

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
MAESTRÍA EN POLÍTICAS PÚBLICAS



**ANÁLISIS DE LA PRECARIZACIÓN LABORAL: CASO SOCIO
CONDUCTORES DE LA PLATAFORMA VIRTUAL UBER EN EL
MUNICIPIO DE SAN SALVADOR, EL SALVADOR**

TRABAJO DE GRADUACIÓN PRESENTADO POR:

HERNÁNDEZ FRANCO, ABEL ANTONIO

PARA OPTAR AL GRADO DE:

MAESTRO EN POLÍTICAS PÚBLICAS

SEPTIEMBRE 2024

CIUDAD UNIVERSITARIA DR. FABIO CASTILLO FIGUEROA

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTOR: JUAN ROSA QUINTANILLA, MSc.
VICERRECTORA ACADÉMICA: DRA. EVELYN BEATRIZ FARFÁN
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO: ROGER ARMANDO ARIAS ALVARADO, M.Sc.
SECRETARIO GENERAL: LIC. PEDRO ROSALÍO ESCOBAR CASTANEDA

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

DECANA: LICDA. CELINA AMAYA DE CALDERÓN
VICEDECANO: LIC. NIXON ROGELIO HERNÁNDEZ VÁSQUEZ, MSc.
SECRETARIO: LIC. PEDRO JAVIER RIVAS MEJÍA, MSd.
ADMINISTRADOR ACADÉMICO: LIC. EDGAR ANTONIO MEDRANO MELÉNDEZ

COORDINADOR DE MAESTRÍA Y ASESOR(A) DE TRABAJO DE GRADUACIÓN

COORDINADOR DE MAESTRÍA: LICDA. GILMA SABINA LIZAMA GAITÁN, MSc.
ASESOR(A): LIC. WILLIAM ALIRIO MARTÍNEZ, Dr.

TRIBUNAL EXAMINADOR DE TRABAJO DE GRADUACIÓN

PRESIDENTE: LICDA. GILMA SABINA LIZAMA GAITÁN, MSc.
PRIMER VOCAL: LIC. WILLIAM ALIRIO MARTÍNEZ, Dr.
SEGUNDO VOCAL: LICDA. IRMA LORENA DUEÑAS PACHECO, MSc.

SEPTIEMBRE 2024

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mi compañera de vida, a mis hijos y amigos por haberme brindado el apoyo moral y económico para que este esfuerzo culminara con éxito para mi desarrollo personal y, con los deseos, que sea una contribución importante para mejorar las políticas públicas del país.

En igual sentido, agradezco a todos los maestros que impartieron clases y me brindaron conocimiento, para contribuir a mejorar la sociedad a la que me debo.

Finalmente agradezco a la Universidad de El Salvador por generar estos espacios académicos de cara al desarrollo de conocimientos técnicos, científicos y sociales, como lo es la Maestría en Políticas Públicas, impartida por la Facultad de Ciencias Económicas.

INDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO

AGRADECIMIENTOS

1. INTRODUCCIÓN.....	8
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	9
3. OBJETIVOS.....	13
4. MARCOS DE REFERENCIA.....	14
4.1. Marco histórico.....	14
4.2. Marco teórico.....	20
4.3. Marco conceptual.....	23
4.4. Marco empírico.....	31
4.4.1. Precarización y regulación laboral en las plataformas digitales.....	31
4.4.2. Mercado laboral salvadoreño.....	34
4.4.3. Requisitos de ingreso y formalidades del contrato.....	37
5. HIPÓTESIS Y VARIABLES.....	38
5.1. Hipótesis general.....	39
5.2. Hipótesis específicas.....	39
5.1. Operacionalización de Variables.....	39
6. METODOLOGÍA.....	41
7. ANALISIS DE RESULTADOS.....	44
7.1. Evaluación de los Factores de Precariedad.....	44
7.1.1. Inestabilidad laboral.....	45
7.1.2. Contrato temporal.....	47
7.1.3. Bajos salarios.....	49
7.1.4. Falta de prestaciones laborales.....	55
7.1.5. Jornada laboral extendida sin remuneración.....	57
7.1.6. No existe reconocimiento de los derechos laborales.....	58
7.1.7. Ausencia de seguridad social.....	59
7.1.8. Ausencia de seguridad previsional.....	61
7.1.9. Ausencia de seguro ante riesgo laboral.....	62
7.1.10. Desprotección ante despidos.....	63
7.1.11. Derechos a la sindicalización y arbitraje de conflictos.....	64
7.1.12. Pobreza Multidimensional.....	66
7.2. Evaluación general de los factores de precarización laboral.....	69
7.3. Resultados comparados con el estudio de caso realizado en Costa Rica.....	71
8. DISCUSIÓN.....	72
8.1. Relación empleador-empleado entre la empresa Uber y los conductores.....	73
8.2. Elementos de política pública.....	75
8.3. Investigaciones futuras.....	76
9. CONCLUSIONES.....	77
10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	79
11. ANEXOS.....	82

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Trabajadores del régimen de salud del ISSS, junio 2021-2022	36
Tabla 2. Población de afiliados al sistema de previsual del municipio de San Salvador, mayo 2021-2022	36
Tabla 3. Matriz de Congruencia Lógica	40
Tabla 4. Horas laborales diarias trabajadas por conductores de Uber	47
Tabla 5. Horas laborales semanales trabajadas por los conductores de Uber	48
Tabla 6. Nivel de ingresos mensuales de los conductores de Uber	51
Tabla 7. Ingresos diarios brutos de conductores de Uber entrevistados	52
Tabla 8. Ingreso bruto y horas trabajadas diarias de conductores de Uber	53
Tabla 9. Ingresos brutos por edad de conductores Uber	53
Tabla 10. Ganancia sugerida por UBER en función de horas semanales trabajadas y horas reportadas por los conductores	54
Tabla 11. Vacaciones anuales, asuetos y días de descanso de los conductores de Uber	56
Tabla 12. Aguinaldo y remuneración por enfermedad de los conductores de Uber	56
Tabla 13. Derechos de los conductores de Uber	58
Tabla 14. Tipos de servicios de salud utilizados por los conductores de Uber	61
Tabla 15. Acceso a seguridad social por trabajadores de Uber	62
Tabla 16. Intervención institucional en arbitrar conflictos entre Uber y conductores	66
Tabla 17. Evaluación general de los factores de precarización laboral de los conductores de Uber	70
Tabla 18. Resultados de los Estudios del Caso de Costa Rica y de El Salvador	71

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Existencia de contrato laboral entre empresa Uber y conductores	46
Gráfico 2. Acceso a servicios de salud por conductores de Uber	60
Gráfico 3. Respuesta de conductores a afiliarse a un sindicato	65
Gráfico 4. Nivel de educación de los conductores de Uber	67
Gráfico 5. Forma de tenencia de vivienda	68
Gráfico 6. Calidad de vivienda de los socios-conductores de Uber	69

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de ciudades donde operaba Uber en octubre 2023	20
Figura 2. Proceso inicial para registrarse como conductor de Uber	38

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1. Entrevista Dirigida.....	82
Anexo 2. Transcripción de entrevistas a 20 conductores de la App Uber.....	84
Anexo 3. Cuestionario investigación Caso Uber - El Salvador.....	114
Anexo 4. Contrato entre Uber y los Socios Conductores.....	118

ABREVIATURAS

App Uber: aplicación desarrollada por la empresa Uber

Conductores de Uber: conductores que ofrecen servicio privado de transporte, quienes usan la aplicación de Uber para contactar a potenciales usuarios

ISSA: Organización Internacional de Seguridad Social, ISSA por sus siglas en inglés.

ISSS: Instituto Salvadoreño del Seguro Social

IRR: Instituto de Derechos Laborales, IRR por sus siglas en inglés.

OIT: Organización Internacional del Trabajo

Seguro Social: ISSS

Socio-conductores de Uber: forma de llamarle la empresa de Uber a los conductores que usan su aplicación para conseguir usuarios del transporte privado.

Uber: nombre de la empresa que gestiona la aplicación Uber

RESUMEN EJECUTIVO

En el marco del surgimiento de la economía digital se generan las aplicaciones móviles para ofrecer servicios de transporte, donde se vinculan a los que ofrecen dichos servicios (socio-conductores) con los usuarios de estos, generando una serie de distorsiones en las relaciones laborales tradicionales que han permeado en el nivel de precarización laboral. En el 2017 se introduce la aplicación Uber en El Salvador, por lo cual, resulta de gran importancia analizar el nivel de precarización laboral de los socio-conductores, utilizando esta aplicación como caso de estudio, principalmente, por tener una presencia relevante en relación con otras aplicaciones. La importancia de la investigación radica en la falta de estudios sobre las relaciones laborales y consecuencias en la precarización laboral, que se genera, a partir de la vinculación y uso de la aplicación por los socio-conductores que brindan el servicio de transporte privado. La investigación tiene como objetivo conocer y analizar los factores que generan precarización laboral a dicho segmento de trabajadores del transporte selectivo privado del municipio de San Salvador, El Salvador. Se ha tomado de referencia la teoría de la economía digital que analiza las relaciones laborales basadas en aplicaciones móviles dentro de la cuarta revolución industrial. La investigación se desarrolló a partir de entrevistas y cuestionarios realizados a los socio-conductores de Uber en San Salvador, con un mecanismo de bola de nieve para poder acceder a ellos. El diseño de los instrumentos estuvo dirigido a evaluar el nivel de precarización de los socio-conductores evaluando las condiciones laborales, prestaciones laborales, acceso a servicios de salud, derechos de sindicalización, nivel de ingresos, condiciones de pobreza, entre otros. Los resultados de esta investigación lograron determinar, a partir del análisis realizado de aplicación de Uber, que existe un nivel importante de precarización laboral de los conductores que operan bajo la modalidad de plataformas virtuales, donde el servicio es prestado por terceros ajenos a la empresa dueña de dicha plataforma, sin ninguna vinculación laboral que les asegure estabilidad, bienestar y, en general, desarrollo integral de ellos y sus familias.

Palabras clave: precariedad laboral, plataformas digitales, uberización, economía digital, Uber El Salvador.

1. INTRODUCCIÓN

La expresión precariedad laboral hace referencia a múltiples factores como el contrato atípico, en el que no funciona el derecho legal de los trabajadores a beneficios sociales asociados al empleo. Otro de los elementos del trabajo precario es la irregularidad de las jornadas laborales en las que el trabajador no se ve compensado con un salario justo y trabaja en horarios extendidos sin ser remunerado; en cuanto, a la seguridad, los trabajadores se ven en la necesidad de financiar con recursos propios el cuidado de la salud, el costear gastos ante accidentes o de deterioro de los medios que utiliza para ejecutar las distintas actividades.

En El Salvador, una de las modalidades de ofertar bienes y servicios a través de las tecnologías es la plataforma virtual Uber, que por medio de una aplicación brinda la modalidad de transporte selectivo. Esta empresa, ofrece a los usuarios un transporte más rápido y a bajo costo; pero también, tiene la particularidad de generar empleo irregular, sin derechos, ni prestaciones y además este segmento del sector trabajador no tiene el acceso a reclamar estos derechos.

En ese sentido, el objeto de la presente investigación es describir los elementos que precarizan el trabajo que desarrollan los socio-conductores en el municipio de San Salvador. La investigación se vuelve relevante desde una perspectiva de política pública, además, es pertinente en tanto existen pocos estudios en el país, sobre plataformas digitales y la precarización laboral de trabajadores independientes asociados a ellas.

Para este propósito, la investigación comienza con el planteamiento del problema indagando sobre cuáles son factores que inciden en la precarización laboral en los socio-conductores de la App Uber del municipio de San Salvador durante el año 2023. A partir de dicha pregunta, se establece como objetivo generar, analizar los factores que originan la precarización laboral en los socio-conductores de Uber en el municipio de San Salvador, del departamento de San Salvador en el año 2023, considerando como objetivos específicos, la identificación de dichos factores, el análisis del vínculo de los factores formales-legales de seguridad personal y estatales que inciden en la precarización de los trabajadores de Uber y las propuestas de elementos que permitan el desarrollo de políticas públicas para mitigar el problema de la precarización laboral que enfrentan los socios conductores de Uber.

En segundo lugar, se presenta el marco referencial que incluye el marco histórico, el cual muestra los antecedentes relacionados a la precariedad laboral y sus efectos en los trabajadores; el marco teórico explica la precariedad y las relaciones laborales dentro de una economía capitalista. En tercer lugar, está el marco conceptual que presenta las nociones sobre los distintos componentes de la precarización laboral y, por último, el marco empírico donde se presentan estudios previos sobre Uber y estadísticas del mercado laboral en El Salvador y de la cobertura de la población en seguridad social. La investigación plantea como hipótesis general el hecho de que los socio-conductores de plataformas como Uber, en la economía digital, enfrentan precarización laboral.

Finalmente, el trabajo de investigación hace referencia a la metodología con la cual se describe el tipo de investigación, los instrumentos que se utilizaron, el criterio de la selección de los sujetos a quienes se les aplicaron los instrumentos y, por último, se presenta el análisis de los datos recopilados que permiten evaluar las hipótesis correspondientes, para finalizar con la discusión sobre los resultados, futuras investigaciones y las conclusiones.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La forma de ofrecer servicios por las nuevas tecnologías a través de aplicaciones digitales (App), como el caso de Uber, plantean desafíos para los trabajadores. El modelo de negocio de las plataformas digitales consiste en ajustar la demanda de servicios a contratistas independientes que prestan esos servicios; por ejemplo, Uber conecta a personas que ofrecen servicio de transporte privado e individual (conductores o proveedores de servicios) con los usuarios que requieren de dicho servicio. Las empresas dueñas de las aplicaciones dependen de contratistas independientes (conductores o proveedores de servicios) que trabajan en horarios intermitentes ofreciendo el servicio de transporte.

En el caso de Uber, que se toma como análisis en esta investigación, la situación de los socio-conductores, es vulnerable por las potenciales condiciones de precariedad laboral que pudieran enfrentar, derivando en problemas de bienestar social, económico y de inestabilidad laboral debido al modelo de empleo que la plataforma promueve. Otra situación incierta que conlleva esta nueva forma de trabajo es la poca información de las actividades que se desarrollan en el municipio de San Salvador, las formas de contrato, el nivel salarial, las

prestaciones laborales, los tiempos que se manejan como jornadas diarias de trabajo, la atención en salud como también la seguridad en el medio donde se proporciona el servicio de transporte selectivo.

En esa misma perspectiva, la situación de los socio-conductores de Uber, representa un reto para las autoridades de las distintas instituciones del Estado, el cual consiste, en solventar los problemas que afectan al sector ya mencionado. Para este propósito, la presente investigación pretende develar la realidad objetiva y subjetiva que viven las personas trabajadoras de la plataforma Uber, y contribuir a la generación de una estructura donde los trabajadores puedan hacer llegar sus demandas legales ante cualquier circunstancia. Para el caso de investigación, es importante conocer los distintos elementos teóricos que forman parte de la precarización laboral, como el mercado laboral, la plataforma virtual Uber, los componentes de la seguridad social, y la seguridad previsional.

El contexto del trabajo precario incluye factores de deterioro a los derechos laborales, al trabajo formal, la cotización al seguro social, las cuotas de AFP, los derechos laborales y los espacios de ocio. El interés por describir de forma breve el trabajo precario es para poder valorar de qué manera los socio-conductores de Uber se ven afectados cuando proporcionan el servicio de transporte selectivo.

Para tal propósito, vale mencionar que la Oficina Internacional del Trabajo, (OIT, 2012) describe al trabajo precario como, nuevas formas de los empleadores de evadir regulaciones o encuentran resquicios legales que permiten incrementar rentabilidad a costa de sus trabajadores. Esta práctica, admite que los empleos creados sean temporales, ocasionales, inseguros y eventuales (pp. 32-41).

El Parlamento Europeo (2017), señala que la precariedad laboral depende de ciertos contratos, siendo los indicadores, que coinciden con las condiciones ofrecidas por las plataformas digitales, la escasa o nula seguridad laboral debido al carácter temporal del trabajo, como es el caso de contratos de trabajo a tiempo parcial no voluntarios y a menudo marginales, y, en algunos Estados miembros, horarios imprecisos y funciones que varían debido al trabajo «a la carta»; protección rudimentaria frente al despido y protección social insuficiente en caso de despido; la remuneración insuficiente para llevar una vida digna; derechos y prestaciones de protección social nulos o limitados; la protección nula o limitada

contra cualquier forma de discriminación; las perspectivas nulas o limitadas de progreso en el mercado laboral o en materia de desarrollo y formación; el bajo nivel de derechos colectivos y derecho limitado a la representación colectiva; y un entorno laboral que no respeta las normas mínimas de salud y seguridad.

Srnicek (2018), explica, que la plataforma Uber cuenta con una App para taxis, que se utiliza para conectar a una cantidad indefinida de usuarios con socio-conductores actuando ella como intermediaria obteniendo grandes ganancias. Donde las reglas para el desarrollo del servicio son establecidas por el dueño de la plataforma, Uber, por ejemplo, se presenta como un recipiente vacío, tiene la capacidad de moldear un mercado a su manera (pp. 39-48).

Todoli (2015), argumenta que las empresas que gestionan las plataformas virtuales, alegan ser solamente “una base de datos donde clientes y prestadores de servicios pueden encontrarse, permitiendo la calificación de los trabajadores como autónomos”, no establecen protección a los trabajadores concedidas por el derecho al trabajo ni existe convenio sobre salario mínimo, por lo cual, el usuario puede obtener el servicio a más bajo precio que el que puede proporcionar una empresa tradicional (p.4). Sin embargo, se exigen requisitos como buen servicio y cumplir con un cierto número de tareas asignadas, que, en el caso de Uber, serían una cantidad determinada de viajes; si no se logra, el trabajador es desconectado de la App y el contrato termina (pp.3-7).

Uber es una de las empresas, junto con *AirBnB* “más emblemáticas por sus apabullantes cifras de negocio [las cuales,] no se basan en grandes innovaciones, sino en exprimir las ya existentes, saltándose a menudo la regulación de la actividad” Arrizabalo (2021). Uber será utilizado como caso de estudio para esta investigación, debido a la vertiginosa expansión que ha tenido en el país, tanto en el transporte de pasajeros como en entregas de encomiendas. La investigación está enfocada en la precariedad laboral que enfrentan los conductores que se vinculan con la aplicación de Uber para contactar a sus pasajeros.

Según Atocha (2017), Uber es una plataforma virtual que ofrece servicio de transporte a través de su aplicación móvil y solo es necesario que el usuario descargue para solicitar un taxi. Uber no contrata a los socios conductores, no es propietario de los automóviles, pero requiere que éstos no sean mayores de diez años. Los requisitos para optar al trabajo son: licencia de conducir, tener conocimiento geográfico, vestir adecuadamente. Uber puede

desconectar al trabajador si no cumple con un horario determinado o si rechaza un número determinado de carreras y los gastos ocasionados por la realización del servicio, como por ejemplo combustible o reparaciones, son sufragados por los conductores (pp. 59-115).

Estas empresas, aunque brindan una oportunidad para que los conductores obtengan una compensación en un horario flexible, no ofrecen los beneficios de las relaciones laborales tradicionales, por lo cual, se vuelve relevante conocer a profundidad los beneficios y los costos que estas nuevas relaciones laborales brindan a los referidos contratistas independientes. En el caso de la empresa Uber El Salvador, indica a los conductores que quieran unirse a la plataforma que los costos correrán por cuenta de los conductores, como la gasolina, mantenimiento y otros Uber, (2024).

Según los autores revisados previamente, estas son empresas que utilizan plataformas como instrumentos para ofertar empleo autónomo, sin cumplir normas que garanticen su relación laboral con los trabajadores. Además, el espacio donde los conductores realizan su trabajo está caracterizado por una amplia gama de precariedades laborales dado que son ellos mismos los que deben auto proveerse del equipo necesario para prestar el servicio, de las prestaciones y las condiciones de seguridad laboral, entre otros. Por lo cual, la investigación se vuelve relevante desde una perspectiva de política pública, teniendo en cuenta las condiciones laborales que enfrentan los trabajadores autónomos asociados a las plataformas digitales, por la competencia desleal que genera, por promover la economía informal, por promover contaminación ambiental, entre otros. Además, es pertinente en tanto no existen estudios en el país sobre la precarización laboral de trabajadores independientes asociados a las plataformas digitales.

En El Salvador, Uber opera desde el año 2017 sin acatar la regulación vigente en materia laboral, dado que no posee planilla de empleados y opera bajo el mismo esquema que lo hace en el resto de los países. Actualmente, tiene operaciones en tres departamentos: San Salvador, San Miguel y Santa Ana. La aplicación ha tenido un crecimiento acelerado desde el 2018, que tenía 3,300 socios conductores y había dado servicio a 131,000 usuarios, durante el segundo trimestre de ese año Uber (2019), al 2022, donde los socios se incrementaron a 31,000 y contaban con 871,000 usuarios Alemán (2023).

En ese sentido, se propone investigar el caso de Uber en El Salvador, siendo una plataforma que ofrece trabajo bajo la terciarización de los servicios de transporte, que se ha extendido rápidamente en los últimos años y que, además, globalmente es una empresa “símbolo de la Nueva Economía” Rosenblat (2018), por lo cual, constituye un caso relevante para analizar la potencial problemática sobre el nivel de precarización laboral que enfrentan los trabajadores de las plataformas digitales y, particularmente, los conductores de Uber del municipio de San Salvador, lo cual, ha permitido formular la siguiente pregunta de investigación:

¿Existe precarización laboral en los conductores de la App Uber del municipio de San Salvador durante el año 2023?

3. OBJETIVOS

Objetivo general

Determinar la existencia de precarización laboral en los conductores de Uber en el municipio de San Salvador, El Salvador en el año 2023.

Objetivos específicos

1. Identificar los factores que potencialmente inciden en la precarización laboral de los trabajadores de Uber, en el municipio de San Salvador, El Salvador en el año 2023
2. Analizar si los factores identificados inciden en la precarización laboral de los trabajadores de Uber.
3. Evaluar la relación laboral entre Uber y los conductores asociados a la plataforma en el municipio de San Salvador, El Salvador en el año 2023.
4. Proponer elementos para el desarrollo de políticas públicas que permitan mitigar el problema de la precarización laboral que enfrentan los socios conductores de Uber.

4. MARCOS DE REFERENCIA

El marco de referencia tiene por objetivo presentar en primer lugar el surgimiento de la precariedad laboral, el desarrollo de las plataformas virtuales como Uber. En segundo lugar, se muestran los componentes teóricos sobre los cuales los distintos autores y textos explican a partir de las distintas teorías los factores que han sustentado la existencia y la forma como se ha desarrollado la precarización laboral. En tercer lugar, se incluye el marco conceptual con el cual se exponen los distintos significados de los componentes a tomar en cuenta, para la investigación. Por último, el marco referencial expone los aspectos del mercado laboral, la instalación de las plataformas en los distintos países y la forma en la oferta de bienes y servicios.

4.1. Marco histórico

La investigación está dirigida a dos elementos específicos, en primer lugar, a la precarización laboral, su desarrollo y consecuencias; en segundo lugar, a la plataforma virtual Uber, que se utiliza como estudio de caso para indagar sobre la precariedad laboral que enfrentan los trabajadores que prestan los servicios de transporte a terceros, conectados a través de una aplicación.

La precarización es un efecto negativo, donde las relaciones laborales tienden a desmejorar el bienestar de los trabajadores, la prosperidad social y económica; cuyas causas, se atribuyen a las modificaciones del mercado laboral, las políticas económicas y las leyes que adoptan los países en el afán de producir bienes, servicios y acumulación de capital a un menor costo. Los problemas laborales se dan en medio de cambios políticos, estructurales, económicos y sociales, que en definitiva revelan características y formas, que afectan a los trabajadores. En ese sentido, Salas (2005), señala que el término precariedad se comenzó a promulgar a mediados de la década de los ochenta con los cambios en el modelo económico, asumiendo como propias las políticas neoliberales formuladas por las instituciones que forman el Consenso de Washington. Así pues, nuevas actividades económicas vinculadas a la globalización, ha requerido cambio en las leyes laborales, o por la vía de facto, para las nuevas prácticas de empleo (pp. 27-39).

