientos generales del Proyecto de Ley N.º 21587 “Ley reguladora de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas tecnológicas”

Planteamientos generales propuestos en el proyecto de ley N.º 21587
<ul style="list-style-type: none">• Las empresas de servicios de transporte de personas (ESTP) deberán hacer un pago inicial por su registro, equivalente a veinte salarios base.• Cada ESTP establecerá sus esquemas de precios correspondientes.• El público usuario deberá conocer, en el acuerdo previo, el precio que se cobrará por el servicio a través de la plataforma tecnológica.• Cualquier cambio en el precio deberá ser informado al usuario, quien deberá aprobarlo antes de iniciar con el servicio.• Cada persona usuaria deberá tener acceso durante el servicio a la ruta del viaje, la placa y tipo del vehículo acreditado, así como el nombre completo y la foto de la conductora o conductor acreditado.• El derecho de operación por la prestación de servicios de transporte, por medio de plataformas tecnológicas, será una contribución anual del sujeto conductor, correspondiente a un 20 % del salario base.• Los recursos recaudados por pago del derecho de operación serán distribuidos en: un 75 % para el Instituto Nacional de Ferrocarriles, que deberá ser utilizado exclusivamente para gastos de capital; un 20 % para el Sistema Nacional de Áreas de Conservación, que deberá ser utilizado exclusivamente para gastos de capital y un 5 % para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual deberá ser destinado a los gastos operativos producto del manejo de registros.

Nota: Elaboración propia, basado en Proyecto de Ley N.º 21587 “Ley reguladora de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas tecnológicas”, y nota de prensa “Diputados verán nuevo proyecto para regular plataformas tecnológicas de transporte”, publicada en el *Pais.cr* el 12 de setiembre de 2019.

Conclusiones

De acuerdo con la información obtenida a través de la encuesta “Percepción sobre aspectos de la coyuntura y culturas políticas en Costa Rica 2018”, se observa que Uber es una plataforma de uso recurrente en el país, con un alto grado de aceptación por parte de las personas usuarias, lo que le ha permitido posicionarse y ganar un lugar en el mercado de transporte de personas en Costa Rica.

Uber ofrece una opción de empleo a un sector de la población costarricense, para el año 2020, estimada en alrededor de 28 000 personas colaboradoras, lo que,

ante el creciente desempleo, se vislumbra como una opción para llevar sustento a los hogares.

Las dinámicas del desarrollo neoliberal del modelo capitalista en el siglo XXI se evidencian en la aparición de ocupaciones emergentes sustentadas en este tipo de aplicaciones tecnológicas, como Uber, que desvinculan la relación laboral patrono-trabajador, e incentivan la figura del emprendedurismo y el desarrollo individualizado del trabajo.

En el marco del conflicto que surge por el mercado de transporte de personas y las condiciones en las cuales se desarrolla esta

ocupación, tanto conductores Uber como taxistas regulares plantean distintas posturas para seguir operando en el país, ante lo cual, surge la necesidad de establecer leyes que regulen la operación de las empresas de servicios de transporte de personas a través de aplicaciones tecnológicas.

El desarrollo de una eventual ley que regule los servicios de transporte de personas a través de aplicaciones tecnológicas no debe contemplar únicamente la regulación del mercado, sino además el cumplimiento y respeto a los derechos laborales de las personas conductoras, debe velar por el trabajo digno para esta población.

El Covid-19, fue una sorpresa a nivel global, pero ha revelado una serie de condiciones estructurales previas, que reflejan la desigualdad que enfrenta una parte de la población trabajadora y el abuso que comenten empresas privadas que funcionan fuera de la legalidad, lo cual genera implicaciones económicas injustas y deterioro en la salud integral de la población “colaboradora”.

La estrategia comercial desarrollada por Uber, para posicionarse en el mercado global se ha enmarcado en el postulado “UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA NI FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTES”, si bien, la aceptación de términos y condiciones que realizan las personas “colaboradoras”, implica asumir estos acuerdos, la población que se dedica a este oficio, en muchas casos lo asume de esta forma, ante la incertidumbre del desempleo y la necesidad económica.

El Estado tiene una clara obligación de atender la situación actual de desempleo, la cual alcanza un 24 % de la población, lo que representa 551 000 personas desempleadas en el país, ante este escenario es urgente que el Estado asuma la responsabilidad y el deber para promover el desarrollo de fuentes de empleo dignas que permitan a estas personas llevar el sustento a sus hogares y contribuir con su desarrollo personal.