Según Salas (2005), las nuevas actividades económicas se han hecho acompañar de políticas de desregulación de los mercados laborales, estrategias de reorganización productiva basadas en la reducción de costos y flexibilidad laboral. Gómez & Restrepo (2013) , afirman que desde la década de los setenta el trabajo precario como fenómeno venía siendo atípico, con privaciones para la época, sin garantías de un marco jurídico. Mientras que en los círculos académicos los conceptos de precariedad y trabajo precario eran descritos cualitativamente, específicamente, por la sociología francesa, como empleo temporal u ocasional. Mientras que en América Latina se comienza a hablar de precariedad en el empleo en la década de los ochenta, en la medida que empiezan a surgir empleos no cubiertos por la legislación laboral; carentes de seguridad social y desmejora en las relaciones laborales (pp.173-174).

En la misma lógica de cambios en el campo laboral, está también, el desarrollo de las tecnologías y la globalización, en esa línea Standing (2020), señala sobre la precariedad laboral la cual, debido a la negación de derechos políticos, civiles, sociales, económicos y una creciente desigualdad e inseguridad cada vez más global, ha permitido que el precariado se convierta en un fenómeno social cada vez más global, ajenos a las normas laborales y separados de la clase obrera y caracterizados por no aspirar a los derechos laborales y prestaciones laborales (pp. 2- 35).

Los argumentos y la manera en que los autores describen la precariedad laboral, indica que generalmente, la relación de trabajo tiende a desmejorar las condiciones laborales y el bienestar de los trabajadores, el aumento de la jornada de trabajo, inestabilidad laboral, mayor desocupación, salarios bajos y menoscabo de la calidad de vida, entre otros. Es decir, la precarización es un proceso donde el trabajador es sometido a presiones y experiencias que lo conducen a vivir de una manera frágil en el presente y a vivir en la incertidumbre acerca del futuro, carente de sentido de desarrollo por medio del trabajo.

Por otro lado, se da el surgimiento de las plataformas digitales, que tiene como base el aprovechamiento del internet, las bases de datos, la expansión de aplicaciones a nivel global. Srnicek (2018), indica que las plataformas virtuales nacen en la década de los 90, cuando el internet deja de ser comercial. La posibilidad de obtener ganancias dio paso a la formación de más de cincuenta mil empresas para comercializar internet a las que se le aportaron más de 256.000 millones de dólares. Después de la crisis de 2008, el término austeridad ante la falta de capital se convirtió en el lema de las naciones capitalistas y cuando una crisis golpea

tienden a reestructurar el sistema y forma de acumular capital; en esta ocasión a través de nuevas tecnologías que disminuyen los costos de producción de bienes y servicios, así, en 2010, surgieron etiquetas como cambios de paradigmas, la cuarta revolución industrial, economía del trabajo temporal (*gig economy*), la economía *on demand* (economía bajo demanda) (pp.24-40).

Radetich (2022), hace una recopilación de “los términos para nombrar el carácter y la envergadura de las mutaciones en curso”, cuando se refiere a los “nuevos equipamientos tecnológicos y [...] nuevos mercados de trabajo digitalmente mediados”, las cuales dejan en evidencia la proliferación de literatura alrededor de la irrupción del internet de las cosas, siendo estos: “capitalismo de plataformas, *gig economy*, uberización del trabajo, capitalismo electrónico-informático, economía virtual, capitalismo conectivo, economía de plataformas, capitalismo digital, la silicolonización del mundo, la época del tecno-imperialismo, del infotrabajo, del cibertariado o ciberproletariado” (p.8). Además, hace referencia al surgimiento de las plataformas tecnológicas y cómo estas han socavado los derechos ganados por los trabajadores:

“Tras la crisis de 2008, la irrupción de empresas de plataformas que han profundizado el socavamiento de los derechos laborales (como Uber, Didi, Cabify, Airbnb, Rappi, Postemates, TaskRabbit, Microworkers, Zolvers, entre otras) ha traído consigo una nueva vuelta de tuerca en las formas de explotación del trabajo, ha supuesto la aparición de nuevas mediaciones tecnológicas de la relación entre compañías, trabajadores y consumidores, así como la irrupción de nuevas formas del ejercicio del poder y de la vigilancia corporativa (p.7).

De acuerdo a la OIT (2019), la gestión de la mano de obra con algoritmos es una característica que define las plataformas digitales de trabajo. Se ocupa, entre otros, de las plataformas digitales de trabajo “por geolocalización”, a través de las cuales los trabajadores reciben instrucciones para prestar servicios locales, incluidos el transporte, como es el caso Uber y Lyft (pp.9-10).

Todoli (2015), argumenta, que las empresas que gestionan las plataformas virtuales, alegan ser solamente “una base de datos donde clientes y prestadores de servicios pueden encontrarse, permitiendo la calificación de los trabajadores como autónomos”, no establecen

protección a los trabajadores concedidas por el derecho al trabajo ni existe convenio sobre salario mínimo, por lo cual, el usuario puede obtener el servicio a más bajo precio que el que puede proporcionar una empresa tradicional (p.4). Sin embargo, se exigen requisitos como buen servicio, cumplir con un cierto número de tareas asignadas, como cierta cantidad de viajes, si no se logra, el trabajador es desconectado de la App y el contrato termina (pp.3-7).

Estas plataformas son, como lo indica Arrizabalo (2021), una nueva forma de generar alta rentabilidad “y en particular”, operan con “un elevado grado de explotación” de los trabajadores. Marati (2017 en Arrizabalo, 2021), hace referencia a la rentabilidad adicional que obtienen las empresas y a la precariedad laboral que someten a los trabajadores que actúan por cuenta propia, sin una relación laboral con la empresa dueña de la plataforma:

“Es mucho más rentable para un patrón sustituir a un empleado, que conlleva todo un conjunto de obligaciones ligadas a la existencia de un contrato (indefinido o incluso temporal) por una simple actividad que varía en función de las fluctuaciones del mercado y de la cartera de pedidos. Nada de permisos pagados, cotización o protección social nada de pagar primas o respetar la legislación laboral, nada de derecho a seguro de desempleo: es la sociedad soñada de los partidarios de la uberización, de la externalización en cadena y de los autónomos” (p.77).

Igualmente, CLACSO (2021), menciona como las transformaciones tecnológicas digitales incrementan la productividad del trabajo pero que dado las relaciones sociales dentro de un sistema capitalista, aumenta la precariedad laboral y sus consecuencias:

“las transformaciones tecnológicas digitales incrementan la productividad del trabajo y, en consecuencia, posibilitarían que las personas trabajaran menos horas, no obstante, bajo las relaciones sociales capitalistas estas transformaciones acrecientan las condiciones de explotación, de intensificación y de precariedad de las condiciones de trabajo, el desempleo y las desigualdades sociales” (p.84).

En este contexto, Arrizabalo et al. (2023), indican que los autoempleos dependientes han proliferado en los últimos años en actividades vinculadas a las plataformas digitales, pero que erróneamente algunos autores (citan a Perulli, 2003 y Sanz de Miguel, 2019), han tratado de justificar las relaciones laborales que surgen de las nuevas formas de organización del trabajo, no obstante:

“independientemente de las características técnicas que definen el contenido de estos empleos, la ilusión de independencia que parecen disfrutar algunos de estos trabajadores oculta la disciplina propia de la relación salarial. ... La mediación de las plataformas digitales, que aparecen en una fracción significativa de estas relaciones laborales, no implican un nuevo esquema de relaciones laborales. Como ha ocurrido a lo largo de la historia del capitalismo, el capital utiliza las nuevas tecnologías para defender sus propios intereses” (p.323).

Dentro de las plataformas virtuales, se encuentra la App Uber, la cual se desarrolla en el entorno digital transformando la forma de producir bienes y servicios donde el trabajador subordinado es cada vez menos necesario, así mismo, las formas organizativas y los derechos laborales cambian al no cumplir con los estándares tradicionales de patrono-trabajador. Todoli (2015), explica que la App Uber es un nuevo modelo de negocios llamado por la doctrina estadounidense *crowdwork offline*, que consiste en tomar una prestación de un servicio y se limita a poner en contacto al cliente con el trabajador. El proceso inicia con la creación de la plataforma virtual en la web y el desarrollo de una aplicación digital (App) por medio de la cual, los clientes localizan a conductora del taxi demandado. (pp. 3-7).

Uber funciona bajo un modelo de negocio donde los ingresos que genera es una comisión que se adjudican de las carreras realizadas por los conductores. Las carreras son asignadas a través de una plataforma propiedad de la empresa, donde están conectados conductores previamente registrados en la empresa y los usuarios del servicio, quienes solicitan carreras. En el caso de los potenciales usuarios solamente necesitan bajar la aplicación para poder solicitar el servicio. Las tarifas por las carreras son definidas por Uber. Chen et al. (2018), explica cómo funciona el mecanismo de asignar las tarifas en Uber, siendo la compensación del conductor el resultado de la oferta de mano de obra y las decisiones de ubicación del conductor, así como de la demanda y la oferta de otros motociclistas y conductores:

“A medida que llegan las solicitudes de viaje, la plataforma Uber asigna estas solicitudes a los conductores cercanos. Cuando se completa un viaje, durante el tiempo de nuestros datos, los pasajeros pagan una tarifa base más una tarifa por milla y por minuto. Las tarifas se fijan a nivel de ciudad y se ajustan dinámicamente (tienen un “aumento”) cuando la demanda es alta en relación con la oferta de conductores en un área local pequeña. ... Dejando de lado los impuestos, tarifas y promociones, los conductores ganan una proporción de este pago menos la tarifa de servicio de Uber” (p.2736).

Uber ha argumentado que sus conductores al igual que los usuarios son consumidores de su tecnología, por lo tanto, no es una empresa de transporte, evadiendo la regulación. En esa línea, existe una ambigüedad a favor de la empresa, quien “trata a los conductores como consumidores y como trabajadores”:

“Uber se beneficia de esta ambigüedad estratégica porque es difícil decidir qué reglas se aplican a su modelo. Si los conductores no reciben remuneración por el trabajo que realizan, ¿deberían alegar robo de salario según la legislación laboral o buscar reparación por prácticas injustas y engañosas según la legislación de protección al consumidor?” Rosenblat (2018 p.287).

Por lo cual, el caso de Uber resulta particularmente paradigmático en el mundo de las aplicaciones móviles, dado que “combina [...] dos mercancías móviles particularmente simbólicas del capitalismo del siglo XX y del siglo XXI: el automóvil y el *smartphone*. En esa encrucijada tecnológica se juega un nuevo régimen de explotación del trabajo” (Radetich, 2022: p.9). Además, expone la transnacionalización de la compañía, que para el 2023, operaba en 933 ciudades distribuidas en 70 países de los 5 continentes (Figura 1). Uber tenía en octubre de ese mismo año, 3.9 millones de conductores alrededor del mundo; 22,263 empleados en sus oficinas corporativas en los distintos territorios en los que operaba y 91 millones de usuarios (Ibid, p.24).

En el 2017 se introdujo la aplicación Uber en El Salvador y, de acuerdo con la empresa, para junio de 2018, el país contaba con 3,300 socios conductores y había dado servicio a 131,000 usuarios, durante el segundo trimestre del 2018 (Uber, 2019).

El crecimiento es notable tanto de conductores como de personas que usan la aplicación para movilizarse. Alemán (2023), indica que “Carolina Coto, gerente de Comunicaciones de Uber para Centroamérica y el Caribe, aseguró que en estos seis años de operaciones en El Salvador 31,000 socios han realizado algún viaje y 871,000 usuarios han utilizado la aplicación para movilizarse”.

Figura 1. Mapa de ciudades donde operaba Uber en octubre 2023



Fuente: Mapa elaborado por Natalia Radetich con base en datos publicados por Uber en <https://www.uber.com/global/es/cities/>, Publicado en octubre 16, 2023.

La Asamblea Legislativa de El Salvador tiene en estudio la denominada Ley Especial para el Transporte Selectivo. La asociación de Conductores Independientes de Plataformas Digitales de El Salvador (CIPDES) han tenido reuniones con diputados de la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, para aportar insumos para la nueva legislación, la cual regularía el servicio de transporte solicitado por los usuarios a través de aplicaciones digitales y brindarles seguridad jurídica a los conductores que se dedican a este trabajo (Asamblea Legislativa, 2023).

4.2. Marco teórico

Esta investigación se basa en el análisis de un grupo de conceptos identificados para interpretar un caso que no está bien determinado en la teoría económica, dado que no existe una teoría hegemónica que lo explique. En esa línea, los argumentos teóricos sobre los cuales la precariedad laboral ha tenido su prevalencia, según varios autores, mantiene continuidad a pesar de los cambios provocados por las distintas crisis económicas a las que el sector académico y los Estados han tratado de dar una respuesta.

Sobre este argumento, autores como Gamboa et al. (2019), consideran la precariedad laboral un factor inherente a las distintas etapas del desarrollo capitalista y ella ha estado presente en el sector trabajador, obreros fabriles o campesino, así como en la sociedad más pobre de un Estado, sin embargo, este fenómeno se lo relaciona más a crisis cíclicas del capitalismo como la del 2008, tras la ruptura de la burbuja inmobiliaria en Estados Unidos, que sacudió al capital financiero (pp.92-116).

A estos periodos de crisis le ha acompañado esfuerzos para crear soluciones basadas en la teoría neoliberal, que no han estado exentas de problemas como la generación de subempleos, la reducción del Estado y los derechos laborales. A este proceso, también le sigue la extensión de la pobreza afectando a la sociedad en su conjunto, excepto a las élites enriquecidas sin control. Anderson (2003), menciona que “el neoliberalismo nació después de la Segunda Guerra Mundial, en una región de Europa y de América del Norte donde imperaba el capitalismo. Fue una reacción teórica y política vehemente contra el Estado intervencionista o de Bienestar”. El neoliberalismo, indica, “es un ataque apasionado contra cualquier limitación de los mecanismos del mercado por parte del Estado, denunciada como una amenaza letal a la libertad, no solamente económica sino también política” (p.11).

Además, Anderson (2003), expone que el propósito del neoliberalismo era combatir el keynesianismo y sus elementos como: el solidarismo, el igualitarismo, el poder excesivo y nefasto de los sindicatos y el movimiento obrero, porque esto, destruye la libertad de los ciudadanos y la vitalidad de la competencia, de la cual, dependía la prosperidad de todos. En efecto, las ideas neoliberales pasaron a ganar terreno, cuando las bases de acumulación privada se vieron amenazadas por la presión reivindicativa y parasitaria sobre el Estado para que aumentarán los gastos sociales. Por tanto, es necesario un Estado fuerte para quebrar los sindicatos, crear gastos sociales limitados y la creación de una tasa natural de desempleo, o sea, un ejército de reserva (pp.11-18).

Jin (2015) da una perspectiva sobre la hegemonía de plataformas de Occidente, donde pocas empresas estadounidenses están acumulando fortunas a partir de éstas, indicando que una investigación crítica de la hegemonía global de las plataformas digitales demuestra que:

“la posición dominante de Estados Unidos ha intensificado una relación cada vez más desigual entre Occidente y Oriente. Por lo tanto, es seguro que el imperialismo

estadounidense se ha renovado con plataformas, como la antigua forma de imperialismo estadounidense respaldada por la política, la economía y el ejército, además de la cultura” (p.180).

Por otro lado, Thörnquist (2015), sostiene que el trabajo en la zona gris, que se genera entre el empleo subordinado y el auténtico trabajo por cuenta propia se ha utilizado durante mucho tiempo como modo de explotación en las relaciones laborales, así como como estrategia para la supervivencia de los trabajadores en tiempos de desempleo y conflictos en el mercado laboral (p.427).

Varas et al. (2018), sostiene que la precariedad laboral, en general, es algo que va más allá del modelo neoliberal encontrando sus raíces en el modo de producción capitalista, desde sus labores en la Inglaterra, donde sus formas de precariedad en muchos sentidos siguen estando vigentes para las condiciones de trabajo actual (pp. 173-198).

En acuerdo con lo planteado, la precariedad laboral es un fenómeno, no solo del neoliberalismo, si no, un elemento vigente de explotación de los trabajadores. Bajo este modo, en la actualidad han proliferado distintas variantes en la que el afán de acumulación de capital ha tomado a la tecnología y las comunicaciones como el medio menos costoso para crear instrumentos o empresas que multipliquen las ganancias. Esta forma de concebir el desarrollo económico ha dado lugar al surgimiento de un nuevo modelo capitalista de generación de recursos económicos, empleos y medios como las plataformas virtuales. (Mason, 2015) habla sobre las nuevas formas de capitalismo provocadas por la tecnología de la información:

“Cada vez hay más pruebas de que la tecnología de la información, lejos de crear una forma nueva y estable del capitalismo, lo está disolviendo: corroyendo los mecanismos de mercado, erosionando los derechos de propiedad y destruyendo la antigua relación entre salario, trabajo y beneficio” (p. 104).

Pérez (2004), afirma que el desarrollo y avance de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) han permitido que la economía a nivel global incremente la productividad de bienes y servicios. Además, sostiene que, a inicios del siglo XXI se produjo el surgimiento de la revolución informática y una nueva economía, sustentada en la tecnología y en la asimilación por el sistema económico y social; inmersa en una revolución

tecnológica que puede ser definida como un poderoso y visible conjunto de tecnologías, productos e industrias nuevas y dinámicas, capaces de sacudir los cimientos de la economía y de impulsar una oleada de desarrollo de largo plazo. A este proceso, también le sigue un cambio de paradigmas como los nuevos motores de crecimiento para una gran oleada de desarrollo y un nivel más elevado de productividad potencial para todo el aparato productivo (pp.9-33).

4.3. Marco conceptual

Para el presente trabajo se pretende explicar ciertos conceptos conforme con la investigación sobre los factores de precarización laboral en los trabajadores de Uber, como los derechos laborales, la formalidad del empleo y algunos aspectos de la economía de plataformas, entre otros.

Economía Digital

El avance experimentado en los últimos años por el desarrollo de las tecnologías de información y comunicación ha generado un nuevo paradigma económico, como la economía digital que en su contexto abarca otras nominaciones variadas conocidas en el ámbito de la tecnología, así se tiene, por ejemplo, a la economía informacional, economía en red, economía electrónica, economía colaborativa, economía de plataformas, economía bajo demanda, etc.

En ese sentido, Rincón (2007), señala que la revolución digital que se inició a mediados de los noventa, producto de la masificación de Internet, dio paso en los Estados Unidos, a la economía digital. Economía donde los ciclos coyunturales habrían desaparecido y había generado el período de crecimiento ininterrumpido más largo de la última mitad del siglo, producto de la explosión de los negocios puntocom en los mercados bursátiles, y que a finales de los noventa comenzó a extenderse hacia los sectores más dinámicos de otras economías del mundo, especialmente a Gran Bretaña y Europa (p.188).

Para esta investigación se entenderá como economía digital, aquella en la cual operan las plataformas digitales.

Economía de plataformas

Madariaga et al., (2019), argumentan que el fenómeno de las plataformas digitales a nivel global ha significado una de las mayores disrupciones en el mundo del trabajo, este acontecimiento ha transformado la organización del trabajo, han surgido nuevas formas de contratación en algunos casos llamados atípicos que pueden ayudar a complementar o a insertarse en el mundo del trabajo. Sin embargo, estas modalidades ofrecidas por las plataformas no son inocuas, por tanto, presentan el riesgo de la precarización del trabajo, lo que genera retos desde el punto de vista regulatorio y desafía el alcance de las normas laborales, fiscales y de protección a los trabajadores enmarcados en estos modelos. En ese sentido, el nuevo modelo del mercado de trabajo presenta desafíos a resolver (pp.10-155).

La economía de plataformas, de acuerdo con Madariaga et al. (2019), consiste en una gran variedad de actividades económicas y sociales que son facilitadas por plataformas virtuales que median entre los agentes. Además, destaca su enorme potencial para reducir costos, lo cual, la convierte en una herramienta capaz de modificar la división del trabajo, también son espacios donde el intercambio de información vincula oferta y demanda, intermedia entre particulares y permite contratar trabajadores para realizar tareas específicas por un plazo determinado, que genera, muchas veces, relaciones laborales no tradicionales. La misma, también en su contexto se caracteriza por tener aspectos teóricos que permite dar origen al soporte de las empresas para transformarlas en entes que reducen: a) costos de transacción, b) viabilizan actividades comerciales no rentables, c) desafían la estructura de mercado y e) transforman las relaciones laborales (pp.10-155).

Economía bajo demanda

Otro elemento que destacar es las distintas tipologías dentro de la economía de plataformas como la economía bajo demanda, para el caso de estudio, solo se describe a grandes rasgos sus características. Según Madariaga et al. (2019), la economía bajo demanda, constituye modelos de consumo y provisión de servicios a través de una plataforma en línea que conecta a los trabajadores con los clientes. La modalidad se desarrolla de la siguiente forma: a) las personas pueden trabajar cuando lo deseen, b) existe un pago por tarea, y c) la plataforma facilita o intermedia el servicio; un ejemplo de la economía bajo demanda es la plataforma virtual Uber (pp.10-155).

Con esta descripción sobre la economía de plataformas se expresa el efecto que causa en los trabajadores en cuanto a la relación laboral, el aporte de servicios de variada índole a personas con acceso a la tecnología y la transformación del contrato tradicional, ya que las empresas exigen condiciones y adecuan a su conveniencia los términos para registrar a los trabajadores; lo cual, reduce posibilidades de negociar entre empleador-empleado.

Economía colaborativa

La Comisión Europea (2016), nombra economía colaborativa a aquellos “modelos de negocios en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares” (p. 3)

En el marco de la economía colaborativa se han desarrollado estructuras e instrumentos que posibilitan acciones como la oferta de servicios de transporte selectivo, alquiler de habitaciones, bienes de consumo por encargo, etc. El medio utilizado para este fin son las plataformas digitales, a las cuales, define el siguiente párrafo.

Plataforma digital

De acuerdo con el Banco Mundial (2023), las plataformas digitales son:

“herramientas electrónicas diseñadas para intercambiar bienes, servicios o información entre productores y usuarios. [...] facilitan el flujo de información y transacciones para permitir que productores y usuarios creen valor al interactuar entre sí. Las plataformas digitales pueden ser públicas o privadas” (p.70).

Para el caso de esta investigación, se analizan las plataformas digitales privadas, donde, en principio, el modelo de negocio de la empresa dueña de la plataforma cobra una comisión por hacer coincidir terceros que ofrecen servicios a pasajeros que lo utilizan.

Relación laboral

De acuerdo con la (OIT, 2006), la relación de laboral es una elemento jurídico de uso universal que se hace referencia al compromiso que existe entre una persona denominada el empleado o el asalariado, o a menudo, el trabajador y otra persona denominada el empleador,

a quien aquélla proporciona su trabajo bajo ciertas condiciones, a cambio de una remuneración. La relación de trabajo fue, y continúa siendo, el medio de que pueden servirse los trabajadores para acceder a los derechos y prestaciones asociadas con el empleo en el ámbito del derecho del trabajo y la seguridad social. (p.3).

Precarización laboral

Castillo-Fernández (2022), describe cómo los derechos de los trabajadores fueron mermando a medida que se fue instaurando el modelo de economía neoliberal:

“En América Latina como en el resto del mundo, la instauración y ascenso del modelo neoliberal fue el resultado de las derrotas políticas de la clase trabajadora y los sectores populares durante la década de 1960 y mediados de la de 1970, período en que la clase capitalista emprendió desde el Estado una fuerte acometida contra el avance social de dichos sectores” (p. 48).

Salas (2005), define la precarización laboral como:

“El efecto negativo sobre la calidad del empleo causado por la desregulación de los mercados laborales; las estrategias de reorganización productiva basadas en reducción de costos y flexibilización laboral. En general, el concepto abarca los procesos de relaciones no formales de trabajo, salarios bajos y prolongación de horas de trabajo; contratación creciente de trabajadores a tiempo parcial, despojo del acceso al régimen de seguridad social, la duración de la relación contractual y, la provisión de derechos laborales son una prerrogativa empresarial y finalmente dificultan o niegan la organización autónoma de los trabajadores” (pp. 28-31).

Para esta investigación se define la precarización laboral de los conductores vinculados a Uber en la economía digital, como aquella condición que enfrentan dichos conductores, en dónde, por diferentes razones, pone en riesgo su desarrollo integral como ser humano y el de su familia. Las razones, incluyen, entre otras, las relaciones asimétricas del mercado laboral, empleo inestable, bajos salarios, subcontrataciones, falta de relaciones formales de trabajo, exceso de horas de trabajo; horas de trabajo no reconocidas, trabajadores a tiempo parcial, falta de seguridad social y previsional, resguardo de derechos laborales, falta de prestaciones laborales, pocas alternativas de empleo formal.

Mercado laboral

Luego de conocer la definición de la precarización laboral, también es de interés abordar aspectos del mercado laboral, ya que, el mismo guarda interrelación con los trabajadores y con las distintas políticas, salarios y prestaciones.

Manzanares (2012), relata que el mercado de trabajo es el espacio donde se establecen relaciones entre la oferta y demanda, donde los trabajadores quieren maximizar su salario y las empresas extender sus beneficios. La relación se concreta a través de acuerdos como el salario, beneficios y las condiciones del empleo. Todo ello dentro de las normas y regulaciones con la finalidad de solventar las imperfecciones (pp. 29-32)

La forma del trabajo en el mercado laboral puede generar relaciones atípicas, cuyos efectos, generan precariedad al no ser regulado por instituciones en los distintos países; en ese sentido el trabajo atípico muestra las siguientes propiedades.

Formas de trabajo atípico

La Organización Internacional del Trabajo OIT (2016), sostiene que las formas atípicas del empleo son modalidades que no se ajustan al empleo típico, el cual, ofrece importantes prestaciones. El trabajo atípico agrupa categorías como, el empleo temporal, el trabajo tiempo parcial, el trabajo temporal a través de agencias y las relaciones de trabajo encubiertas. Por lo que la pregunta a responder es cuáles son las formas de trabajo atípico. La OIT, explica estas categorías de la siguiente forma:

a) Empleo temporal:

implica la contratación de trabajadores por un periodo específico diferente a la jornada laboral legalmente establecida; comprende los contratos basados en proyectos o tareas, así como el trabajo ocasional o estacional, incluido el de los jornaleros. En la mayoría de los países, los contratos de duración determinada se rigen por disposiciones jurídicas específicas sobre la duración máxima del contrato, el número de prórrogas y los motivos válidos para recurrir a los tribunales. El trabajo ocasional (trabajo temporal) consiste en la contratación de trabajadores por plazos cortos o de forma esporádica o intermitente, usualmente por un

número específico de horas, días o semanas, a cambio de un salario establecido por las condiciones del acuerdo de trabajo diario o periódico:

“El trabajo ocasional es un rasgo característico del empleo asalariado informal en los países en desarrollo de bajos ingresos, pero también está surgiendo más recientemente en las economías industrializadas, especialmente en los puestos de trabajo relacionados con la «economía de plataformas de Internet» o el «trabajo por encargo»” (p.3)

b) Trabajo a tiempo parcial:

“las horas normales de trabajo son menores que las de los trabajadores a tiempo completo en situación comparable. Muchos países cuentan con límites mínimos específicos, establecidos por ley, que definen el trabajo a tiempo parcial comparado con el trabajo a tiempo completo. Con fines estadísticos, se suele considerar que el trabajo a tiempo parcial es aquel en el que se trabaja menos de 35 horas, o 30 horas, a la semana. En algunos casos, las modalidades de trabajo pueden consistir en horas de trabajo muy reducidas o en la falta de horarios fijos predecibles, y el empleador no está obligado a ofrecer un número específico de horas de trabajo. Estas modalidades, conocidas como «trabajo a pedido», revisten distintas formas contractuales según el país e incluyen los llamados «contratos de cero horas»” (p.3).

Jornada laboral

El código de trabajo de El Salvador, en el Art. 89, indica sobre la jornada de trabajo, que:

“La iniciación, duración y terminación de la jornada ordinaria de trabajo podrá variar según la índole de las labores, necesidades o urgencias del trabajo, la época del año o cualquiera otra causa justa; pero en ningún caso podrá exceder de ocho horas diarias ni la semana laboral de cuarenta y cuatro. Todo trabajo realizado en exceso de la jornada ordinaria o de la semana laboral, será considerado trabajo extraordinario y deberá ser remunerado con el salario ordinario más el ciento por ciento de dicho salario. En las explotaciones en que por costumbre se labore con jornada o semana laboral de duración inferior a la establecida en este artículo, los trabajadores conservarán inalterables sus derechos”.

Salario mínimo

El salario mínimo tiene como finalidad u objetivo fijar y obligar al patrono a pagar por los servicios prestados por el trabajador, para establecer el cumplimiento de tal propósito el código de trabajo instituye que:

“El Art. 144. Manda a que todo trabajador, incluso el trabajador a domicilio tiene derecho a devengar un salario mínimo que cubra suficientemente las necesidades normales de su hogar, en el orden material, moral y cultural, el cual se fijará periódicamente, además el Art. 147. Afirma que cuando los salarios mínimos se fijen por unidad de tiempo se referirán a la jornada ordinaria de trabajo de ocho horas diarias. Cuando la jornada de trabajo sea menor de ocho horas, pero mayor de cinco, el patrono estará obligado a pagar el salario mínimo fijado; la misma obligación tendrá si, para el efecto de completar la semana laboral, la jornada fuere menor de cinco horas. En cualquier otro caso, la remuneración será proporcional al tiempo trabajado” (p.82).

Según el Diario Oficial de El Salvador (2021) para el sector servicios la tarifa de salarios mínimo queda establecida de la siguiente forma: el pago mensual será de (\$ 365.00) trecientos sesenta y cinco dólares por mes y como salario de jornada ordinaria diaria, la cantidad de doce dólares (\$ 12.00) y como pago por hora será de un dólar con cincuenta centavos (pp. 27-28).

Derechos laborales

Los derechos laborales son un conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones entre trabajadores y empleadores. Estas normas se basan en la premisa de asegurarle a quien trabaja un pleno desarrollo y una integración real a la sociedad. El derecho laboral se encarga de regular temas como el salario, la jornada laboral, las vacaciones, la seguridad social, la protección contra el despido arbitrario, entre otros. Es decir, buscan proteger y garantizar que las relaciones laborales sean justas y equitativas.

De acuerdo con el Código laboral, el derecho de los trabajadores contiene varios elementos entre los cuales está el contrato individual de trabajo mediante un documento escrito que es la garantía en favor del trabajador y su falta será imputable al patrono. Ante despido de hecho sin causa el trabajador tendrá derecho a que el patrono le indemnice, aplicable a distintas formas de contratos ya sea temporal o por tiempo indefinido y en cualquier forma laboral.

Entre otros derechos puede mencionarse los días de asuetos, vacaciones, salario, jornada laboral de 8 horas diarias y aguinaldo.

Otro de los derechos laborales, es el derecho colectivo laboral, como el derecho de asociación, el cual otorga potestad a los trabajadores a asociarse libremente en sindicatos para defender sus intereses económicos. El derecho de contrato colectivo, el cual se celebra entre uno varios sindicatos de trabajadores por una parte y un patrono, por otra. Este contrato colectivo, tiene por objeto regular, durante su vigencia, las condiciones que rigen los contratos individuales de trabajo en las empresas o establecimientos de que se trate; y los derechos y obligaciones de las partes contratantes. Derecho previsional y seguridad social, que comprende, el pago por accidente o enfermedad, prestaciones por maternidad, ayuda en caso de muerte del trabajador y a la seguridad ante riesgos y accidentes en el trabajo, entre otros (pp. 28-193).

Empleo encubierto

Supone el ocultamiento de un contrato de trabajo y la consecuente ausencia de la protección que brinda la ley, volviendo ambiguas las relaciones de trabajo al no estar claras las obligaciones con los derechos y obligaciones de las partes interesadas, dejando vacíos en cuanto a la interpretación jurídica. (Ibid, pp. 2-3).

Pobreza multidimensional

La pobreza multidimensional está determinada por la carencia de diversos aspectos transversales en la vida de las personas, incluyendo educación; condiciones de vivienda; trabajo y seguridad social; salud, servicios básicos y seguridad alimentaria; y, calidad del hábitat. De acuerdo con el BCR (2023), “la medición multidimensional reconoce que la pobreza afecta diversas dimensiones de la vida de las personas, restringe el potencial de sus capacidades y, en consecuencia, limita las perspectivas para vivir de manera digna” (p.58).

4.4. Marco empírico

4.4.1. Precarización y regulación laboral en las plataformas digitales

Esta sección analiza estudios previos que se han realizado sobre la economía digital y el llamado “uberismo” relacionado a la precarización laboral que ofrecen a terceros que prestan servicios de transporte a través de plataformas digitales. Además, incluye una revisión general de algunas iniciativas legales que se han propuesto para resolver el conflicto laboral entre las empresas dueñas de las plataformas digitales y los socios.

La Fundación Friedrich Ebert financió un estudio en Costa Rica sobre las Plataformas digitales y precarización laboral, elaborado por Artavia-Jiménez & Tristán (2020), ellas utilizaron el caso de Uber para reflejar la precariedad laboral que enfrentan los conductores. Realizaron un cuestionario a 103 conductores de Uber, un análisis del discurso con el que Uber se presenta a la población costarricense y a las personas conductoras; así como, entrevistas a 15 conductores de Uber en el país.

Los resultados indican que existe “incumplimiento con los derechos laborales básicos por la dinámica económica de la plataforma”. Contrario al mínimo establecido, la información reportada por conductores indica que el salario percibido promedio mensual es de USD433.00, lo cual, para un promedio de 9 horas trabajadas por día durante 6 días a la semana, resulta en un salario percibido por hora es de USD 2.00 (p.2)¹.

Las investigadoras indican que los conductores de Uber enfrentan alta precariedad laboral poniendo en riesgo el sistema solidario de seguridad social, y a la vez, es un modelo altamente rentable para la empresa gestora. Los conductores de Uber:

“trabajan en una situación de informalidad que genera altos costos para la sociedad y el sistema solidario de seguridad social del país, al mismo tiempo implica bajos ingresos y alta

¹ Tipo de cambio oficial del 14 de enero 2024 (<https://bit.ly/3Hh0pt9>)

vulnerabilidad para los conductores. Mientras que la plataforma asuma poca responsabilidad para sus “socios”, el modelo aplicado garantiza altas ganancias para la plataforma” (p.3).

El estudio concluye sobre los ingresos de los conductores, la posición de Uber como herramienta tecnológica y la vulnerabilidad que enfrentan: (a) Los ingresos son menores al salario mínimo, hay mucha informalidad laboral, sin seguro médico y sin cotización para una pensión, o cobertura de incapacidad en caso de un accidente. (b) Uber se posiciona como una herramienta tecnológica innovadora con la que se pueden generar ganancias, ser su propio jefe/jefa y lograr la realización personal, mediante el esfuerzo como vía para alcanzar la prosperidad y, (c) la vulnerabilidad e incertidumbre están presentes en el trabajo con Uber (Ibid: p.5).

Respecto a la forma en que Uber gestiona las propinas y recompensas a los conductores, Rosenblat (2018), quien realizó un estudio etnográfico sobre los conductores de Uber en Estados Unidos y Canadá, expone las experiencias de conductores que han podido comprobar entre ellos, que existen ingresos diferenciados, relatando la experiencia de un conductor, quien le indicó “que la compañía parece trabajar más duro para retener [a conductores que se conectan esporádicamente], lo que le parece injusto (p. 279).

Además, contrario a esperar una ayuda de Uber por accidentes que tienen los conductores, Rosenblat (2018) encontró, un consejo común en foros de conductores, en donde sugerían que “deben abstenerse de informar a Uber o Lyft cuando tienen un golpe en el guardapolvo o cualquier incidente con un vehículo liviano, como un rasguño: los conductores corren el riesgo de ser desactivados si lo hacen” (p.280). Esto deja en evidencia la vulnerabilidad de los conductores para buscar ayuda con la empresa.

Por otro lado, diferentes autores Thörnquist (2015); Arrizabalo et al.(2023), han indicado que los trabajadores más vulnerables expuestos a trabajos precarios, son aquellos que participan en la economía informal. Arrizabalo et al., (2023), ofrece como ejemplo de trabajadores vulnerables en falsos autónomos en España, a los domésticos y muchos trabajadores que hacen entregas vinculados a las plataformas digitales (p.317). Los trabajadores que están sujetos a formas de empleo precarias [...] son principalmente aquellos que ya se encuentran en una posición débil en el mercado laboral Thörnquist (p.412).

Asociado a esta vulnerabilidad que tienen estos trabajadores en plataformas digitales, está la explotación exacerbada del capitalismo más crudo y brutal, que acorrala a los trabajadores a la auto-explotación, como lo expone (Thörnquist, 2015): “El trabajo en la «zona gris» [entre trabajo subordinado y el genuino auto-empleo], siempre ha implicado riesgos de intensa explotación - y auto explotación. En la práctica, los trabajadores se ven más o menos obligados a explotarse a sí mismos” (p.414). En esa línea, las empresas reducen costos laborales y riesgo de producción, trasladando totalmente estos pasivos al trabajador (p.421)

Además, la precariedad laboral que enfrentan los conductores de Uber impacta en aspectos crónicos de seguridad industrial y de salud de los conductores. De Las Heras García & Lanzadera Arencibia (2019), distinguen tres tipos de riesgos que enfrentan los trabajadores de las plataformas digitales, siendo estos: i) los vinculados a la precariedad laboral por exceso de jornada y por carga de trabajo; ii) los riesgos frente a agentes físicos, derivados de la utilización de pantallas de visualización de datos de forma intensa y prolongada; y, iii) los riesgos psicosociales, relacionados al teletrabajo en general, pero se agudizan ante la presión ejercida para el mantenimiento de un «pseudoempleo» (p.4).

En cuanto a las regulaciones orientadas a clarificar el rol de Uber en la economía y su relación con los conductores, muchos países han establecido posiciones sobre las condiciones y el trato hacia los trabajadores. Por ejemplo, Etchemendy et al (2022), describe el caso de regulación del trabajo en plataformas digitales conocido como la “Ley AB-5, formulada por el Estado de California, con el fin de aclarar legalmente lo dispuesto en el caso Dynamex. Su sanción buscó asegurar que los trabajadores explotados por ser clasificados erróneamente como contratistas independientes en lugar de ser reconocidos como empleados tengan los derechos básicos y las protecciones que merecen bajo la ley, incluido un salario mínimo, compensación para trabajadores si se lesionan en el trabajo, seguro de desempleo, licencia por enfermedad remunerada y licencia familiar remunerada”. (p.13).

La Organización Internacional de Seguridad Social, ISSA (2017), hace alusión al informe del Banco de Previsión Social de Uruguay², indicando que las nuevas economías

² “*Formalizing enterprises and workers in the shared economy (transporting passengers using mobile phone applications: UBER, Cabify, EasyGo)*”

colaborativas plantean un desafío a las actuales regulaciones tributarias y de seguridad social, redefinen la organización de las empresas y los recursos humanos, e implican una necesidad de actualizar el funcionamiento del Estado. El desafío se centra en la coordinación de los diversos actores involucrados y asegurar su inclusión en la seguridad social, su cumplimiento de las leyes tributarias vigentes, así como la revisión y actualización de estas regulaciones para abordar las nuevas modalidades y contrarrestar la competencia desleal entre actores privados, ISSA (2017). En ese contexto, la OIT (2019) informa de los avances de Uruguay en materia de seguridad social en donde ha incorporado a los conductores de Uber:

“Uruguay ha implementado una aplicación para facilitar la cobertura obligatoria de seguridad social de todos los conductores de taxis, incluidos los que operan a través de Uber y otras plataformas, aprovechando su experiencia en mecanismos simplificados para el cobro de impuestos y aportes de los trabajadores independientes y las microempresas (monotributo)” (BPS Uruguay, 2017 en OIT, 2019).

De acuerdo con Černušáková & Perolini (2021), Uber anunció en marzo 2021, que sus conductores en el Reino Unido serán tratados como personal de la empresa, con un salario mínimo garantizado y vacaciones pagadas. Esta decisión estuvo seguida de una sentencia del Tribunal Supremo de Reino Unido quien resolvió que, en virtud de la legislación existente, los conductores de Uber entran en la categoría de empleados de la plataforma y, como tales, tienen derecho a un salario mínimo, vacaciones anuales y otros derechos laborales.

En cuanto a las soluciones, algunos juristas han revisado la legislación pertinente que permita darle a los conductores la categoría de empleados, entre ellas figura la propuesta del Instituto de Derechos Laborales, IER (2018), que indica la necesidad de cambiar la definición de empleado o trabajador, siendo aquella en la cual, ha de considerarse trabajador si es un individuo contratado por otro para proveer trabajo, y que no esté genuinamente dirigiendo una empresa de su propiedad (pp.26 y 27).

4.4.2. Mercado laboral salvadoreño

Según datos de la Encuesta de Hogares y Propósitos Múltiples (DIGESTYC, 2021), la población total en El Salvador es de 6,325,827; la población en edad de trabajar (PET) de 4,750,123, lo cual representa el 75.1% de la población total y la población económicamente

activa (PEA) de 2,932,673 que representa el 58.3%; de la población total. Al mismo tiempo la tasa global de participación, es decir personas ocupadas u ofertando su fuerza de trabajo es de 61.7% esta tasa global de participación representa en el área rural el 35.3% y en el área urbana el 65.0%; la tasa de inactividad es de 38.3%.

Además, un 93.7% está trabajando, mientras que las personas desocupadas suman un total de 6.3% (185,808) en su mayoría residen en el área urbana. El total de personas ocupadas ascienden 2,746,864, de las cuales el 65.1% reside en el área urbana. Por otro lado, de las personas ocupadas los asalariados suman un porcentaje de 58.8% de los cuales 43.8% son permanentes, el 15.0% son temporales y el 28.5% trabaja por cuenta propia.

En cuanto a la seguridad social la EHPM (2021), muestra que de cada 100 personas 34 están afiliadas al sistema social público o privado. Por otro lado, la tasa de subempleo asciende a un 37.6% del cual el 6.2% es visible y el 31.4% son subempleados invisibles. Como sector formal los datos indican que de cada 100 personas que residen en el área urbana 55 laboran en el sector formal y 45 en el sector informal (pp. 23-43).

Para saber de la cobertura en seguridad social, se hace necesario revisar algunos datos brindados por las distintas instituciones como el ISSS y el sistema previsional. Los informes de estos entes encargados de la seguridad y la previsión muestran los volúmenes de persona atendidos cuyos trabajadores forman parte de la persona económicamente activa y los retirados, al momento de la investigación, para lo cual se tomarán datos del 2021 y 2022, que servirá para la respectiva comparación e inferir su situación con estos factores.

Cobertura poblacional en seguridad social

La seguridad social de la población trabajadora en El Salvador ha tenido un recorrido con diversas modificaciones desde que se empezó a implementar en el país, a través de legislaciones y leyes emanadas del Estado. Los datos de las últimas décadas del número de personas protegidas por el régimen de seguridad y previsión social, según fuentes consultadas, como la CEPAL, el Instituto Salvadoreño del Seguro Social y la Superintendencia de Pensiones, describen el comportamiento sobre la cobertura en salud de personas protegidas y cotizantes del sector público así como del sector privado. En la siguiente tabla se presentan los datos basados en la población económicamente activa.

Tabla 1. Trabajadores del régimen de salud del ISSS, junio 2021-2022

N	Categoría	Junio 2021	Junio 2022	Variación Absoluta
1	Población total	6,325,827	6,330,947	5,120
2	Población económicamente activa	2,932,673	2,922,188	10,485
3	Población total cubierta	1,837,466	1,964,343	126,877
4	Total, cotizantes	1,057,864	1,118,170	60,306
5	Cotizantes activos	880,068	937,195	57,127
6	Sector privado	692,857	746,073	53,216
7	Sector público	187,211	191,122	3,911
8	Pensionados	177,796	180,975	3,179
9	Beneficiarios	779,602	846,173	66,571
10	Transporte, almacenamiento y comercio	205,581	223,127	17,546

Fuente: elaboración propia con base a datos del ISSS.

Los datos previsionales que presenta la Superintendencia del Sistema Financiero (2022), describen el acceso del sector público y el sector privado para el municipio de San Salvador, El Salvador. La tendencia del sistema público es a disminuir considerablemente, mientras que el sistema privado es a crecer de manera constante (Tabla 2).

Tabla 2. Población de afiliados al sistema de previsional del municipio de San Salvador, mayo 2021-2022

No.	Población afiliada	Mayo 2021	Mayo 2022	Variación Absoluta
1	Sistema de pensiones públicas	211,034	214,357	3,323
2	INPEP	3,323	88,282	482
3	UPISSS	123,234	126,075	2,841
4	Sistema de ahorros para pensiones	3,502,353	3,625,870	123,517
5	AFP, confía, S. A	3,502,353	1,735,803	63,202
6	AFP, crecer, S. A	1,829,752	1,890,067	60,315
7	Población afiliada de San Salvador	1,100,008	1,127,704	27,696
8	Cotizantes de las AFP	5,132	4,031	-1,101
9	INPEP	4,068	3,120	-948
10	UPISSS	1,064	911	-153
11	Cotizantes de la SAP	747,127	812,196	65,069
12	AFP, confía, S. A	367,496	398,900	31,404
13	AFP, crecer, S. A	379,631	413,296	33,665

Fuente: elaboración propia con base a datos de la Superintendencia del Sistema Financiero.

4.4.3. Requisitos de ingreso y formalidades del contrato

En esta sección se presentan los requisitos mínimos para ser socios conductores de Uber en El Salvador, así como el proceso de registro, ambos disponibles en la Web de Uber (bit.ly/41WaXHA).

Requisitos para ser socios conductores

Los requisitos están referidos tanto a la calidad del conductor (edad, licencia de conducir, etc.), como a los del vehículo (año, condiciones de carrocería, etc.). Los requisitos para las personas son:

- Ser mayor de 18 años
- Tener una licencia de conducir vigente (si va a conducir)
- Certificado de antecedentes judiciales o policiales
- Verificación de antecedentes penales

Los documentos oficiales que se requieren después de inscribirse, para probar la calidad requerida del conductor, incluyen:

- Licencia de conducir vigente
- Certificado de antecedentes policiales
- Certificado de antecedentes penales

Requisitos del vehículo Uber:

- Vehículo de máximo 10 años
- Cuatro puertas, cajuela y en buen estado
- Tarjeta de circulación del vehículo

Al subir todos los documentos a su perfil, pasar la revisión de antecedentes penales y ver el video de capacitación, se procede a activar la cuenta.

Proceso de registro

1. Registrarse en línea

El proceso para registrarse es muy sencillo, es en línea, a través de la página Web de Uber (bit.ly/41WaXHA). Si no tiene carro, la plataforma le ayuda a contactar a socios buscando

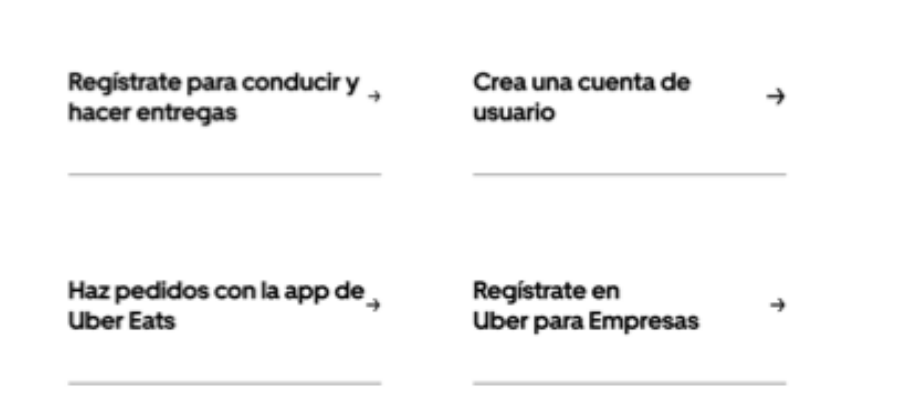
conductores que prestan el vehículo. Si no va a conducir, le ponen en contacto con conductores que sí lo hacen.