La futura aprobación de una ley que regule a las empresas de servicios de transporte de personas, a través de aplicaciones tecnológicas, es responsabilidad del Estado, en procura no solo de la gestión del mercado, sino además en la defensa y el respeto de los derechos laborales.

Referencias

- Asamblea Legislativa. (2018). Proyecto de Ley N.º 21228 “Reforma al sistema de transporte remunerado de personas y regulación de las empresas de plataforma de transporte”. http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_Informacion/Consultas_SIL/Pginas/Detalle%20Proyectos%20de%20Ley.aspx?Numero_Proyecto=21228
- Asamblea Legislativa. (2019). Proyecto de Ley N.º 21587 “Ley reguladora de los servicios de transporte de personas por medio de plataformas tecnológicas”. http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Consultas_SIL/SitePages/ConsultaProyectos.aspx
- Asamblea Legislativa, Comisión de Asuntos Económicos. (2019). Reforma

- al sistema de transporte remunerado de personas y regulación de las empresas de plataformas tecnológicas de transporte dictamen negativo unánime 11 de septiembre de 2019 Expediente N.º 21.228. <http://www.asamblea.go.cr/sd/SiteAssets/Lists/Consultas%20Biblioteca/EditForm/dictamen%20negativo%20proyecto%2021228.pdf>
- Asamblea Legislativa, Departamento Estudios, Referencias y Servicios Técnicos. (2019). Informe de Proyecto de Ley. Ley Reguladora de los Servicios de Transporte de Personas por medio de Plataformas Tecnológicas. Expediente N.º 21.587. http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/Consultas_SIL/SitePages/ConsultaProyectos.aspx
- Castro, Johnny. (Viernes 10 enero, 2020), Uber llega a casi un millón de usuarios en Costa Rica. *La República.net* <https://www.larepublica.net/noticia/uber-llega-a-casi-un-millon-de-usuarios-en-costa-rica#:~:text=La%20plataforma%20colaborativa%20de%20trasporte,que%20han%20visitado%20el%20pa%C3%ADs.>
- Elpais.Cr. (2019). Diputados verán nuevo proyecto para regular plataformas tecnológicas de transporte. *País.cr*; 12 de setiembre de 2019. <https://www.elpais.cr/2019/09/12/diputados-veran-nuevo-proyecto-para-regular-plataformas-tecnologicas-de-transporte/>
- Gamboa Jiménez, Alejandra. (2015). *Entre el desgaste y la precarización laboral: Un estudio de la academia interina de la Universidad Nacional. Sistema de Estudios de Posgrado, Facultad de Ciencias Sociales* [Tesis doctoral], Facultad de Ciencias Sociales, UNA.
- García, B. (2011). Las carencias laborales en México: Conceptos e indicadores. En E. Pacheco, E. De la Garza y L. Reygadas (Coords.). (2011). *Trabajos atípicos y precarización del empleo*. Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.
- Hernández Romero, Yasmín, Galindo Sosa, Raúl Vicente. (2016, septiembre-diciembre). Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana? *Espacios Públicos*, 19(47), 157-175. Universidad Autónoma del Estado de México Toluca, México <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>
- Moreira, Virginia. (10 de febrero de 2016). Mujer taxista se encadena frente a casa del presidente de Costa Rica en protesta contra Uber. *Noticiero CB24*. <https://www.youtube.com/watch?v=xqKPPInAKJ4>
- UBER Costa Rica. (2018). Una carta de Dara Khosrowshahi, directora ejecutiva. *Sitio Web oficial de Uber Costa Rica*. https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?_ga=2.44042724.1564561929.1596752112-1127925727.1596752112&uclid_id=f2fa9c51-677f-4cb5-ab30-35d3404bc0d9
- Uber Costa Rica. (24 de diciembre, 2019). *Términos y condiciones. Aceptación*

de afiliación al Club de Colaboración para la Autosatisfacción de una Necesidad de Movilidad S.A. (“Club”).

Uber Newsroom. (26 de junio, 2019) *Uber es reconocida como empresa líder de la región.* <https://www.uber.com/es-CR/newsroom/uber-es-reconocida-como-empresa-lider-de-la-region/#:~:text=Costa%20Rica%20es%20el%20pa%C3%ADs,m%C3%A1s%20utiliza%20Uber%20per%20c%C3%A1pita.&text=En%20El%20Salvador%20Uber%20inici%C3%B3,el%20segundo%20trimestre%20del%202018>).