La inscripción inicia con diferentes opciones, en la primera el conductor debe decidir si desea conducir o hacer entregas, luego continúa el proceso, con una cuenta de correo electrónico. La Figura 1 muestra las opciones iniciales.

2. Cargar los documentos

En este paso requiere que la persona interesada suba en línea (o en su defecto llegue con estos documentos a un centro de activación), la licencia de conducir, el certificado de antecedentes penales, el certificado de antecedentes policiales, la tarjeta de circulación y el seguro del vehículo.

Figura 2. Proceso inicial para registrarse como conductor de Uber



Fuente: Uber (2024)

3. Activar su cuenta

El conductor debe visitar uno de los centros de activación para terminar el proceso de activación. Una vez activo, está listo para ofrecer los servicios de transporte.

Formalidades del contrato

Uber requiere la firma de un contrato universal que define las relaciones formales entre la empresa y los socios conductores. Los términos y condiciones del contrato se presentan en el «Anexo 4. Contrato entre Uber y los Socios Conductores».

5. HIPÓTESIS Y VARIABLES

La pregunta de investigación plantea la necesidad de conocer los factores que inciden en la precarización laboral en los socio-conductores de la App Uber del municipio de San Salvador durante el año 2023, se plantea la operacionalización de variables para determinar los indicadores que servirán de base para diseñar las entrevistas y los cuestionarios.

5.1. Hipótesis general

Los conductores de plataformas como Uber, en la economía digital, enfrentan precarización laboral.

5.2. Hipótesis específicas

H.E.1 La precarización laboral de los conductores de plataformas como Uber, está determinada por las condiciones laborales a las cuales están expuestos.

H.E 2 La precariedad laboral de los conductores de Uber se disminuirá al mejorar las políticas públicas orientadas a mejorar las condiciones laborales de los conductores.

5.1. Operacionalización de Variables

La operacionalización de variables, donde se determinan los indicadores de cada una de ellas, se presenta en la siguiente Matriz de Congruencia Lógica (Tabla 3).

Tabla 3. Matriz de Congruencia Lógica

Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores	Instrumentos
Objetivo General: Determinar la existencia de precarización laboral en los conductores de Uber en el municipio de San Salvador, El Salvador en el año 2023.	H.E.1 La precarización laboral de los conductores de plataformas como Uber, está determinada por las condiciones laborales a las cuales están expuestos.	Variable dependiente: la precarización laboral Variable independiente: Las condiciones laborales de los socio-conductores de plataformas como Uber	Los mismos indicadores utilizados para los objetivos específicos	Entrevista y cuestionarios a conductores de Uber
Objetivo específico 1: Identificar los factores que potencialmente inciden en la precarización laboral de los trabajadores de Uber, en el municipio de San Salvador, El Salvador en el año 2023	H.E.1 La precarización laboral de los conductores de plataformas como Uber, está determinada por las condiciones laborales a las cuales están expuestos.	Variable dependiente: la precarización laboral Variable independiente: Las condiciones laborales de los socio-conductores de plataformas como Uber	1. Empleo inestable (inestabilidad laboral) 2. Contrato temporal 3. Bajos salarios 4. No prestaciones laborales 5. Horarios extendidos sin remuneración 6. Ausencia de la seguridad social 7. Ausencia de la seguridad previsional 8. Ausencia de seguro ante riesgo laboral 9. Desprotección ante despidos 10. Inexistencia de negociación colectiva 11. falta de cobertura estatal 12. Falta de cobertura institucional 13. Inexistencia sindical 14. Pobreza multidimensional	Entrevista y cuestionarios a conductores de Uber
Objetivo específico 2: Analizar si los factores identificados inciden en la precarización laboral de los trabajadores de Uber.	H.E.1 La precarización laboral de los conductores de plataformas como Uber, está determinada por las condiciones laborales a las cuales están expuestos.	Variable dependiente: la precarización laboral Variable independiente: Las condiciones laborales de los socio-conductores de plataformas como Uber	Los mismos indicadores	Entrevista y cuestionarios a conductores de Uber
Objetivo específico 3: Proponer elementos para el desarrollo de políticas públicas para mitigar el problema de la precarización laboral que enfrentan los conductores de Uber	H.E 4 La precariedad laboral de los conductores de Uber se disminuirá al mejorar las políticas públicas orientadas a mejorar las condiciones laborales de los conductores	Variable dependiente: la precariedad laboral Variable independiente: las políticas públicas orientadas a mejorar las condiciones laborales de los conductores de Uber	Elementos de políticas públicas determinados a partir de las carencias de factores que inciden en la precariedad laboral, identificados en los objetivos previos.	Entrevista y cuestionarios a conductores de Uber

Fuente: elaboración propia.

6. METODOLOGÍA

La presente investigación utilizará la técnica de bola de nieve para poder acceder a los conductores de la aplicación Uber, por tratarse de una población oculta que utiliza la misma, para acceder a personas que necesitan transporte privado. Estas personas proporcionan poca información, ya que, no presenta una figura institucional, por tanto, el acceso es mucho más viable a través de la tecnología como la aplicación de WhatsApp para teléfonos móviles. Esta técnica de investigación se utiliza cuando el investigador quiere estudiar una población donde los sujetos son difíciles de identificar o alcanzar.

En ese sentido, Baltar y Gorjup (2012), afirman que los aspectos relacionados a la investigación como el anonimato, el espacio de comunicación informal, el conocimiento de otros miembros reclutados y la accesibilidad en tiempo y espacio, favorecen la participación de individuos reticentes (pp. 123-149).

Según lo afirmado por los autores, en el muestreo de bola de nieve el investigador recluta sujetos iniciales para participar en el estudio y luego estos reclutan a otras personas para que participen en el proceso. Con esta estrategia, el tamaño se hace cada vez más grande y de esa manera el investigador puede llegar a sujetos de una población que de otro modo sería difícil alcanzar.

El proceso de la investigación se desarrollará a través del enfoque cualitativo, argumentado por Sampieri (2014) al afirmar que es fenomenológico porque relatará y comprenderá lo que los individuos tienen en común de acuerdo con sus experiencias con un determinado hecho. Es subjetiva porque comprende y describe los fenómenos a través de las percepciones y significados producidos por las experiencias de los entrevistados o de los que llenaron el cuestionario, objetiva por los rasgos visibles del entorno de los grupos sociales (pp.7-13).

Este enfoque permitirá también, que la investigación sea capaz de proporcionar datos de la situación económica, condiciones laborales de los trabajadores y, se podrá determinar el nivel de precariedad del trabajo de los socio-conductores de Uber, así como el conocimiento de su situación socio económica.

Criterio de selección de los sujetos a quienes se les aplicaran los instrumentos

El propósito de la investigación es realizar un análisis de los resultados con base a los conceptos que describen la realidad laboral de los socio-conductores, los cuales forman un componente social dentro de la población económicamente activa en el ámbito de los servicios de transporte; para lo cual una muestra no es representativa, sino cualificada, de tal forma que se obtenga datos estadísticos sobre los factores que inciden en la precarización laboral de los conductores de Uber a partir de las entrevistas y cuestionarios que se realizarán a los socio-conductores.

Para responder al problema y los elementos descritos en el marco conceptual se utilizará el caso específico de la Aplicación de Uber, que permita obtener la información sobre la situación que viven los socio-conductores que trabajan bajo la lógica de la economía digital. Debido a que no se tiene información documentada sobre la actividad que los socio-conductores de la aplicación de Uber desarrollan, el estudio de caso es la metodología seleccionada porque permite estudiar el contexto natural del problema, las interrelaciones y las situaciones que dan paso al deterioro de la relación laboral.

El estudio de caso consiste en analizar concretamente la relación laboral entre los conductores y la empresa dueña de la plataforma de Uber. Los conocimientos que se obtengan de este análisis podrán ayudar a comprender a otras plataformas que tengan el mismo modelo de negocios que la aplicación utilizada para el estudio de caso.

Instrumentos de investigación

Se han diseñado dos instrumentos, una entrevista y un cuestionario que incluye los factores vinculados a la precarización laboral definidos previamente.

El cuestionario estructurado con preguntas cerradas se aplicará a 50 personas con el objeto de obtener información del vínculo laboral de los socio-conductores de la plataforma Uber. El cuestionario de 24 preguntas se ha diseñado en formato de formulario digital (Anexo 3). Cuestionario investigación Caso Uber -El Salvador), utilizando como instrumento de captura de datos el cuestionario de auto-llenado en línea, a través de la solución proporcionada por el Formulario de Google.

La entrevista semi estructurada será realizada a 20 socio-conductores con preguntas abiertas para logra obtener opiniones de carácter cualitativo sobre la problemática que les afecta (Ver Anexo 1. Entrevista Dirigida). Las entrevistas se realizarán utilizando *WhatsApp* para enlazar con el socio-conductor o, en su defecto, de manera presencial. En ambos casos se solicitó al socio-conductor el permiso para grabar la respectiva entrevista. La transcripción de las entrevistas se presenta en el “Anexo 2. Transcripción de entrevistas a 20 conductores de la App Uber”.

Procedimiento de recolección de datos

Para la sistematización de la información se construirán figuras donde la información podrá ser ordenada para su respectivo estudio. El proceso de recolección de datos se hará básicamente a través de entrevista presenciales y llenado de cuestionario en la plataforma en línea; ya que para la presente investigación se hará énfasis en fuentes primarias y siguiendo el método cualitativo, el cual facilita el análisis del caso de estudio.

Método y plan de análisis de los datos

Teniendo como predominio el análisis de la precariedad laboral que afecta a los socio-conductores de la plataforma virtual Uber, se indagarán los factores negativos para los trabajadores cuando proveen servicio de transporte selectivo por medio de aplicaciones, se efectuará una comparación de datos que se obtendrán por medio de las entrevistas y cuestionarios, para tratar de tener una evaluación general, es decir, el investigador escuchará lo que las unidades de análisis en estudio expresan del problema, sin adoptar ninguna posición. Todo ello por medio del análisis del trabajo precario. Los cuestionarios permitirán validar con datos cuantitativos, los resultados de las entrevistas, para poder concluir de forma general sobre la precariedad laboral que se estudia.

7. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Para analizar los factores que precarizan el empleo de los socio-conductores de Uber en el municipio de San Salvador, se consideró la pregunta de investigación, el objetivo y las hipótesis definidas en el presente trabajo de investigación. En este apartado se muestra un análisis de cada uno de los factores de precarización definidos previamente, una evaluación general de los mismos y un análisis de la relación empleador-empleado entre la empresa Uber y los conductores. A efectos de recolectar información sobre el nivel de precarización que enfrentan los conductores de la aplicación de Uber, se realizó entrevista dirigida con respuestas abiertas a un total de 20 conductores que utilizan la aplicación de Uber. Las preguntas versaron sobre los diferentes factores de precarización definidos previamente, entre ellos, nivel de ingresos, educación, acceso a servicios de salud y calidad de vivienda (Anexo 1). Además, se efectuó un cuestionario de 24 preguntas a 50 conductores que incluían preguntas dirigidas que contemplaron, igualmente, diferentes áreas de interés para la investigación (Anexo 2).

Los socio-conductores entrevistados incluyeron 19 hombre y 1 mujer, las edades estuvieron comprendidas entre los 29 y 57 años. Mientras que, en el caso del cuestionario, fue llenado por 6 mujeres, 43 hombres y una persona que no quiso identificar su género, con edades entre 23 y 53 años.

7.1. Evaluación de los Factores de Precariedad

Los factores de precariedad analizados fueron definidos previamente, con base a la pregunta y objetivos de la investigación (en el Anexo 3, se presenta la transcripción de las entrevistas), los cuales son:

1. Empleo inestable
2. Contrato temporal
3. Bajos salarios
4. No prestaciones laborales
5. Horarios extendidos sin remuneración (jornada laboral extendida)
6. Ausencia de la seguridad social

7. Ausencia de la seguridad previsional
8. Ausencia de seguro ante riesgo laboral
9. Desprotección ante despidos
10. Inexistencia de negociación colectiva
11. Falta de cobertura estatal
12. Falta de cobertura institucional
13. Inexistencia sindical
14. Pobreza multidimensional

En el caso de los factores del 10 al 13 han sido analizados en un solo apartado denominado: “Derechos a la sindicalización y arbitraje de conflictos”.

7.1.1. Inestabilidad laboral

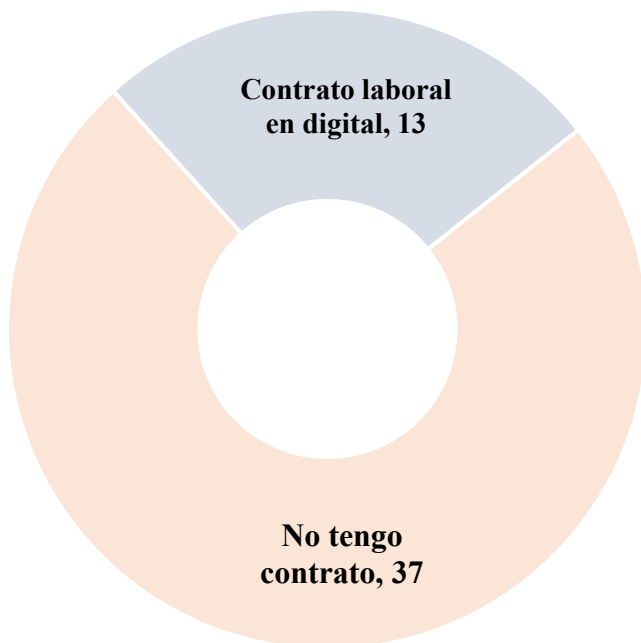
Las relaciones formales de trabajo están definidas en la economía tradicional a través de un documento donde se especifican las condiciones, obligaciones y responsabilidades de ambas partes. Es el vínculo entre el trabajador y la empresa que se manifiesta en un intercambio donde a cambio de ofrecer un servicio o realizar una actividad concreta recibe un salario y tiene acceso a derechos laborales mínimos establecidos por ley. Para evaluar la estabilidad laboral se preguntó a los conductores si tenían contrato laboral y se revisaron las cláusulas del contrato de adhesión que firman los conductores con Uber.

El 74% de los conductores que respondieron el cuestionario (37 conductores) dicen que no tienen un contrato, mientras que el 26% (13 conductores) cuentan con un contrato digital (Gráfico 1). Igualmente, en las entrevistas, el 76% de los conductores (38/50), indicaron que no tienen contrato. La falta de conocimiento de contar con un contrato laboral resulta en respuestas que indican que no cuentan con un contrato laboral, pero en efecto, los conductores aceptan las condiciones de la aplicación, por lo cual, están sujetos a un contrato de adhesión universal diseñado por la operadora de la aplicación.

La inexistencia de un contrato físico o verbal genera incertidumbre entre los trabajadores. El contrato de adhesión, colectivo o universal, que aceptan los conductores al usar la aplicación de Uber, es atípico dado que, por el uso de la aplicación, aceptan las condiciones de la

empresa que opera dicha plataforma. No obstante, en el mundo digital con un *click* se aceptan las condiciones de las empresas que gestionan las plataformas.

Gráfico 1. Existencia de contrato laboral entre empresa Uber y conductores



Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Además, los conductores entrevistados en su mayoría afirman estar realizando un trabajo sin un contrato legal, lo cual no les permite gozar de derechos individuales o colectivos, que permita exigir mejores salarios, tener un trabajo estable donde también puedan acceder a prestaciones laborales:

“nosotros no tenemos ningún contrato, además debe hacerse legal a los trabajadores para que de esa manera las instituciones como el Viceministerio de transporte regule tarifas y que la empresa proporcione prestaciones, los conductores entrevistados en su mayoría afirman estar realizando un trabajo sin goce de derechos individuales o colectivos, que permita exigir mejores salarios, tener un trabajo estable donde también puedan acceder a prestaciones laborales”

Como se ha indicado existe contrato laboral que regula la relación entre la empresa que gestiona la plataforma y los conductores. No obstante, existe inestabilidad laboral dado que

el contrato tiene condiciones de temporalidad (ver Anexo 4. Contrato entre Uber y los Socios Conductores), que lo vuelven inseguro para los conductores y sus ingresos están supeditados al tiempo en que se conectan a la aplicación y a la posibilidad de recibir carreras.

En la relación contractual, Uber establece las condiciones del servicio, por la cual, los conductores son efectivamente contratados por el tiempo en que se conectan y que se les asignan carreras, la empresa limita su responsabilidad incluso al «lucro cesante» (Ver Anexo 4, Limitación de Responsabilidad). En tal sentido, se concluye que existe inestabilidad laboral por la falta de una serie de condiciones, como desigualdad en la relación laboral, falta de ingresos fijos por períodos fijos definidos previamente, etc.

7.1.2. Contrato temporal

El factor de temporalidad o a tiempo parcial está relacionado al trabajo atípico, donde los trabajadores no tienen contratos que les aseguren un horario de 8 horas laborales, ni períodos mensuales completos y, además, predomina el trabajo ocasional o estacional. Bajo estas circunstancias, el patrono no está obligado a reconocer derechos laborales. En el caso investigado, los conductores de Uber afirman que trabajan de forma irregular, como se evidencia en la Tabla 4, donde reportan jornadas laborales irregulares, las cuales dependen de la decisión del conductor.

Los conductores indican que no tienen contratos que les aseguren un horario de 8 horas laborales. Las horas laboradas dependen del tiempo que los conductores se conectan a la aplicación de Uber. En la siguiente tabla se muestra que la mayoría de ellos (84%) trabajan más de 8 horas. .

Tabla 5, también proporciona la misma evidencia, donde 39 de ellos, 5 de los cuales son mujeres, trabajan jornadas semanales por arriba del mínimo establecido. De igual forma, se puede inferir que los conductores no trabajan períodos mensuales completos, dado que dependen del tiempo que permanecen conectados a la plataforma.

Tabla 4. Horas laborales diarias trabajadas por conductores de Uber

Horas laborales diarias	No. Conductores
6-7	3
8-15	2
11-12	23
13-15	7
16-19	10
NA	5
Total	50

Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Tabla 5. Horas laborales semanales trabajadas por los conductores de Uber

Horas trabajadas por semana	Femenino	Masculino	Prefiere no identificarse	Total
Más de 44	5	34		39
Menos de 44	1	9	1	11
Total, general	6	43	1	50

Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Esto evidencia una auto-explotación que es un nivel mucho más radicalizado del sistema capitalista, donde no es la empresa no es el jefe, ni otro externo, sino la propia persona, dadas sus circunstancias, se somete a un nivel de trabajo en donde daña su salud, para lograr obtener los ingresos mensuales que aspira en un trabajo formal.

De manera implícita los datos indican que el trabajo es temporal e inestable, ya que la mayoría no ha trabajado de forma permanente. Los conductores no son contratados por períodos completos sino únicamente cuando el conductor se conecta, por lo cual, no se puede hablar de períodos fijos y prolongados (mensuales), permanentes (solo se activa la relación cuando los conductores se conectan) y sin un salario fijo (solamente ganan si se les asignan carreras).

7.1.3. Bajos salarios

En ese apartado se analiza el nivel de ingresos de los conductores de Uber, sin embargo, para entender la fuente de ingreso, se analiza, inicialmente, lo que Uber propone a potenciales conductores, sobre la forma en que se generan sus ingresos y la retención que hace por carrera. Además, opiniones de retenciones realizadas por Uber a conductores del municipio de San Salvador, analizados en esta investigación.

En la página de Uber El Salvador, al hablar de ganar dinero, Uber ofrece ejemplos de lo que retendrá a los conductores:

*“Te lo explicamos con el ejemplo de Juan que necesita hacer un viaje cuya distancia es de 4 km, la duración de 11 minutos y el valor estimado sería de \$2.76
Ahora:*

- Si el viaje fluye con normalidad al final recibirás \$1.89.
- *Los \$0.87 restantes se dividirán entre la tarifa de Uber y la cuota de solicitud.”* (Uber El Salvador, 2019)

En tal caso, Uber está indicando que le retiene al conductor el 46% de lo que cobra por la carrera (0.87/1.89). ¿Es deliberado el hecho de que Uber utilice un \$1.89 de dólar, por carrera como ejemplo? ¿Para explicar la cuota? Diciendo, que se quedan únicamente con 0.87 centavos, cuando resulta que se estarían apropiando del 46% del monto pagado por el usuario. Además, indica que la retención corresponde a “la tarifa de Uber y la cuota de solicitud”, por lo cual, no es totalmente transparente, aun cuando el título de la entrada del blog, lo denominan “Tus ganancias con Uber: más claras y transparentes”.

En las entrevistas, un conductor indicó un ejemplo de una carrera, donde se le cobran a un usuario o cliente, donde Uber, le había abonado a su cuenta USD4.00, lo que implica una comisión para Uber, por arriba del 50%:

“Fíjese que así con exactitud eso no lo tengo, no se lo podía contestar, pero en a lo que yo me he fijado es cuando digamos la aplicación me tira un viaje por decirlo así para el cliente de USD 7 dólares entonces a mí me está dando de ganancia lo mucho USD 4 dólares y son distancia no de uno o dos kilómetros, pero a veces puede ser de San Salvador a Apopa, entonces a veces varía, desde Apopa a Salvador hay como 20 km y el precio que Uber da a uno de ganancia solo son USD 4 dólares”.

Retomando el análisis del nivel de salarios de los conductores de Uber, los salarios bajos son aquellas remuneraciones que están por debajo del salario mínimo establecido en El Salvador, el cual es de U\$\$ 365.00 dólares. La mayoría de los conductores de Uber que respondieron el cuestionario indicaron que obtienen un sueldo por encima del salario mínimo (31); mientras que, 15 de los 50 trabajadores señalaron que el nivel de ingreso está por debajo del salario mínimo establecido (Tabla 6). Sin embargo, hay que considerar que este salario reportado es bruto, los conductores deben pagar por su cuenta los gastos que implica ofrecer el servicio de transporte privado, entre ellos: gastos de gasolina, mantenimiento constante del vehículo, reparaciones, seguro contra accidentes, limpieza frecuente del vehículo, teléfono inteligente de preferencia dedicado para gestionar las carreras e internet. Además, las horas de trabajo que reportan están por arriba de las 44 semanales establecidas por ley (Tabla 5).

En el Contrato de Adhesión que firman los conductores de Uber, especifica las responsabilidades de pago por parte del socio-conductor, definidas en la cláusula 4, sección “Tarifa de reparación, limpieza o cargos por objetos olvidados”, indicando, entre otros, que:

“será responsable del costo de la reparación por daños o de la limpieza necesaria de los vehículos y las propiedades del Tercero Proveedor, que se ocasionen por el uso de los Servicios en su Cuenta que sobrepasen los daños considerados normales por “el desgaste” y la limpieza general necesaria (“Reparación o Limpieza”).”

Los conductores entrevistados explican que en una jornada de trabajo de 12 horas y realizando un promedio de 25 viajes pueden obtener un salario de USD 60 diarios, sin embargo, de esta cifra deben pagar a Uber una comisión de USD 0.40 a 0.50 por el uso de la aplicación por viaje, además, deben absorber otros gastos como combustible, repuestos, alquiler de vehículo cuando no es propietario, entre otros. Deduciendo estos gastos, el margen de ingreso neto podría ser de hasta USD 15 diarios. Si fuera el caso, y si trabajaran los 24 días al mes obtendrían un salario neto de USD 360.00 dólares mensuales, logrando ingresos cercanos al salario mínimo. Sin embargo, hay aspectos relevantes a considerar sobre este análisis, principalmente, el hecho que, para obtener un salario mínimo, los trabajadores tendrían que trabajar 12 horas diarias y realizar un promedio de 25 viajes. Un conductor entrevista, respondió sobre sus ingresos netos, sin embargo, no indicó el número de horas

que le llevaría lograr un ingreso de 15 ó 20 dólares diarios ni el número de días que trabaja en el mes:

“Básicamente se recibe como el 60 prácticamente 60% porque todavía ahí hay que descontar la gasolina o sea porque la gasolina el vehículo todo eso lo paga lo pagamos nosotros lo conductores de lo que recibimos o sea que de cada viaje que se realiza entonces ya quitando todo eso prácticamente uno viene ganando como el 50 al 60% más o menos, en cuanto al dinero líquido ya descontando todo se viene obteniendo en días buenos, se vienen obteniendo entre USD 15 y 20 dólares líquido de ganancia por día, qué prácticamente son como USD 400 dólares al mes más o menos”.

Asimismo, en los gastos que corren por cuenta del conductor, incluyen, el deterioro de la salud al tener jornadas extendidas, como afirma un trabajador entrevistado al decir que “una experiencia negativa en cuanto al trabajo es que hay desgaste psicológico, desgaste mental y físico que la conducción requiere”. Al mismo tiempo, los gastos no son fijos y pueden ser sumamente altos, sobre todo aquellos asociados a desperfectos del automóvil, accidentes viales o de mantenimiento.

Tabla 6. Nivel de ingresos mensuales de los conductores de Uber

Rango	Femenino	Masculino	Prefiere no identificarse	Total
Menos de USD 365.00	1	14		15
Entre USD 365.01 y USD 730.00	1	23	1	25
Entre USD 730.01 y USD 1,460.00	2	4		6
Prefiere no contestar	2	2		4
Total	6	43	1	50

Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

La Tabla 7 muestra los ingresos diarios brutos de los trabajadores de Uber entrevistados, sin embargo, no se especifica las horas diarias trabajadas. En todo caso, los ingresos resultan ser altos, 12 conductores dijeron que reciben ingresos entre 10.00 y 40.00 dólares diarios, mientras que 7 conductores indicaron que reciben salarios por arriba de 40.00 dólares diarios, incluso un conductor indicó que generan ingresos entre 80.00 y 90.00 dólares. Si se considera

un salario de USD 20.00 diarios y si se asume que un conductor trabaja 24 días al mes, recibiría un ingreso bruto de USD 480.00

Tabla 7. Ingresos diarios brutos de conductores de Uber entrevistados

Escalas de ingresos	Respuestas	Valor porcentual
USD 10 a 20 dólares diario	7	35%
USD 20 a 40 dólares diario	5	25%
USD 40 a 50 dólares diario	3	15%
USD 50 a 60 dólares diario	2	10%
USD 70 dólares diario	1	5%
USD 80 a 90 dólares diarios	1	5%
USD 500 a 700 dólares por mes	1	5%
Total	20	100%

Fuente: elaboración propia con base entrevista realizada a trabajadores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

La Tabla 8 muestra tanto el nivel de ingresos como las horas trabajadas a diario de los conductores que llenaron el cuestionario, observándose que el determinante del nivel de ingresos no está en las horas trabajadas, de hecho, hay conductores que ganan menos de 365 pero trabajan 19 horas, mientras que otros solo trabajan entre 7 y 15 horas y ganan entre USD 730.01 y USD 1,460.00. Existen otros determinantes del nivel de ingresos, adicional al número de horas trabajadas, entre ellos, el tiempo de espera entre carreras (Uber asigna nuevas carreras antes de finalizar la carrera activa), horas de alto tránsito de transporte, ubicación del conductor, agilidad para manejar y manipular el celular (incluso algunos tienen un celular dedicado a la aplicación) y la distancia de las carreras, aspectos no considerados en esta investigación.

Además de los análisis previos (ingresos por género y por horas diarias trabajadas) es importante analizar el nivel de ingresos por edad de los conductores. La Tabla 9 presenta esta información. Pareciera que los de menor edad solo obtienen ingresos menores, mientras los mayores se arriesgan por salarios altos entre los US\$730.01 y US\$1,460.00

Tabla 8. Ingreso bruto y horas trabajadas diarias de conductores de Uber

Horas diarias/ Ingresos	Menos de USD 365.00	Entre USD 365.01 y USD 730.00	Entre USD 730.01 y USD 1,460.00	Prefiere no contestar
Horas diarias trabajadas	11	6	7	7
	12	11	11	11
	14	12	12	13
	14.3	13	13	
	16	14	15	
	17	16		
	19	17		
	8-12	8-15		
	NA	NA		

Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Tabla 9. Ingresos brutos por edad de conductores Uber

Menos de US\$365.00		Entre US\$365.01 y US\$730.00		Entre US\$730.01 y US\$1,460.00		Prefiere no contestar		Total
Edad	Cant.	Edad	Cant.	Edad	Cant.	Edad	Cant.	
28	3	23	1	26	2	35	1	7
29	1	24	2	28	1	36	1	5
30	2	25	2	42	1	37	1	6
31	1	26	1	52	1	38	1	4
32	1	38	5	53	1			7
33	1	39	2					3
34	4	40	2					6
35	2	41	1					3
		43	5					5
		45	3					3
		51	1					1
Total	15	Edad	25	Edad	6	Edad	4	50

Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023. (Cant.: cantidad)

Uber sugiere una ganancia semanal en función de las horas semanales trabajadas aclarando que esta ganancia no incluye gastos de la gasolina, mantenimiento y otros (Uber, 2024), por lo cual, está no sería la ganancia, sino los ingresos brutos de los conductores. La Tabla 10 compara las horas semanales y los ingresos propuestos por Uber con los reportados en el

cuestionario por los conductores del municipio de San Salvador. El 78% de los conductores reportaron que trabajan más de 44 horas semanales (Ver .

Tabla 5), por lo cual se confirma que los ingresos brutos de la mayoría de los conductores de Uber de San Salvador son altos; empero, a un alto costo dado el exceso de horas laborales.

La Tabla 10 presenta como los conductores que trabajan menos horas, el 22% de ellos, logran obtener una ganancia de hasta US\$ 1,076 al mes, mientras quienes trabajan más de 44 horas semanales (78%) logran obtener ganancias de hasta US\$ 1,392 en el mes. Esto indica que el salario bruto no es bajo, pero si se toma en cuenta los descuentos (impuestos y gastos) por día, estas ganancias disminuyen considerablemente y las horas trabajadas sobrepasa lo establecido por la OIT, por lo cual, se concluye que el trabajo que ofrece Uber como socio-conductor tiene en su esencia características de trabajo precario.

Tabla 10. Ganancia sugerida por UBER en función de horas semanales trabajadas y horas reportadas por los conductores.

Horas por semana y ganancia sugerida por Uber		Ganancia mensual (3)	Horas por semana reportadas en cuestionario (4)
Horas por semana (1)	Ganancia semanal (2)		
15	94	376	22%
20	130	520	
25	165	660	
30	199	796	
35	236	944	
40	269	1076	
45	313	1252	78%
50	348	1392	
			100%

Fuente: Uber (bit.ly/41WaXHA) consultado el 13 de enero de 2024; (3) Cálculos propios, se ha multiplicado la columna (2) x 4 horas semanales; (4) horas semanales reportadas por los conductores en el cuestionario respondido de junio-noviembre 2023, donde solo el 22% de ellos se conectan 44 horas o menos.

Uber hace la aclaración que este dato no es fijo, dado que calcula las ganancias a partir de los datos de las últimas 4 semanas. De hecho, para esta investigación, el 13 de enero del 2024 indicaban que si alguien trabaja 15 horas por semana ganaba USD94 (dato consignado en la tabla 10), el cual habían cambiado para el 20 de septiembre, indicando que una jornada de 15 horas por semana, generaba ingresos de USD78:

“Calculamos las ganancias a partir de los datos de socios de la App de San Salvador, El Salvador que condujeron en las últimas 4 semanas”.

En general, los trabajadores ganan salarios por arriba del salario mínimo, no obstante, los costos para prestar el servicio, así como los gastos de salud son asumidos por el trabajador, con el agravante que, en muchos de los casos, trabajan horarios extendidos por encima de la jornada laboral.

7.1.4. Falta de prestaciones laborales

Las prestaciones laborales son aquellas que el patrono debe otorgar a los trabajadores por disposiciones legales o por un acuerdo colectivo entre sindicatos; algunas de estas son remuneradas, por ejemplo, los días de descanso semanal, vacaciones anuales, días de asueto, aguinaldo y causas justificadas de ausencia. En el caso de los trabajadores de la App Uber que llenaron el cuestionario, manifestaron que no tienen vacaciones anuales y no tienen remuneración por enfermedad. Otras prestaciones como vacaciones anuales, días de asueto y aguinaldo también muestran el mismo patrón de cumplimiento de la empresa; en el caso del descanso semanal presenta un cumplimiento moderado (18 personas cuentan con esta prestación), sin embargo, es una decisión del trabajador concederse ese período de descanso (Ver Tabla 11 y Tabla 12).

La Tabla 11 muestra que el 100% de los conductores de Uber no tienen vacaciones, el 94% no tiene asueto y el 64% no tiene descanso semanal; mientras que la Tabla 12, expone que el 97.9 % no tiene aguinaldo, el 100 % no tiene cobertura en caso de enfermedad. En este marco, los datos indican que la realidad laboral de los trabajadores de Uber tiene alto contenido de precariedad, debido a que no cuentan con prestaciones de ley. En este caso laboran dentro de una realidad de vulnerable al no contar con la seguridad ante enfermedades derivadas del estrés, enfrentan problemas como accidentes automovilísticos entre otros, que merman capacidades adquisitivas por el hecho de utilizar su salario para este tipo de situaciones.

Al respecto, los trabajadores de Uber al ser entrevistados respondieron que no tienen derechos laborales por trabajar en un sector informal, a lo cual afirmaron que: “¿Derechos en

que aspecto? No hay, somos independientes, por eso es por lo que no hay derechos y, por eso es por lo que no somos legales, porque es una plataforma digital no es un rubro legal, es un trabajo informal, usted agarre un canasto de tomate y vaya a vender tomates, es un trabajo informal.” (conductor entrevistado).

Tabla 11. Vacaciones anuales, asuetos y días de descanso de los conductores de Uber

Vacaciones anuales	Respuestas	Valor porcentual
No	50	100 %
Si	0	0 %
Total	50	100 %
Asueto	Respuestas	Valor porcentual
No	47	94 %
Si	3	6 %
Total	50	100 %
Descanso semana	Respuestas	Valor porcentual
No	32	64 %
Si	18	36 %
Total	50	100 %

Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Tabla 12. Aguinaldo y remuneración por enfermedad de los conductores de Uber

Aguinaldo	Respuestas	Valor porcentual
Sí	48	97.9 %
No	1	2.1 %
Total	49	100 %
Remuneración por enfermedad	Respuestas	Valor porcentual
No	50	100 %
Si	0	0 %
Total	50	100 %

Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Con base a lo expresado, es evidente que la empresa Uber no proporciona prestaciones laborales, por tanto, dependen del propio esfuerzo de los trabajadores para solventar aspectos

necesarios como vacaciones o remuneración por incapacidad, lo cual impacta directamente en la salud física y mental de los conductores. En este sentido cabe destacar que, aunque los conductores saben que no tienen prestaciones laborales, están dispuestos a laborar de esa forma porque no encuentran un trabajo formal o porque es una manera de obtener fondos extras, es decir, el estado precario en el que trabajan les es indiferente ya que manifiestan estar realizando un trabajo de forma independiente y con flexibilidad de horario.

7.1.5. Jornada laboral extendida sin remuneración

Los horarios extendidos sin remuneración son elementos asociados al trabajo informal, no protegidos o no regulados por las autoridades, promovido por las empresas digitales y por la falta de empleos decentes. Para saber el estado laboral en que se desempeñan los trabajadores de la App Uber, luego de realizarse el cuestionario y entrevistas los trabajadores indicaron que trabajan por arriba de las 8 horas diarias de la jornada laboral regulada por el Código de Trabajo. El rango de la jornada laboral de los conductores de Uber es entre las 6 a 19 horas diarias. De 50 conductores que llenaron el cuestionario, solamente 2 trabajan menos de 8 horas, mientras que 41 de ellos, trabajan entre 11 y 19 horas diarias (Tabla 4). Sin embargo, las horas trabajadas son pagadas, dado que se le paga al conductor por carrera realizada.

En cuanto a las horas laborales semanales trabajadas por los conductores de Uber, consecuente con lo reportado de horas laborales diarias, 39 conductores indicaron que trabajan más de 44 horas diarias (Tabla 5). En tal sentido, se encuentran ante una situación de jornadas irregulares, a tiempo parcial o demasiado extendidos, con características de trabajo precario. Estos horarios extendidos tienen la particularidad de ser ambiguos porque la empresa expresamente no obliga a estas condiciones de trabajo, sin embargo, los trabajadores no pueden optar a otra forma de trabajo, dadas las condiciones y capacidades de la economía que opera bajo un sistema económico capitalista.

Los conductores han manifestado, además, que sus jornadas de trabajo, en algunos casos son de lunes a viernes, pero otros han respondido que trabajan de lunes a domingo, lo cual, combinado con lo extendido de las horas laborales, donde la mayoría reportó horas laborales extendidas (Tabla 4 y Tabla 5), se puede identificar claramente la carencia de salud mental

física y la falta de condiciones para el desarrollo pleno e integral de las capacidades y necesidades que tienen como seres humanos. Por ejemplo, un conductor comentaba sobre su situación de fatiga física:

De acuerdo con el análisis realizado, los conductores de la aplicación Uber, en su mayoría, tienen una jornada de trabajo extendida, lo cual no les permite gozar de un descanso aceptable para el tipo de trabajo que realizan.

7.1.6. No existe reconocimiento de los derechos laborales

Los derechos laborales son el conjunto de normas jurídicas y principios que regulan las condiciones de trabajo, la protección social, la remuneración entre otros. En la entrevista realizada a los trabajadores de la plataforma virtual Uber, los datos indican que 17 de 20, no tienen derechos laborales y 3 de ellos, sostuvieron que la aplicación no paga derechos (Tabla 13), además, explicaron que quizá el único derecho es el trabajo y a las notificaciones para brindar el servicio de transporte al usuario. El motivo por el cual no acceden a los derechos según los conductores:

“es porque no tienen condición legal, porque el trabajo que desarrollan es de carácter informal y porque son independientes, esta manera de asumir el trabajo carece de una estructura concreta en la que prácticamente los trabajadores no existen laboralmente, aspecto que la plataforma logra sortear y evita reconocer los derechos y prestaciones de ley como lo haría una empresa formal”

De acuerdo con la ausencia de los derechos laborales, se analiza la ausencia de seguridad social, de seguridad previsional, de seguro ante riesgo laboral y de los derechos de sindicalización.

Tabla 13. Derechos de los conductores de Uber

Respuestas	Respuestas	Valor porcentual
Ningún derecho	17	85%
Las aplicaciones no pagan derechos	1	5%
Quizá derecho al trabajo	1	5%
Derecho a notificaciones	1	5%
Total		100%

Fuente: elaboración propia con base en la entrevista a conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

7.1.7. Ausencia de seguridad social

La ausencia de seguridad social es la situación en la que un trabajador no está afiliado ni cotiza a la seguridad social, esto implica, que no tiene derechos a las prestaciones y servicios que ofrece el sistema. Es la falta de un servicio público que deben prestar las instituciones y los patronos mediante el pago y en las cantidades ya establecidas, igualmente es la ausencia de pensiones para cuando el empleado ha dejados de laborar. En tal sentido, la falta de seguridad social implica la ausencia de un sistema que proteja a las personas de riesgos financieros causados por enfermedades, desempleo, vejez y accidentes, además, sin seguridad social, los individuos carecen de acceso a atención médica asequible, dejando a muchos sin tratamiento o forzándolos a endeudarse.

Asimismo, sin pensiones, las personas dependen de ahorros personales o del apoyo de familiares, lo que puede no ser suficiente, incrementando la posibilidad de pobreza en la vejez; la falta de cobertura puede también llevar a desigualdades sociales, donde solo los más solventes económicamente, tienen acceso a servicios básicos, profundizando así, las brechas económicas y sociales.

La cobertura en salud según lo expresado por los trabajadores (Gráfico 2), mostró que la mayoría de los conductores (31), utilizan los servicios de salud pública; mientras que solo 6 utilizan el seguro social y, un número reducido tienen seguro privado o cotizan de forma personal al Seguro Social. Conforme a lo expresado, la situación laboral de los trabajadores está enmarcada dentro del trabajo precario, por no tener la certidumbre de contar con este

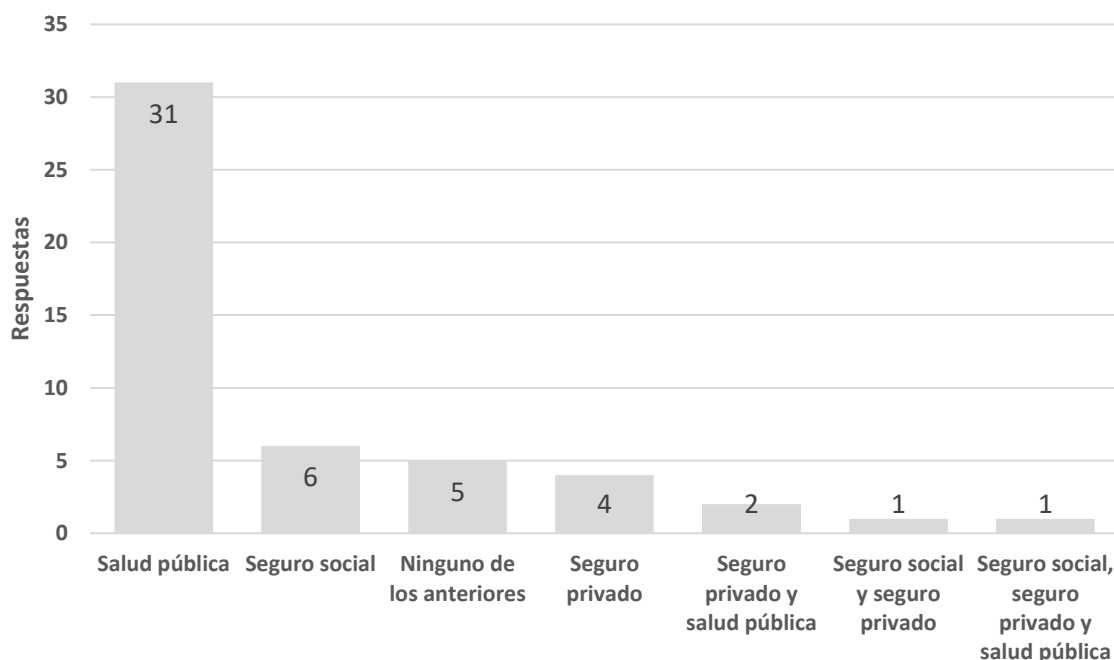
derecho y asumir la responsabilidad que le corresponde al patrono, en este caso la empresa conocida como plataforma virtual Uber.

Con relación a la ausencia de la seguridad social un trabajador manifestó:

“no tener alguno, no hay ninguna porque trabajando así es independiente y Uber es una plataforma que no está registrada acá en El Salvador entonces o sea no dan prestaciones para nada”. Además, los conductores manifestaron que en caso de accidentes y problemas de salud recurren al sistema público, debido a que Uber no brinda ese tipo de prestaciones, convirtiéndose en el único recurso al que pueden optar.

Quienes asisten al Seguro social, enfatizaron poseer esta prestación laboral por tener la condición de beneficiarios, debido a que sus esposas u esposos tienen un empleo formal. Algunos trabajadores afirmaron tener otro empleo y que el trabajo extra que realizan en Uber les permite cotizar y tener acceso a la seguridad en salud.

Gráfico 2. Acceso a servicios de salud por conductores de Uber



Fuente: elaboración propia con base a cuestionario y entrevista realizada a conductores de Uber, Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

La Tabla 14 muestra los resultados de las entrevistas, donde se valida la respuesta de los que respondieron el cuestionario, dado que la mayoría (9), indicaron hacer uso de la salud pública. El 70% asiste, en caso de problemas de salud, al sector público o privado y solo el 25% (5), asiste al seguro social. Es decir, en su mayoría, los trabajadores de Uber están utilizando sus recursos para la atención de su salud y de su familia con la consecuente disminución de los ingresos y la restricción que se autoimponen, para dar solución a otros problemas como la alimentación, educación, y el deterioro del bienestar familiar. La vulnerabilidad del auto empleo que promueve Uber se incrementa al tener los conductores que pagar por su salud y la de su familia.

Tabla 13. Tipos de servicios de salud utilizados por los conductores de Uber

No	Servicios de salud	No. Conductores	Valor porcentual
1	Al público	9	45%
2	Al Seguro Social	5	25%
3	Público o privado	3	15%
4	Al privado	2	10%
5	No hay prestaciones	1	5%
Total		20	100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevista a conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

7.1.8. Ausencia de seguridad previsional

La seguridad previsional es el componente de la seguridad social que protege a la persona ante la vejez e invalidez siendo una prestación obligatoria en la relación laboral formal. En acuerdo con ese término, 43 de los 50 trabajadores de la App Uber (86%), indicaron que no tienen ninguna protección laboral; mientras que 7 de ellos (14%), afirma tener seguro privado y seguro para daños a terceros (Tabla 15).

De la misma manera los trabajadores entrevistados afirmaron que la ausencia de la seguridad previsional se debe a que no existen derechos por ser trabajadores independientes y depender de una plataforma digital que, por no ser un rubro legal genera informalidad laboral. En esa

línea, indican, que no califican como trabajador en sí, ni como personas con derecho previsional. Ante la falta de seguridad previsional un conductor entrevistado afirma que: “les gustaría tener ese tipo de derechos como en una empresa normal, pero lastimosamente ahí no hay nada de eso yo lo pago aparte. No hay nada de eso, absolutamente nada de eso.” En conclusión, según los entrevistados, no existe posibilidad alguna de que se le reconozcan derechos como trabajadores.

Tabla 14. Acceso a seguridad social por trabajadores de Uber

Tipo de seguridad social	Respuestas	Valor Porcentual
Ninguna de las anteriores	43	86%
Tiene seguro de daños a terceros	4	8%
Cotizo a la AFP	1	2%
Cotizo al Seguro Social, Cotizo a la AFP	1	2%
Cotizo al Seguro Social, Cotizo a la AFP, Tiene Seguro privado	1	2%
Total	50	100%

Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Los conductores desarrollan sus actividades laborales dentro del trabajo informal, ya que, no se les toma en cuenta en el sistema de la seguridad social, lo cual les despoja de factores como, protección económica, asistencia en caso de enfermedad, jubilación entre otros. La condición en que desarrollan las actividades laborales los conductores asociados a la plataforma de Uber está desvinculada de derechos laborales y con características de ser un trabajo informal.

7.1.9. Ausencia de seguro ante riesgo laboral

Un factor que determina la precariedad laboral está determinado por la ausencia de seguros que protejan a los trabajadores por riesgos laborales. La empresa Uber no proporciona un seguro para cubrir el riesgo laboral, lo cual, es relevante por el tipo de servicios que prestan, siendo que los conductores están expuestos a accidentes viales. Los conductores entrevistados manifestaron opiniones coincidentes en la ausencia del referido seguro:

“Uber no me respalda absolutamente en nada, el carro, yo lo tengo asegurado por mi propia cuenta todo lo que concierne al vehículo si se me arruina va por mi cuenta si me lo chocan es con el seguro que yo pago aparte, nada, no hay nada de Uber”.

“Eh con respecto al vehículo las aseguradoras se encargan del problema”.

“No sé, pues a nivel de seguridad, la única seguridad con que cuento un seguro para el vehículo que lo pago yo mismo, o en su caso, si alquila vehículo el que paga es el dueño del vehículo eso es lo único, pero Uber como tal no da mayor seguridad por eso”.

Por lo tanto, con base a lo expuesto por los conductores no existe un seguro privado que les cubra por cualquier riesgo laboral.

7.1.10. Desprotección ante despidos

La desprotección ante despidos no garantiza el derecho a una indemnización ante un despido injustificado como el pago de salarios y es contrario a la protección y la garantía de igualdad y bienestar. En ese sentido, cuando se les preguntó a los conductores de Uber cuáles eran los derechos que poseían al trabajar para la App, respondieron:

“no tenemos ningún tipo de derecho simplemente no existimos ni para la parte laboral ni para la parte social del seguro”

“Nosotros no poseemos prestaciones”

“Pues derechos en si no tenemos, nosotros como estamos en el sector informal”.

Con relación a lo explicado por los trabajadores puede verse que no cuentan con derechos individuales ni colectivos ya que no mencionan estructura alguna que contribuya a la gestión de soluciones ante circunstancias adversas para los trabajadores.

7.1.11. Derechos a la sindicalización y arbitración de conflictos

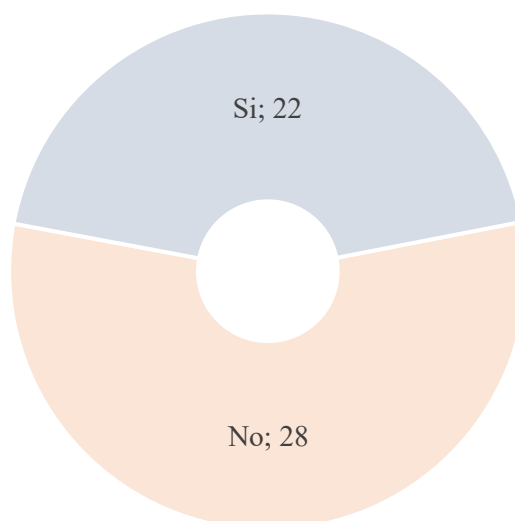
El derecho colectivo laboral está integrado por todas las normas que rigen a las asociaciones como los sindicatos, que regula las relaciones de trabajo entre el patrono y los trabajadores, pero no de modo individual sino de forma común a las partes involucradas. Es decir, la forma del derecho colectivo no defiende a un individuo en particular sino las partes en común o la protección de los bienes e intereses de los trabajadores.

Esto incluye la capacidad de negociar colectivamente con empleadores sobre salarios, condiciones de trabajo y otros términos laborales, a arbitración de conflictos, por otro lado, es un mecanismo para resolver disputas laborales de manera justa y equitativa, evitando largos y costosos procesos judiciales. Ambos son pilares fundamentales para garantizar la justicia y equidad en el ámbito laboral.

En ese sentido, para conocer sobre el derecho a la sindicalización se preguntó a los trabajadores si existe mecanismo de negociación como el sindicato.

El 56% indicó que no se afiliaría, mientras que el 44% lo haría, si existiera la posibilidad de la existencia de un sindicato (Gráfico 3). Las respuestas obtenidas demuestran el poco conocimiento que tienen sobre el derecho a la sindicalización como mecanismo que les permitiera defender sus derechos como colectivo; es decir, no hay conciencia social acerca de la importancia de ejercer el derecho a organizarse para defender intereses económicos y sociales.

Gráfico 3. Respuesta de conductores a afiliarse a un sindicato



Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Ante la consulta sobre la intervención institucional para arbitrar conflictos entre la empresa de Uber y los conductores, los datos de la Tabla 16 muestran que un 90% de los conductores afirman no haber tenido intervención alguna por parte de las instituciones mencionadas, mientras que un 10% indican que sí ha existido intervención institucional. Al responder negativamente a la intervención institucional, los conductores argumentan no poder actuar ni denunciar con la policía porque se arriesgan a que les decomisen el vehículo, las placas, dado el trabajo ilegal que realizan. Algunos conductores afirman que, si han sido objeto de intervención, ante lo cual, manifiestan de forma confusa e imaginativa, ya que, creen que, si hubieran tenido algún problema, seguramente, dichas instituciones hubieran actuado.

En las entrevistas, ante la pregunta de la intervención institucional, respondieron: *“No ninguna de ellas”* *“Pues fíjese de que no usted, nunca hemos tocado con nada de eso”* *“No, no, nada”*.

Además, por la forma de operar a través de la aplicación, no están en contacto entre ellos, aunque se encontraron varios “chats” en WhatsApp y páginas privadas de Facebook; sin embargo, son muy celosos de la información que comparten, principalmente por el “acoso” que han recibido de las autoridades por trabajar ofreciendo un servicio no regulado. La

mayoría han manifestado que no tienen interés de organizarse para formar un sindicato que abogue por sus derechos.

Tabla 15. Intervención institucional en arbitrar conflictos entre Uber y conductores

Respuestas	Respuestas	Valor porcentual
No	18	90%
Sí	2	10%
Total		100%

Fuente: elaboración propia con base en entrevista a conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

En conclusión, no existe la posibilidad de una negociación colectiva, falta de cobertura estatal e institucional para atender los conflictos entre la empresa y los conductores, además, no existe sindicato o potencial forma de organizarlo, dado la falta de encuentro de los conductores, los cual han organizado grupos privados en WhatsApp o Facebook para intercambiar opiniones, pero los intercambios entre ellos distan mucho de pretender organizarse y presentar opiniones conjuntas para luchar por sus derechos. En El Salvador, como se ha mencionado, existe un grupo de conductores que se aglutinan en la asociación de Conductores Independientes de Plataformas Digitales de El Salvador (CIPDES), los cuales han presentado opiniones en el órgano legislativo para regular, particularmente, su relación con la plataforma Uber.

7.1.12. Pobreza Multidimensional

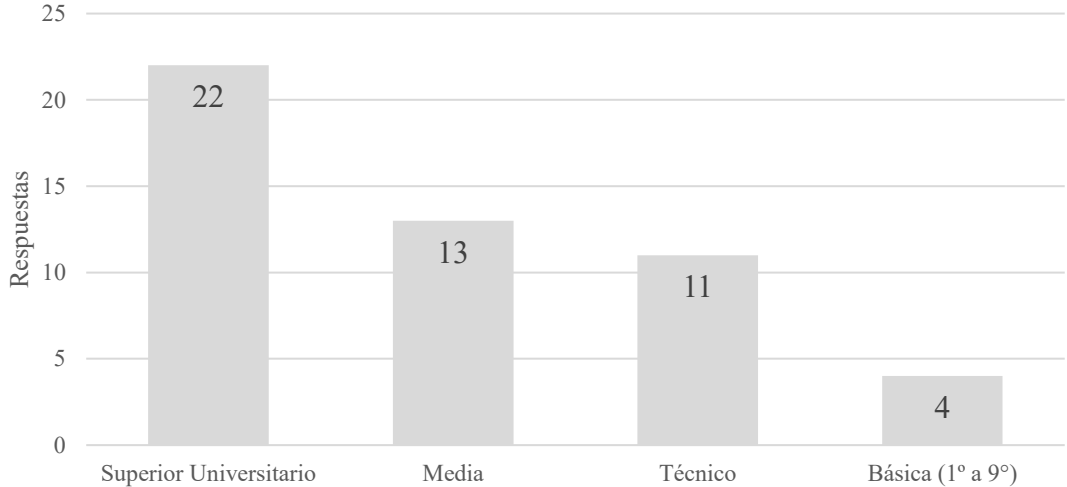
En esta sección se retoman los diversos factores de precariedad laboral analizados previamente a efectos de evaluar las potenciales condiciones de pobreza que enfrentan los conductores de Uber. Además, se incorporan otras variables como el nivel de educación de los conductores, forma de tenencia y calidad de la vivienda.

Como se ha evidenciado, existen los derechos laborales y las prestaciones de ley que no están siendo cubiertas por la empresa de Uber a los conductores. El déficit de tales derechos ocasiona en este sector la falta de acceso a la seguridad en salud, así como también la falta de seguridad previsional. Al utilizar parte de los salarios para cubrir las carencias antes

mencionadas genera desequilibrio en el bienestar y, además, impide poder cubrir elementos fundamentales como la educación, los espacios para el ocio, el acceso a una alimentación balanceada, así como a una vivienda digna. Al menos, se puede indagar con información de los cuestionarios y de las entrevistas, el nivel de educación y la calidad de vivienda de los conductores.

Sin embargo, 44% de los conductores que llenaron el cuestionario, indicaron que poseen un título universitario, poniendo en evidencia la subutilización de la capacidad instalada que tiene el país. Además, un número relevante indico haber cursado un técnico (Gráfico 4).

Gráfico 4. Nivel de educación de los conductores de Uber



Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

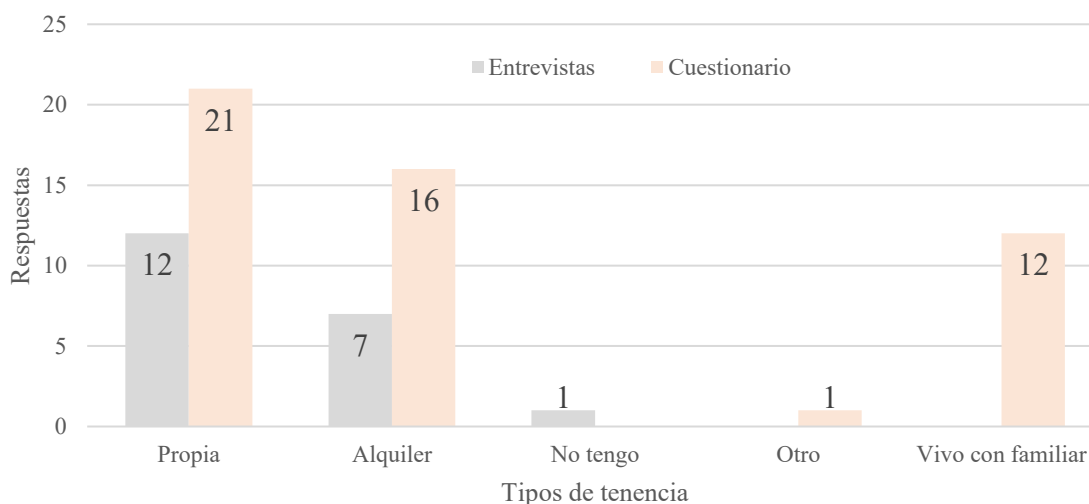
Tanto los conductores de Uber entrevistados como los que llenaron el cuestionario, en su mayoría afirmaron tener vivienda propia, pero agregaron que aún no son propietarios y que mientras no terminen de pagar el préstamo existe el riesgo de perder la vivienda; esta situación evidencia la incertidumbre de no contar con un empleo seguro. Por otro lado, existe un número importante de conductores alquilando, en ese sentido se puede decir, que en mayor número hay un déficit, el cual necesita ser cubierto del salario devengado. Entre los que llenaron el cuestionario, se encuentra un número no menor (12 de 50) que indicaron vivir con un familiar (Gráfico 5). La realidad a la que se enfrenta este sector del servicio del transporte

es la de esforzarse, aunque esto ocasione estados de estrés como ellos mismos lo manifiestan en su narrativa de manera implícita.

En cuanto a los trabajadores entrevistados algunos manifestaron lo siguiente: *“Eh pues se puede decir que es propia verdad, aunque la pagamos al banco verdad, o es del banco y es de uno hasta que uno la termina de pagar.”*

En relación con la tenencia de la vivienda puede verse que hay inseguridad latente sobre la propiedad de la vivienda.

Gráfico 5. Forma de tenencia de vivienda

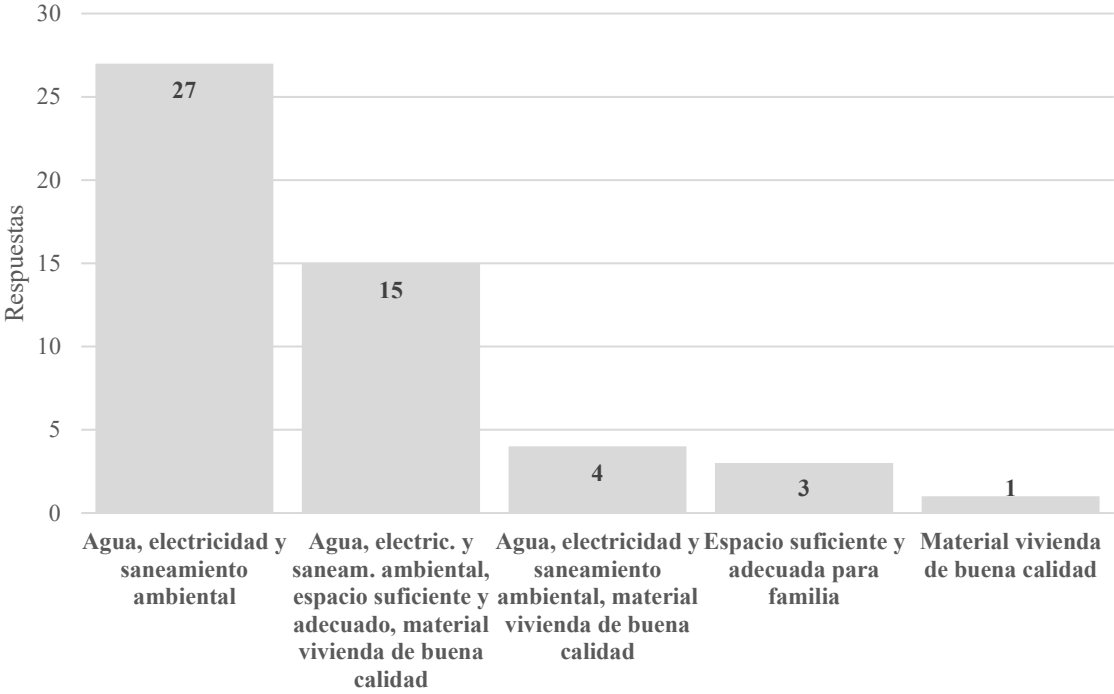


Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario y entrevista a conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

Los datos proporcionados por los conductores que respondieron el cuestionario mostraron que en mayor número no cuentan con vivienda adecuada, ya que, dichas viviendas no cumplen con todos los requisitos, siendo esto un factor que disminuye el bienestar familiar y solo un 38% de los conductores, tienen viviendas con todos los componentes evaluados (Gráfico 6). A este análisis de la vivienda también se agrega la situación que describieron los conductores entrevistados, quienes manifestaron estar endeudados, otros alquilando, lo cual, muestra no tener seguridad plena en la tenencia de la vivienda.

Sin duda alguna, esta información revela que la mayoría tiene un buen nivel de educación y la calidad de vivienda es aceptable, sin embargo, al analizar en conjunto la situación del empleo con horarios extendidos e ingresos inestables, es evidente que es difícil para los conductores poder ofrecerles de forma permanente y completa una vida plena a su grupo familiar. Con los deterioros del vehículo en que ofrecen el servicio, también vienen los problemas de salud de los conductores debido a las características propias del servicio que ofrecen, por lo cual, se vuelve una situación de precariedad laboral y, en consecuencia, de actual o potencial pobreza multidimensional.

Gráfico 6. Calidad de vivienda de los socios-conductores de Uber



Fuente: elaboración propia con base en el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

7.2. Evaluación general de los factores de precarización laboral

Para finalizar el análisis de resultados, se presenta de forma resumida, los factores de precarización laboral de los conductores de Uber, evaluados previamente. Esta perspectiva global ayuda a tener un marco general de la precarización.

Como se observa en la Tabla 17, todos los factores de precarización laboral analizados se cumplen, por lo cual, se puede concluir que el tipo de trabajo de los conductores de Uber se realiza bajo condiciones de precariedad laboral

Tabla 16. Evaluación general de los factores de precarización laboral de los conductores de Uber

Factor	Evaluación general
1. Empleo inestable	Existe inestabilidad laboral
2. Contrato temporal	El contrato no es temporal, pero es percibido como temporal por los conductores. Además, por no seguir las normas son desconectados de la plataforma.
3. Bajos salarios	Los ingresos brutos están por arriba del salario mínimo, sin embargo, al considerar los gastos asociados a la prestación de servicios, el ingreso neto baja sustancialmente.
4. No prestaciones laborales	Inexistencia de prestaciones laborales
5. Horarios extendidos sin remuneración	Jornada laboral extendida (la mayoría trabaja más de 44 horas semanales). Reciben ingresos por cada hora trabajada.
6. Ausencia de la seguridad social	No cuentan con seguridad social por parte de la empresa dueña de la plataforma de Uber.
7. Ausencia de la seguridad previsional	No cuentan con seguridad. previsional
8. Ausencia de seguro ante riesgo laboral	No cuentan con seguro ante riesgo laboral
9. Desprotección ante despidos	No tienen protección ante despidos
10. Inexistencia de negociación colectiva	No existe negociación colectiva
11. Falta de cobertura estatal	No existe cobertura estatal
12. Falta de cobertura institucional	No existe cobertura institucional
13. Inexistencia sindical	No existe asociación sindical
14. Pobreza multidimensional	Existe pobreza multidimensional

Fuente: elaboración propia con base a las entrevistas y el cuestionario respondido por los conductores de Uber del municipio de San Salvador, El Salvador de junio-noviembre 2023.

En general, por el nivel de educación, calidad de vivienda y forma de tenencia de vivienda, puede indicarse que los conductores de Uber no viven en pobreza multidimensional, sin embargo, es relevante analizar el conjunto de factores analizados, en donde, los conductores reportan un nivel alto de ingresos pero las condiciones de sostenibilidad de dichos ingresos no están aseguradas debido al deterioro de la salud física y mental que podrían derivarse por el tipo de trabajo y las extendidas horas laborales, y los gastos asociados a la prestación del

servicio (combustible, mantenimiento, etc.) con el agravante de no contar con prestaciones laborales ni asistencia médica. Además, no cuentan con protección para la vejez o incapacidad laboral. Por lo cual, haciendo un balance de los factores analizados, los conductores de Uber viven, en su mayoría, bajo condición de pobreza multidimensional.

7.3. Resultados comparados con el estudio de caso realizado en Costa Rica

En esta sección se presentan de forma comparativa los resultados del estudio de caso de Costa Rica (Artavia-Jiménez & Tristán, 2020) y los obtenidos en la presente investigación.

Ambos estudios concluyen que Uber promueve el subempleo con características propias de precariedad laboral resaltando, entre otros, la falta de un ingreso fijo, jornadas extendidas sin remuneración, inestabilidad laboral, los conductores asumen los gastos que se requieren para ofrecer el servicio, falta de prestaciones y derechos laborales. Además, como los conductores son los que deciden cuando conectarse, no hay ingresos por baja demanda de viajes, jornadas no trabajadas por motivos de descanso (vacaciones), o de salud (Tabla 18).

En general, existe un descargo de responsabilidad de la empresa con alta vulnerabilidad e incertidumbre que se transfiere al trabajador.

Tabla 17. Resultados de los Estudios del Caso de Costa Rica y de El Salvador

Criterio	Caso de Uber Costa Rica	Caso de Uber El Salvador
Nombre de la investigación	Plataformas digitales y precarización laboral en Costa Rica. El caso de Uber	Estudio de caso de El Salvador (realizado en el municipio de San Salvador)
Muestra	Encuesta a 103 conductores y Entrevista a 15 conductores	El cuestionario se aplicó a 50 conductores y la entrevista a 20 conductores.
Inestabilidad del empleo	El 36% (38 choferes) encuestados consideran que podrían seguir durante mucho tiempo en la aplicación.	Empleo inestable, el 74%, (37 conductores) el empleo no es permanente.
Jornada laboral	Los choferes trabajan un horario por arriba de la jornada legal establecida	Los conductores, reportan en su mayoría jornadas laborales por arriba de la jornada legal establecida.

Ingresos	Ganan por debajo del mínimo fijado legalmente.	Conductores de Uber reportan que trabajando hasta 14.3 horas diarias obtienen un salario bruto menor del salario mínimo. Hay conductores que ganan USD 1,460.00 trabajando entre 7 a 15 horas diarias.
Protección social (Pensiones)	El 71,5% de las personas conductoras de Uber no cotizan para una futura pensión.	El (86%), indicaron que no tienen ninguna protección laboral
Aseguramiento (seguro social)	El 87,5% no tienen una cobertura de seguro derivado de su empleo.	El 80% de los conductores no cotizan.
Cobertura ante robos y accidentes	Hasta el momento, las plataformas digitales no ofrecen un aseguramiento a los Chóferes que laboran para Uber	Los conductores no tienen un seguro privado que les cubra por cualquier riesgo laboral. Uber no me respalda en nada.
Evaluación general: ingresos netos y seguros	Los datos dicen que las ganancias de las y los trabajadores no alcanzan el salario mínimo, hay mucha informalidad laboral, sin seguro médico, cotización para una pensión, o cobertura de incapacidad en caso de un accidente.	El salario neto no se logra con 8 horas conectado a la plataforma. Hay ingresos superiores, pero implica trabajar por arriba de 12-15 horas. No hay seguro médico, cotización de pensión ni seguro contra daños. Todo es cubierto por los propios trabajadores.
Evaluación general: derechos laborales	Uber se posiciona como una herramienta tecnológica innovadora con la que se pueden generar ganancias, ser su propio jefe/jefa y lograr la realización personal, mediante el esfuerzo como vía para alcanzar la prosperidad.	Uber se posiciona como una herramienta tecnológica que ayuda a los conductores a ser sus propios jefes, sin embargo, el estudio visibiliza la desinformación para los conductores y los lleva a la auto-explotación por falta de una relación laboral con la empresa.

Fuente: caso Costa Rica, Artavia-Jiménez & Tristán (2020); caso El Salvador, elaboración propia.

8. DISCUSIÓN

En esta sección se analizan los elementos que debieran considerarse para el desarrollo de políticas públicas y se proponen una serie de investigaciones futuras.

8.1. Relación empleador-empleado entre la empresa Uber y los conductores

Existen diversos elementos que deben analizarse para establecer la relación de empleador y empleado entre la empresa Uber y los conductores, entre ellos, el contrato de adhesión universal que rige la relación, las decisiones sobre las tarifas, la asignación de carreras y los artificios lingüísticos que confunden el rol de trabajadores permanentes que debieran tener los conductores.

Un argumento que han utilizado las empresas de tecnología que utilizan a terceras personas para ofrecer un servicio determinado, como el caso de la plataforma Uber, es que son empresas formales que pagan impuestos y que, por lo tanto, es un negocio legal. Efectivamente pagan impuestos por los ingresos que obtienen en el país, pero no están sujetos a la legislación del tipo de servicio de transporte que ofrecen.

En cuanto al modelo de negocios, la empresa Uber decide sobre las tarifas, las cambia de acuerdo con la demanda, el número de conductores disponibles, el nivel de tráfico o las condiciones ambientales, convirtiéndose, en un asunto relevante de relación no independiente que mantiene con sus socios-conductores. Los conductores que contratan para que den el servicio de transporte, no son capaces de definir las tarifas por las carreras que realizan, por lo cual, hay un factor de dependencia relevante al considerar el tipo de relación que mantienen.

Los conductores asumen el costo de mantenimiento, desperfectos del vehículo, el pago de la gasolina, seguro o reparo por accidente, entre otros, esto implica una relación de desventaja por no tener cómo definir la tarifa que determinará sus ingresos. Además, asumen las prestaciones laborales, incapacidades, seguros de vejez e incapacidad por accidentes, etc. Hay una clara ventaja para la empresa para no tenerlos en planilla. En síntesis, no solamente entregan en la prestación de servicio, su valor del trabajo presente, sino que también pasado, dado que financian los costos fijos y variables de ofrecer dicho servicio.

Resulta confuso, además, que la empresa les llame socios a los conductores que tercerizan el servicio, lo cual, se presta a un engaño, dado que, los conductores operan bajo las condiciones de la empresa utilizando un contrato de adhesión. Su calidad de socios debería ser tal que participen en las ganancias de la empresa que gestiona la plataforma, de tal forma de cubrir

los gastos que incurren para prestar el servicio y sufragar los gastos de las prestaciones laborales que no les son reconocidos. En esa misma línea, Uber utiliza una serie de estrategias manipulativas al anunciar a potenciales conductores la forma de operar y los beneficios que ofrece para los conductores. Por ejemplo, habla de “ganancias” cuando se refiere a ingresos brutos que obtienen los conductores, además, habla de buscar sus sueños, de convertirse en su propio jefe, de horarios flexibles, etc., pero hay una realidad, que enfrentan, en donde, deben trabajar horas extras por arriba de la jornada laboral para lograr tener beneficios netos aceptables, lo cual, se convierte en una trampa lo de los horarios flexibles y lo de ser el propio jefe, dado que se pierde el “control del tiempo, la libertad de horario y la autonomía” (Artavia-Jiménez & Tristán, 2020). Además, en tales condiciones, los conductores se auto explotan para lograr ciertos niveles de ingresos.

Además, el modelo de negocio de las plataformas digitales es disruptivo para el buen funcionamiento de la economía y para mejorar las condiciones sociales de la población. Las plataformas digitales generan gran cantidad de trabajadores independientes, que abonan al desarrollo y mantenimiento de una economía informal, lo cual, es perjudicial para el país. Asimismo, la propuesta de solución de transporte que ofrece Uber riñe con principios medioambientales que deben procurar las ciudades; además, es altamente costoso para el gobierno, las empresas y las familias, dado los embotellamientos viales que generan la gran cantidad de coches circulando. Al menos en El Salvador, donde no existe un sistema efectivo de transporte colectivo y ante la ola de violencia que vivió el país prepandemia, este se convirtió en una solución segura para la clase media. Igualmente, post pandemia y sin violencia, sigue siendo una alternativa de transporte oneroso, aunque más barato que los taxis tradicionales.

En general, la situación del falso autoempleo que promocionan las plataformas digitales, se convierte en un problema, no solo para los propios conductores, sino también para “los empresarios respetuosos de la ley y para el Estado, ya que implica competencia desleal, perturbaciones del mercado y evasión fiscal” (Thörnquist, 2015 p.412).

En definitiva, con las diversas externalidades negativas para los conductores y la sociedad en general, analizadas previamente, el modelo de Uber existente en el Municipio de San

Salvador, El Salvador, se convierte en un tema de política pública que debe ser abordado legalmente para corregir las diferentes perturbaciones que genera.

8.2. Elementos de política pública

Los elementos de política pública que se proponen tienen como objetivo mitigar el problema de la precarización laboral que enfrentan los trabajadores de la economía digital, definidos en la presente investigación para el caso de la plataforma de Uber.

Las políticas públicas orientadas a regular las nuevas relaciones laborales que se generan en la economía digital deben asegurar derechos laborales mínimos, acceso a seguridad social y previsional, así como, las condiciones laborales que aseguren un desarrollo pleno de los conductores y de su núcleo familiar. Por lo cual, las propuestas incluyen definir legalmente el tipo de actividad y la regulación especializada aplicable a las plataformas digitales y eliminar legalmente la ambigüedad existente en relación laboral entre los dueños de las plataformas y los socios.

En cuanto a la legislación sobre la condición de trabajadores autónomos, muchos países han resuelto indicando que la empresa Uber ofrece un servicio privado de transporte, por lo cual, debe someterse a las leyes que regulan dicho sector. En esa línea, un estudio de legislación comparada pudiera arrojar luces de cómo abordar esta temática en el país. Igualmente, aplica esta recomendación para otros tipos de plataformas digitales que ofrecen otros servicios, como el de entregas (*delivery*), para lo cual, se debe definir legalmente el tipo de actividad que ofrecen las plataformas y la regulación especializada aplicable, por ejemplo, en el caso de Uber, que ofrece servicio de transporte, debiera someterse tanto a la legislación laboral como a la de transporte.

Se sugiere profundizar en los aspectos legales de la relación laboral entre las empresas que gestionan plataformas digitales y los asociados, para contribuir al desarrollo de legislación que permita ofrecerles a los socios, un trabajo estable con ingresos predecibles en jornadas laborales aceptables y prestaciones laborales dentro de un marco de economía formal. Es

decir, eliminar legalmente la ambigüedad existente en relación laboral entre los dueños de las plataformas y los socios.

8.3. Investigaciones futuras

Las propuestas de investigaciones futuras están enfocadas en las siguientes áreas, para reforzar los resultados de esta investigación, las cuales están referidas a la muestra, ingresos de los conductores, otros determinantes de ingresos, trabajadores autónomos en el sector de entregas, sustentabilidad ambiental y soluciones del transporte público, legislación comparada y economía informal. Por lo tanto, se sugiere evaluar en futuras investigaciones:

- La ampliación de la muestra de la investigación, ampliando el número de conductores que responden el cuestionario y efectuarlo para diferentes municipios.
- El análisis de diferentes fuentes de ingresos de los conductores, nivel de deudas y período adicional que consideran continuar trabajando para Uber y tiempo conectado a la plataforma, lo cual, permitirá evaluar la dependencia a la fuente de ingresos y la temporalidad del trabajo asociado a la plataforma.
- Otros determinantes del nivel de ingresos de los conductores de Uber, adicional al número de horas trabajadas, entre ellos, el tiempo de espera entre carreras, horas de alto tránsito de transporte, ubicación del conductor, distancia de las carreras, etc.
- Los trabajadores autónomos que trabajan en las plataformas virtuales haciendo entregas (*delivery*), con contratos de cero-horas. Estos conductores, por las propias características del servicio que ofrecen, podrían enfrentar una precariedad laboral mayor que los socio-conductores de Uber.
- La sustentabilidad ambiental del transporte privado utilizando aplicaciones digitales. Como lo ha indicado *International Energy Agency* (2021), el transporte es la principal fuente de generación de dióxido de carbono en el país.
- Propuesta de soluciones para el ordenamiento del transporte público como trenes subterráneos Inter ciudades (principalmente en San Salvador donde se ha aumentado considerablemente el tráfico de vehículos particulares) y entre departamentos, que permitan ofrecer alternativas menos onerosas a la población;

- Legislación comparada que permita proponer soluciones de condiciones labores que contribuyan a eliminar la precariedad laboral de los trabajadores que se vinculan a plataformas digitales, y
- Las implicaciones de los trabajadores que se vinculan a plataformas digitales para erradicar la economía informal.

9. CONCLUSIONES

En función de los resultados presentados se realizan las siguientes conclusiones que se basan en el caso de Uber, pero que se aplican a las empresas que operan en la economía digital, donde a través de plataformas tercerizan los servicios sin vincularse laboralmente con las personas que efectivamente prestan dichos servicios a terceros necesitados.

Existe precarización laboral en los conductores de la App Uber del municipio de San Salvador durante el año 2023. La precarización laboral es generada, entre otros, por el empleo inestable; ingresos impactados por los gastos asociados a la prestación del servicio, gastos de salud, seguros de daños y largas horas de trabajo, por no contar con contrato de carácter indefinido ni con prestaciones laborales y por estar sometidos a jornadas extendidas sin remuneración. Además, por estar desprotegidos ante despidos e incumplimiento de los derechos laborales, por la falta de cobertura institucional, estatal, e inexistencia de un apoyo sindical.

En general, por el nivel de educación, calidad y forma de tenencia de vivienda, puede indicarse que los conductores de Uber no viven en pobreza multidimensional, sin embargo, al analizar el conjunto de los factores de precarización, en donde, los conductores reportan, entre otros, que las condiciones de sostenibilidad de dichos ingresos no están aseguradas y que por la precarización laboral, su salud física y mental está en alto riesgo, se puede concluir que los conductores están bajo la condición de pobreza multidimensional. Aquellos que no presentan esta condición, es porque tienen otras fuentes de ingresos o porque son apoyados por sus familiares (por ejemplo, están afiliados al ISSS como beneficiarios de sus esposas).

De acuerdo con lo evidenciado, los trabajadores de Uber, aunque tienen una relación contractual con la empresa, trabajan en el sector informal de la economía como trabajadores

independientes. Esta independencia podría generar falsas expectativas dado que por la falta de adhesión a un contrato laboral carecen de derechos fundamentales como días de descanso remunerado, gastos por ofrecer el servicio, derecho a vacaciones, derecho a indemnización, etc.

Las empresas tecnológicas de la economía digital que operan dentro de un marco extremo del sistema capitalista no han sido capaces de solucionar los problemas de crecimiento y desarrollo personal de sus asociados ni ser la solución óptima sustentable al sistema de transporte en las ciudades.

En el plano institucional, las leyes laborales existentes no están actualizadas a esta nueva forma de operar de las empresas tecnológicas que utilizan aplicaciones donde ponen en contacto los que prestan los servicios y los usuarios. Por lo cual, no existe seguridad personal ni garantías estatales, que aseguren adecuadas condiciones laborales de los conductores.

Finalmente, el sector del transporte privado gestionado a través de plataformas tecnológicas está ofreciendo una importante fuente de subempleo en la economía informal, lo cual, tiene implicaciones de política pública e indica las pocas oportunidades laborales que se encuentran en la economía, en donde, no importando las precarias condiciones laborales, las personas optan por esta opción.

10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alemán, U. (2023). El Salvador | Más de 31,000 conductores han tenido ingresos a través de Uber. *Diario El Mundo*. <https://bit.ly/3SjNahi>
- Anderson, P. (2003). Capítulo I. Neoliberalismo: Un balance provisorio. En *La trama del Neoliberalismo. Mercado, Crisis y exclusión social*. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Arrizabalo, X. (2021). La inevitable perversión de los avances tecnológicos bajo el capitalismo: Mayor productividad y mayor explotación laboral. *SOCIOLOGÍA Y TECNOLOGÍA. Ediciones Universidad de Valladolid, 11 Extra_2, (2021)*, 156-181.
- Arrizabalo, X., Del Rosal Crespo, M., & Murillo Arroyo, F. J. (2023). False self-employment and bogus internships in Spain. *The Economic and Labour Relations Review*, 34(2), 314-327. <https://doi.org/10.1017/elr.2023.10>
- Artavia-Jiménez, L. A., & Tristán, L. (2020). *PLATAFORMAS DIGITALES Y PRECARIZACIÓN LABORAL EN COSTA RICA*. Friedrich Ebert Stiftung.
- Asamblea Legislativa. (2023, febrero 1). *Conductores de transporte por plataformas digitales proponen regular tarifas mínimas* [Oficial]. Asamblea Legislativa de El Salvador. <https://www.asamblea.gob.sv/node/12653>
- Atocha, C. A. (2017). *Las Plataformas Vituales Análisis del Caso Uber una Nueva Modalidad de Contratación*. Universidad de Piura.
- Banco Mundial. (2023). *Economía Digital para América Latina y el Caribe Diagnóstico de país: Colombia*. © Banco Mundial.
- Castillo-Fernández, D. (2022). Modelo de desarrollo, precariedad laboral y nuevas desigualdades sociales en América Latina. *Revista de la CEPAL*, 2022(136), 47-64. <https://doi.org/10.18356/16820908-2022-136-3>
- Černušáková, B., & Perolini, M. (2021). *Las plataformas digitales se equivocan: No tenemos que elegir entre flexibilidad y derechos laborales*. Amnistía Internacional. <https://bit.ly/3tRCA84>
- Chen, M. K., Chevalier, J. A., Rossi, P. E., & Oehlsen, E. (2018). The Value of Flexible Work: Evidence from Uber Drivers. *Journal of Political Economy*.
- CLACSO. (2021). *Crisis capitalista mundial en tiempos de pandemia*. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Comisión Europea. (2016). *Una Agenda Europea para la economía colaborativa* [Legal]. Comisión Europea SWD(2016).
- De Las Heras García, A., & Lanzadera Arencibia, E. (2019). El trabajo en plataformas digitales, puro... y duro. Un análisis desde los factores de riesgo laboral. *Revista de Trabajo y Seguridad Social. CEF*, 55-83. <https://doi.org/10.51302/rtss.2019.1432>
- DIGESTYC. (2021). *Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples (EHPM)* [Oficial]. Banco Central de Reserva de El Salvador.

- Gamboa, S. M., López, R. H., & Huerta, I. A. (2019). Precariedad laboral más allá del Precariado: Familia y región. . . *ISSN*.
- Gómez, M. A., & Restrepo, D. (2013). *El trabajo precario, una realidad distante del trabajo decente*. 15.
- IER. (2018). *Rolling out the manifesto for labour law* (Instituto de Derechos Laborales). Institute of Employment Rights.
- International Energy Agency. (2021). *El Salvador: Total CO2 emissions from energy* [Web especializada en medir la huella de carbono por país]. <https://bit.ly/3TjmKfJ>
- ISSA. (2017). *Formalizing enterprises and workers in the shared economy (transporting passengers using mobile phone applications: UBER, Cabify, EasyGo)*. <https://www.issa.int/gp/162555>
- Jin, D. Y. (2015). *Digital platforms, imperialism and political culture*. Routledge, Taylor & Francis Group.
- Madariaga, J., Buenadicha, C., Molina, E., & Ernst, C. (2019). *Economía de plataformas y empleo: ¿cómo es trabajar para una app en Argentina?* CIPPEC-BID - OIT.
- Manzanares, G. Á. (2012). *Una aproximación al concepto de mercados laborales locales*. PUBLIDISA.
- Mason, P. (2015). *PostCapitalism: A Guide to Our Future*.
- OIT. (2003). *Ambito de la relación de trabajo, El. Conferencia Internacional del Trabajo. 91a Reunión 2003. Informe V*. International Labour Organization.
- OIT. (2012). *Del trabajo precario al trabajo decente: Documento final del simposio de los trabajadores sobre políticas y reglamentación para luchar contra el empleo precario*. OIT.
- OIT. (2019). *Las plataformas digitales y el futuro del trabajo*. Organización Internacional del Trabajo.
- Parlamento Europeo. (2017). *Condiciones laborales y empleo precario*.
- Pérez, C. (2004). *Revoluciones tecnológicas y capital financiero. La dinámica de las grandes burbujas financieras y las épocas de bonanza* (Español). Siglo xxi editores, s.a. de c.v.
- Radetich, N. (2022). *Cappitalismo: La uberización del trabajo (Antropología)* (Primera edición español). Siglo XXI Editores.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland. How algorithms are rewriting the rules of work* (Edición Kindle). University of California Press.
- Salas, M. M. (2005). *Ajuste y empleo: Notas sobre la precarización del empleo asalariado*.
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas* (1ª ed). Caja Negra.
- Standing, G. (2020). *El precariado. Una nueva clase social.: Vol. Traducción: Andrés de Francisco*. Titivillus.
- Thörnquist, A. (2015). False Self-Employment and Other Precarious Forms of Employment in the Grey Area of the Labour Market. *International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations*, 31(Issue 4), 411-429. <https://doi.org/10.54648/IJCL2015023>

Todoli, A. S. (2015). *EL IMPACTO DE LA “UBER ECONOMY” EN LAS RELACIONES LABORALES: LOS EFECTOS DE LAS PLATAFORMAS VIRTUALES EN EL CONTRATO DE TRABAJO*. Universidad de Valencia.

Uber. (2019). Uber Newsroom. *El Salvador. Uber promueve el desarrollo y el empoderamiento a través de la Semana Global de Servicio*. bit.ly/3RZN6BZ

Uber. (2024, enero 13). *Regístrate como socio conductor en la app de Uber en El Salvador*. Uber El Salvador. bit.ly/41WaXHA

Uber El Salvador. (2019). *Tus ganancias con Uber: Más claras y transparentes [Comercial]. Ganar dinero*. <https://bit.ly/42ch0Yt>

Varas, A., Carrasco, A., Gutiérrez, D., & Bascañán, A. (2018). La explotación en el «área social», Una lectura de la precariedad laboral del tercer sector en Chile desde El capital de Marx. *Izquierdas*, 39, 273-298. <https://doi.org/10.4067/S0718-50492018000200273>

11. ANEXOS

Anexo 1. Entrevista Dirigida

Análisis de la precarización laboral: caso socio-conductores de Uber del municipio de San Salvador.

La información recolectada en esta entrevista se procederá con carácter estrictamente confidencial, para publicarse solamente en informes agrupados. La colaboración de los participantes en el estudio es de mucha importancia, pero es voluntaria.

Generalidades.

Hora:

Fecha:

Nombre:

Edad:

Tiempo de trabajar:

Objetivo.

General: Analizar los factores que originan la precarización laboral en los socio-conductores de Uber en el municipio de San Salvador en el año 2023.

Indicaciones.

Conteste según sea su criterio las siguientes preguntas, teniendo en cuenta que no existen respuestas malas o buenas.

N	VARIABLES-CATEGORÍAS	CUESTIONARIO
1	Derechos	1. ¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?
2	Acceso a servicios de Salud	1. ¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? 1. Seguro social 2. Sistema público 3. Privado
3	Ingreso económico	1. Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? 1. Por viaje 2. Por día 3. Por semana 4. Por mes 2. ¿Sabe usted cuánto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? 1. Por viaje 2. Por día 3. Por semana 4. Por mes

4	Educación	<p>¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?</p> <p>1. Sí 2. No</p>									
5	Vivienda	<p>¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda?</p> <p>1. Propia 2. Alquiler</p>									
6	Marco legal	<p>1. ¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país?</p> <p>1. Si 2. No</p> <p>2. ¿Cuál es la explicación que le da Uber acerca de su condición legal?</p>									
7	Integridad física	<p>1. ¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber?</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Ha tenido suceso de violencia</td> <td>Sí</td> <td>No</td> </tr> <tr> <td>2. Le apoyó la empresa</td> <td>Sí</td> <td>No</td> </tr> <tr> <td>3. Ha tenido disputas</td> <td>Si</td> <td>No</td> </tr> </table> <p>2. ¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?</p> <p>3. En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?</p>	1. Ha tenido suceso de violencia	Sí	No	2. Le apoyó la empresa	Sí	No	3. Ha tenido disputas	Si	No
1. Ha tenido suceso de violencia	Sí	No									
2. Le apoyó la empresa	Sí	No									
3. Ha tenido disputas	Si	No									
8	Regulación legal	<p>1. ¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador?</p> <p>1. Sí 2. No</p>									
9	Lineamientos de políticas públicas	<p>1. ¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizando?</p> <p>1. Sí 2. No</p> <p>2. ¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?</p> <p>1. Sí 2. No</p>									
10	Entidades regulatorias	<p>1. ¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades?</p> <p>1. Fiscalía 2. Ministerio de trabajo 3. Procuraduría</p>									
11	Acoso de autoridades	<p>¿Con respecto a los problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo de Uber?</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Le soluciono la empresa</td> <td>Si</td> <td>No</td> </tr> <tr> <td>2. Le ayudó la empresa</td> <td>Si</td> <td>No</td> </tr> </table>	1. Le soluciono la empresa	Si	No	2. Le ayudó la empresa	Si	No			
1. Le soluciono la empresa	Si	No									
2. Le ayudó la empresa	Si	No									

Anexo 2. Transcripción de entrevistas a 20 conductores de la App Uber

Audio 1

Hora: 5: 33 pm

Fecha: 25/07/2023

Nombre:

Edad: 55 años

Tiempo de Trabajar en Uber: 4 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

¿Derechos en que aspecto? No hay, somos independientes, por eso es por lo que no hay derechos y, por eso es por lo que no somos legales, porque es una plataforma digital no es un rubro legal, es un trabajo informal, usted agarre un canasto de tomate y vaya a vender tomates, es un trabajo informal.

2. *¿A cuál sistema de saludo acude en caso de percance o accidente laboral al Seguro social, al sistema público, al privado?*

-No hay prestaciones

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que le cobra Uber, por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana, por mes?*

-Cómo el 38% de comisión por uso de plataforma por viaje, ajá, o sea, cuando yo tengo acumulada una deuda de unos, o sea eso queda a criterio de Uber.

4. *¿Sabe usted cuánto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana, por mes?*

-No eso depende, usted se pone la meta, usted dice hoy quiero hacer USD 60 dólares pues usted se hace los 60 en el día, o sea, mientras usted no hace 60 dólares no se va a acostar. Aja, usted puede hacer 25 viajes en el día por decir algo, por ejemplo, si es un viaje de USD 2 dólares, le puede andar quitando unos sus USD 0.40 a 0.50 centavos y le estaría quedando 1.50 de dólar.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

- No, no hay, usted se aventura descarga la plataforma carga los documentos personales y del vehículo y le autorizan el uso de la plataforma y a darle ya lo demás es atención, cómo atención al público pues verdad que usted saluda al usuario pase adelante este llega al punto “c” eh servida verdad, pase buenas tardes, buenas noches, buenos días, así va la atención al público.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de su vivienda propia o alquiler?*

-Eh pues se puede decir que es propia verdad, aunque la pagamos al banco verdad, o es del del banco y es de uno hasta que uno la termina de pagar.

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país?*

-Uber no. Uber opera de forma legal porque tiene oficinas tiene representación en El Salvador verdad o sea tiene que estar pagando sus impuestos para qué, para que opere como una oficina que lo represente.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

No, no dicen nada.

9. *¿Cuál de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral como conductor de Uber, ha tenido sucesos de violencia, le ha apoyado la empresa ha tenido disputas, si o no?*

-No he tenido problemas.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Hay un canal que se puede hacer el reporte en directo y un canal que se puede hacer reporte vía en línea hay soporte técnico pues directo; sí la plataforma me apoya todo queda registrado.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-De qué forma relacionado cómo, sí la empresa apoya muy bueno por ejemplo un día de estos me dejaron unas llaves, el usuario tendría que haber pagado USD 5 dólares eh porque yo regrese a dejarle esas llaves; no pagó el usuario, me lo pagó Uber, imagino que ese usuario la próxima vez que use Uber le va a hacer ese recargo.

12. *¿conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador, si o no?*

-No, no, son cosas legales, no sé nada.

13 *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo, si o no?*

-Legalizando qué? Es que la plataforma Uber es legal, Uber está a nivel mundial, o sea los ilegales somos nosotros que aquí el sistema de transporte no nos reconoce como, como miembros que prestamos un servicio de transporte privado o transporte de plataforma digital.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Uber es legal

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades: Fiscalía, Ministerio de Trabajo, Procuraduría, ¿sí o no?*

- ¿Relacionada en qué? Claro, si hay un incidente por supuesto que intervienen las autoridades competentes, si hay un miembro o un driver involucrado en un accidente de tránsito, que se yo en un acto delictivo, o sea las autoridades proceden de acuerdo con la ley.

16. *Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber: ¿le solucionó la empresa, le ayudó la empresa?*

-Si, si las autoridades competentes necesitan verdad eh información de un *driver* o sea la empresa se lo proporciona o si la empresa necesita, la autoridad procede.

Audio 2

Hora: 9: 21 pm

Fecha: 25/07/2023

Nombre:

Edad: 39 años

Tiempo de trabajar en Uber: 4 años.

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-No, no tenemos ningún tipo de derecho simplemente no existimos ni para la parte laboral ni para la parte social del seguro.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral al Seguro social, sistema público, al privado, cotiza al Seguro Social?*

-en mi caso porque mi esposa es asegurada tengo acceso al seguro social, pero de no ser así tendría que asistir al sistema público.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado 1? Por viaje, 2. Por día, 3. Por semana. 4. Por mes?*

-Es variable, es un algoritmo que puede variar entre 25 y el 50% de comisión por viaje y varía.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana, por mes?*

-Si se trabaja solo por plataformas el margen de rentabilidad es poco, puede andar ya descontando gasolina, comisión y si se alquila carro todo eso, se tiene que trabajar unas 12 horas para tener de USD 15 de ganancias diarios.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber? ¿Sí o no?*

-No, Uber si tiene algo que le llaman guías comunitarias como lo que uno acepta cuando entra a la plataforma y hace poco a través de la misma plataforma existía un tipo de capacitación, más que todo en la parte de respeto, de que no haya acoso.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-Alquilada, no tengo vivienda propia

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país? ¿Si o no?*

-Aquí la empresa como tal si está legalmente establecida, lo que no está legal es el servicio que prestamos, porque la ley de tránsito es obsoleta, cuando fue creada no existían las plataformas y hasta la fecha no se ha hecho ninguna reforma esperamos que con la nueva ley que van a aprobar supuestamente estamos incluidos ahí, pero todavía no se ha aprobado.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-Si a nosotros nos multan, uno sube el precio por así decirlo, por lo que se ha pagado por la multa por estar prestando el servicio y luego lo reconocen. No dan explicación, lo que uno sabe es que es tomado como taxi pirata por los agentes, hay mucho acoso policial.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa; 3. Ha tenido disputas?*

- Bueno Uber lo que hace, claro, reportar si son robos o asaltos todo eso uno lo más que puede es reportar la cuenta y esperar que la bloqueen verdad, pero más de eso no tenemos. Uber como tal solo tienen un botón para llamar al 911 inmediatamente, pero recuerde que aquí uno llama al 911 y ni le contesta. Como le digo Uber no tiene mayor apoyo. Y sí fijese, que lo que tuve fue un asalto, verdad eso es lo más grave que me ha pasado durante el régimen.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-No sé, pues a nivel de seguridad, la única seguridad con que cuento un seguro para el vehículo que lo pago yo mismo, o en su caso, si alquila vehículo el que paga es el dueño del vehículo eso es lo único, pero Uber como tal no da mayor seguridad por eso.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Si, a nivel positivo uno conoce personas, he o sea cada experiencia del viaje es diferente pues hay una mayor interacción social y uno se acerca a personas que nunca ha conocido, he tenido casos que he conocido a expolíticos de antaño para mí me ha gustado mucho la historia del país hay gente que tiene su historia. A nivel negativo si hay personas que lo ven uno de menos y hay personas que son malhumorados y con uno se desquitan, pero ya ese es un tema que uno sabe cómo manejar la situación. La plataforma como tal sólo es un intermediario no

se preocupa por los conductores de hecho el contacto es impersonal porque es a través de la misma plataforma no hay ni siquiera un Call Center, la relación entre el conductor y la plataforma es completamente impersonal

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-O sea sí, como empresa Uber está legal.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Si

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Tomando una figura jurídica que la convierta en una empresa.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No, prácticamente no.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber?*

¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?

-No

Audio 3

Hora: 9: 47 am

Fecha: 26/07/2023

Nombre:

Edad: 33 años

Tiempo de trabajar: 1 año

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

– Derechos, a no, ninguno, prestaciones serian.

2- *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Al Seguro social; 2. Al Sistema público; 3. Al Privado?*

– En ese año no, solo clínica privada.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-En ese momento el 40% por cada viaje, lo hacía a diario.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-A pues eso dependía de la cantidad de horas que uno se conectaba. Todavía depende de la cantidad de horas que uno se conecte a la aplicación, yo puedo estar ahí unas 20:00 horas al día, digo va a depender de eso el porcentaje que yo gane, bueno si yo trabajaba 5 horas, por esas 5 horas me quedaban quizás unos USD 30 dólares.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber? ¿Sí o no?*

-A no, no, nada, nada.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

– No, propia

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país? ¿1. Si; 2. No?*

-En ese momento no era legal ahora no sé si será legal.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

–No la empresa no

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Ah no ninguno

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Cuál, ah no, puro GPS la instalación del GPS

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Es pregunta abierta ah no, no, este fue buena porque más que todo en el sentido del tiempo, el factor tiempo el que beneficia verdad, porque si en algún momento se puede presentar alguna emergencia pues tenemos como la decisión de tomar acción de inmediato y dejar de laborar, pero digamos si estuviéramos como una empresa privada no tiene como esa facilidad verdad el factor tiempo muy bien y en cuanto a la seguridad pues siempre se corrían riesgos de estar como expuestos a cualquier episodio de violencia pero me imagino que hoy está mejor.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-No ninguno, sí, las desconozco.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Pues podría ser que sí

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Legalizándolo.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-Cómo así? ¿Si yo, hubiera sufrido algo? ¿Si ellos hubieran intervenido como empresa? Pues quizá al hacer la denuncia me imagino que si verdad, considero yo que sí, porque es un acto de violencia o un tipo de amenaza considero que sí. **

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber? ¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*

-En caso de accidente no, en otro tipo de casos quizás sí por ejemplo si algún cliente no valido la tarjeta o cualquier otro tipo de caso sí, pero como algún daño físico o al vehículo no responde.

Audio 4

Hora: 11: 47 am

Fecha: 26/07/2023

Nombre: Francisco Javier Maltés Ribas

Edad: 33 años

Tiempo de trabajar: tengo aproximadamente 6 años.

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

- ¿En qué sentido de los derechos? ¿Prestaciones? Nosotros no poseemos prestaciones.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Al Seguro social; 2. Al Sistema público; 3. Al Privado?*

-Al sistema nacional salud, exactamente.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Uber anda cobrando el 35% al 40% por viaje

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

- Salario liquido aquí depende de la meta que uno se ponga yo ando por unos USD 50 dólares diarios aparte del alquiler del carro y aparte de la gasolina, cabe recalcar que, si el carro es propio, ya si el carro es propio es otra diferencia en mi caso el dueño del vehículo es el que se encarga del mantenimiento, en el caso de los compañeros que tienen carro propio son ellos los que se encargan del mantenimiento de los vehículos. En cierta forma le sale más costoso al dueño del vehículo por cierto ayer se le hizo mantenimiento al vehículo y se le invirtieron USD 300 dólares.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-Ninguna todas las personas solo nos aventamos al agua.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

¿Mi vivienda? Si mi vivienda es alquilada

7. *¿Cree que Uber opera de forma legal en el país Si o no?*

-Uber, yo creo que de una manera o de otra opera de forma legal, además es una plataforma digital

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-No, a Nosotros no nos explican nada, en el tiempo de la pandemia a nosotros no nos dijeron nada para trabajar con personal, a nosotros cuando comenzamos a trabajar para ingresar y empezar el proceso se manda la documentación como la licencia, solvencia policial, antecedentes penales DUI y tarjeta de circulación.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Eh si, ya me ha tocado bajar gente del vehículo porque se me han presentado problemas, eh ya me le han disparado al carro.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

- Eh con respecto al vehículo las aseguradoras se encargan del problema.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-La experiencia positiva es que la aplicación me abrió las puertas de trabajo cuando literalmente no tenía ni 10 centavos en las bolsas, sería la experiencia positiva. La negativa sería esa que me le dispararon al carro, me le quebraron los vidrios, el carro recibió aproximadamente 6 impactos de bala, gracias a Dios no me pegaron

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-No

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Eh si, pueda ser que sí, porque así hay más competencia.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-que se registre como empresa y que pague los impuestos para que nosotros podamos trabajar legalmente.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No, como no podemos actuar con la policía porque nos decomisan el vehículo, nos decomisan las placas, porque nosotros siempre andamos trabajando de forma ilegal.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber. le soluciono la empresa, e ayudo la empresa?*

-No, Nuca me ha solucionado nada, solo me dejaron pendiente pero no me volvió a llamar.

Audio 5

Hora:

Fecha:

Nombre:

Edad: 48 años

Tiempo de trabajar: 2.5 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Nada de eso, nada

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Seguro social; 2. Sistema público; 3. Privado; 4. Cotiza al seguro social?*

-Al nacional

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Anda del 30% al 40% por cada viaje, no es por semana, es por viaje

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-En realidad está bien complicado porque depende, no tengo la cantidad, como unos USD 20 dólares, este sale como 20 a 40 dólares, si hace 20 viajes le salen como 40 dólares a eso hay que restarle la gasolina póngale unos 15 dólares, en salario neto por día póngale 30 dólares.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-Están, o sea, son opcionales, en la plataforma están las guías, si me han capacitado, de alguna manera sí

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

- Alquilada

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país Si o no?*

-Según las leyes no

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-Ninguna, no ninguna

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-No, no, no, no

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Pago seguro privado, seguro del Vehículo

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Experiencias solamente con los clientes, conocer lugares

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-No para nada

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Si

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Registrándose

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No, no

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber? ¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*

-No, no, para nada

Audio 6

Hora:

Fecha:

Nombre:

Edad: 34 años

Tiempo de trabajar: 3 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Mm ¿derechos? Aa ninguno de esos, no posee, no dan.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Al Seguro social; 2. Al Sistema público; 3. Al Privado?*

-No he necesitado, pero en algún caso me fuera a al público, porque ahorita no tengo, o a un privado.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Un, fíjese que, me acuerdo de que era, creo que era el 30% de cada viaje, es por viaje que le cobran a uno el porcentaje.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-El salario digamos base, digamos al mes, fíjese que por día me acuerdo de que eran, púchica a veces sacaba hasta USD 40 o hasta 50 dólares cuando estaba bien y cuando estaba algo malo 25 hasta 30 dólares, por hay

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-Un, fíjese que no, solo lo que daban ellos allí en la aplicación como las normas que uno debía seguir y como debía hacerlo, pero capacitaciones así no, ninguna yo no recibí ninguna, yo así a lo que aprendí, a lo que yo estoy aprendiendo en el campo verdad, así afuera así me toco aprender

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-Es propia

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país si o no?*

-Fíjese que yo creo que no porque tienen oficinas y no creo que sean ilegales por el momento, aja porque yo digo son ellos los que mueven bastante la población y mueven bastante economía también

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

- ¿Condición legal? Pues fíjese que de lo único que me acuerdo de la condición legal es digamos el pago por servicio la tasa de servicio por usar la aplicación de eso me acuerdo yo, pero algo legal, legal así, es eso fíjese lo único que recuerdo.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Fíjese que yo nunca tuve ningún percance gracias dios no tuve necesidad de llamar a policía ni nada en eso que anduve, no tuve ningún tipo de problema.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber? -Aa, ¿Cómo gestionaba su seguridad?*

-Fíjese, bueno en cuestiones de seguridad la plataforma tiene para llamar al 911 y en caso de un accidente o que digamos vengan unos sospechosos, se sube un sospechoso uno puede llamar verdad, en ese sentido era más o menos bien he lo único malo era que cuando estaba bien fregado la situación aquí en el país era que tenía uno más miedo, la plataforma en si tenía seguridad para poder reaccionar uno ante una situación así

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

- ¿Una experiencia positiva? Fíjese que vaya, en el sentido de una experiencia quizá positiva he tenido más, porque negativa no han sido muchas, pero positivas ha sido más porque he conocido a personas que por lo menos me han apoyado en el sentido de que me han dado trabajo, porque los saque de la plataforma prácticamente, algunos ya no usan Uber, entonces me llaman directamente mí, en ese sentido quizá es algo positivo porque les tome confianza esa personas para que esas personas me pudieran llamar verdad y darles mis servicios porque creo que ahí viene todo como uno da el servicio al cliente y así uno puede hacerse de un ingreso sin estarle dando a la plataforma comisión ahí, yo creo que esta como la ganancia de uno más verdad porque si uste empieza a hacer Uber y la plataforma le va quitando siempre dinero, en ese sentido creo que es algo positivo que me ha ayudado la plataforma para poder seguir adelante, quizá eso es lo único positivo que le hallo a la plataforma poder haber conocido personas buenas.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-No, eso si no, fíjese no se.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Sí, sí se resolvería digo yo

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Que se registre como empresa

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No ninguna

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber, 1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*

-Fíjese que gracias a Dios nunca tuve ningún problema con ellos porque este ya sabía yo que ellos molestaban yo siempre los evitaba entonces yo siempre andaba los papeles en regla, pero siempre los evitaba, gracia a Dios nunca tuve ningún problema con ellos. Como nunca tuve ningún percance la empresa no se metió, lo único una vez, pero fue con un cliente que había dejado una piñata detrás de mi carro y la empresa Uber me reembolso por ir a dejar ese objeto al cliente, pero por decir algún problema grave no lo tuve ni con la policía.

Audio 7

Hora:

Fecha:

Nombre:

Edad: 42

Tiempo de trabajar: 2 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*
 – Ninguno bajo la ley, es decir, que me protege ninguno, eh la aplicación Uber dice que reconoce alguno, pero lo hacen ellos como aplicación, pero por medio del gobierno ninguno, este la policía nos detiene nos quita la placa por no tener permisos de transportar personas.
 ¿A usted ya le han dicho eso?
2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Seguro social; 2. Sistema público; 3. Privado; 4. Cotiza al seguro social?*
 -Aa, yo voy al seguro, pero no como trabajador de Uber, si no, porque mi esposa tiene trabajo con la alcaldía soy beneficiario de ella.
3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*
 -No estoy completamente seguro, pero entre el 35% al 40% esta
4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*
 - ¿De ganancia? De USD 20 a 40 dólares, libre, eso es libre, a veces ha quedado hasta USD 60 dólares, depende del día como este de buena la cosa, perdón hay días malísimos, eso nunca es constante
5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*
 -En teoría es en línea la capacitación está el video, pero uno solo le da pasar y pasar siguiente y siguiente cuestión de tiempo, al final eso solo se aprende en el camino, eso es una cosa, bueno yo casi no trabajo Uber, ya no lo trabajo tengo ya dos meses que no trabajo, solo trabajo en driver y clientes
6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*
 -Es propia
7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país si o no?*
 -Sí, sí, porque, aunque ellos digan que pagan impuestos de seguro no pagan, pero no hay ninguna regulación de parte del gobierno hacia ellos, he no nos da ninguna garantía Uber de nada, no nos da depreciación de vehículo, bueno no nos da nada nos quita prácticamente nos quita un porcentaje del viaje y no nos da nada. Lo único que nos hace es conseguir clientes
8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*
 -No
9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*
 -Nada, hasta ahorita nada a mí se me daño el vehículo estuvo en el taller dos semanas tuve que pagar USD 200 dólares de mi bolsa verdad
10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*
 -Hay una aplicación con la cual se puede activar el 911, también tenemos algún sistema entre nosotros los conductores para colaborarnos.
11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*
 -Lo positivo es que uno hace su horario de trabajo, eso es lo positivo. Lo negativo es que no hay, no pagamos AFP, no pagamos seguro, no nos pagan prácticamente digo, no hay ninguna garantía de ley ahí, eso es lo negativo.
12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*
 -Si

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Sí

-Un, sí, sería bueno, aunque los políticos solo dan mentiras, ahí aparecían en un video unos diputados en un video que supuestamente lo iban a legalizar fue hace como 4 meses, al final nada d nada.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Que la registren, para que no nos acosen las autoridades

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber?*

¿Le soluciono la empresa? ¿Le ayudo la empresa?

-No, no,

Audio 8

Hora:

Fecha:

Nombre: Cesar Ernesto Figueroa

Edad: 41 años

Tiempo de trabajar: 3 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Aa, no, a mí me gustaría que todos tuviéramos ese tipo de derechos como en una empresa normal, pero lastimosamente ahí no hay nada de eso yo lo pago aparte. No hay nada de eso, absolutamente nada de eso.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Seguro social; 2. Sistema público; 3. Privado; 4. Cotiza al seguro social?*

-En mi caso voy al seguro, porque yo pago al seguro, yo asisto al seguro, pero porque yo pago aparte. De otra forma si yo no tuviera seguro me tocaría ir al público o ver de como lo hago particularmente.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Sí, Es por viaje y es variada, anda quitando el 30%, el 35%, el 40% y a veces más por cada viaje.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Una cifra en si no sabría decirle porque varía mucho, se voy a globalizar porque a veces yo no trabajo con la plataforma de Uber, a veces trabajo con la plataforma de in driver y aparte de eso tengo muchos clientes personales eso muy afuera de las plataformas, pero yo me he puesto hacer USD 50 dólares diarios libre de la comida y combustible, pero eso es porque yo quiero, de ahí cualquiera puede hacer más o puede hacer menos.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-No, para nada.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-No, alquilo, alquilo

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país si o no?*

-Sí.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-Que ellos están respaldados porque pagan impuestos, incluso en cualquier situación que se presente ellos lo respaldan supuestamente con el 911 y todo eso, ellos lo tiran y uno lee todo eso.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Gracias a Dios no, yo no he tenido problemas, mis compañeros si han tenido problemas.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Vaya en el caso de Uber no me respalda absolutamente en nada, el carro, yo lo tengo asegurado por mi propia cuenta todo lo que concierne al vehículo si se me arruina va por mi cuenta si me lo chocan es con el seguro que yo pago aparte, nada, no hay nada de Uber.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-A si, positivas, positivas le puedo decir que, encontrado bastantes clientes, que ya se me hicieron cliente míos fijos aparte de la aplicación y he estado trabajando con ellos. Negativas, negativas es este cuando estaba la situación fea aquí en el país irme a meter a lugares y encontrarme con mareros todo delincuente, o que se me hayan subido en estado ebriedad osas así, pero hasta ahí nomas.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-No, nada

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Sí, sí porque tenemos ese problema que dice la policía que no está legal cuando Uber dice que sí está legal

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Lo ideal sería que lo legalizaran y que estuviera ya en el diario oficial verdad, que lo pongan que ya no haya problema, que, si nos para la autoridad no tengamos ningún inconveniente que no nos pongan esquelas, que no nos quiten el carro, las placas, etc.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No, no, nada.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber? ¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*

-No, no, para nada, yo, estoy consciente de que ellos no pueden resolver absolutamente nada.

Audio 9

Hora:

Fecha:

Nombre: Guillermo Guzmán

Edad: 31 años

Tiempo de trabajar: 3 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Los derechos que debería tener la aplicación, no, no, eso tendría que ser como un negocio propio e inscribir digamos el negocio de uno para que uno pague, pero las aplicaciones no pagan eso.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Al Seguro social; 2. Al Sistema público; 3. Al Privado?*

- Al seguro social, soy empleado, el trabajo de Uber es extra.
3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*
- El 40%.
4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*
- Mmm, si es tiempo completo unos USD 500 dólares mensuales, pero ahí se descuenta todo y le estoy hablando de tiempo completo o sea que si trabajara a tiempo completo con las aplicaciones serian USD 500, 600 ó 700 dólares, dependiendo que tanto se trabaje, en mi caso, trabajo desde las 5 de la mañana hasta las 12 de la noche casi.
5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*
- Mmm no.
6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*
- Propia.
7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país? ¿Si o no?*
- Sí.
8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*
- No hay ni una, uno solo se registra y la forma legal que ellos tienen nada más reglas dentro de la aplicación y solo presenta solvencia y antecedentes, es lo único que necesita.
9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*
- No. Apoya dependiendo, si es problema del vehículo la aplicación no le responde al menos que sea una esquila, que le quiten el vehículo y si es problema con el cliente la aplicación tampoco se mete.
10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*
- De por sí, de uno mismo, de mi bolso
11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*
- Sí, mm, una experiencia negativa es que, probablemente se puede subir una persona con bebidas alcohólicas, sustancias ilícitas
12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*
- Bueno, se rige por las leyes de El Salvador, realmente la aplicación es libre, uno se rige por las leyes como conductor, pero Uber no tiene reglas así de leyes que te la rijan.
13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*
- Si
14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*
- Que se aglutine a las leyes de El Salvador.
15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*
- No
16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber? ¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*
- No, no, no ayuda en nada.

Audio 10

Hora:

Fecha:

Nombre:

Edad: 39 años

Tiempo de trabajar: 1 año digamos

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Derechos podrían ser este, si realmente si, Fíjese que debería de ser los derechos que uno debería poseer digo yo, son todos esos los derechos legales como cualquier otra empresa o trabajador verdad digamos, ahorita no se los puede costear uno misma verdad. Por el momento no tengo ningún derecho

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Al Seguro Social; 2. Al Sistema público; 3. Al Privado?*

-Mmm, solo al sistema público, unidades de salud.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Fíjese que bueno ahí creo aparece el porcentaje, no me puedo muy bien el porcentaje, no sé si anda por un 20%, pero a veces creería que depende del viaje así es la comisión que quitan.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-En un día más o menos sí se lo puedo aproximar dependiendo como ande uno, más o menos aproximadamente, Mas o menos anda por unos ya descontando la gasolina, si el automóvil es rentado o no quizá uno le quedan sus USD 15 dólares sí.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

¿De la misma aplicación verdad? No, no, es personal, es como general ahí está en la aplicación cualquiera que ingrese este puede, es general

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-Propia.

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país, sí o no?*

-Sí, sí creería que sí, ¿A de forma ilegal? A no de forma legal.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-Aa, eh realmente verdad que este la explicación que me da Uber es que realmente no hay una ley, así como que la controle, pero no hay una ley que la prohíba tampoco verdad, ahorita no hay una ley que la prohíba que diga que no se puede hacer Uber, o sea en si Uber.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-No por el momento no, todo bien, no he tenido ningún tipo de inconveniente ni con la empresa ni con autoridades, ni con nadie por el momento no.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Aa, ok le entiendo. Sí, sí le entiendo, si vaya en el caso de verdad como no he tenido ese momento de un problema de leyes o de algo así con alguna autoridad pues si se diera el caso tendría que de verdad dialogar con él, con el policía verdad o con el de tránsito en el caso de accidente pues con el seguro verdad. Fíjese que como eh como he andado alquilando, el medio paga seguro.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Eh una experiencia podría ser, bueno más que todo quizá negativa, más que todo no le parece a uno es el porcentaje, se siente bastante comisión la de Uber y muy poco para el conductor, eso es lo único negativo que yo le veo. Un poco pues quizá también la tarifa por ahí verdad en general debería de doblar la tarifa por persona, lo otro negativo que le veo puede ser el porcentaje de cobro digamos por lo general para Uber hacia el cliente debería aumentar unos centavitos más para poderse ayudar porque a veces relativamente el viaje es largo o hay bastante tráfico y son muy pues bastante baratos.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-Eh no, por el momento que se hayan concretado no, solamente, así como vagas, ¿Como que se podría hacer verdad? Como actualmente que quisieran legalizarla, pero el gobierno quizá verdad porque son parte de la tecnología y todo eso, pero hay mucha presión de muchas asociaciones de transporte y todo eso, entonces eso no permite que sea algo así fácil.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Sí, si se solucionara legalizándolo tendría qué.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-El problema en qué sentido perdone? El problema es que como la plataforma en sí no corre los riesgos verdad, porque es digital, pero los conductores sí, la policía la molesta verdad, ah sí, sí le entiendo eh dígame otra vez la pregunta para poderla, vaya, ¿Considera que se resuelve el problema ilegal de Uber? Sí yo, considero que sí, de cierta forma si considero que sí, podría ser eh tal vez eh realmente verdad, para solucionar con sería pues que tomen en cuenta pues legalizarlos que sería aunque habrían como dicen cuando la legalizan pues ponen tantas cosas como trabas para poder inscribirse papeleo este permisos tantas cuestiones impuestos entonces, pero al final creería yo que en la forma de que se reconociera legalmente en el país pues las personas podrían reconocerlo legalmente y así más formalizado podría dársele más control también por qué se podía tomar más en cuenta al sector como Uber tomar en tomar en cuenta la voz de la gente que trabaja en Uber digamos verdad.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No, no.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber? ¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*

-Mm, si al caso se diera por que como le comento no tendría ninguna experiencia así verdad y este no creería que la empresa me dé algún tipo de solución porque como es digital se desentiende mucho de esta parte.

Audio 11

Hora:

Fecha:

Nombre:

Edad: 32 años

Tiempo de trabajar: digamos que prácticamente tengo 6 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

¿Qué? Repítame la pregunta ¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber? Pues derechos en si no tenemos, nosotros como estamos en el sector informal,

ninguno, vacaciones es que tal vez podría el último porque uno, uno decide cuándo descansa y toma sus días, pero ya de ahí seguro y todo eso no existe.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Al Seguro Social; 2. Al Sistema público; 3. Al Privado?*

-Al privado.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Cobran como un 35%, un 40%.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Por día unos USD 40 dólares, pero no siempre, pero hay días que quedan entre 20 a 40

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber? -No, no*

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-Alquilo

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país si o no?*

-sí, por lo menos no declaran impuestos.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-No, ellos no le explican nada a uno

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Sí pero no, ahí uno mismo ve como resuelve, ahí le empresa no le ayuda a uno

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Prácticamente lo que hago es la calificación de la persona, llamarle para escucharle como suena a la hora de llegar analizar cómo anda vestido, perfilarlo más que todo.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Experiencias positivas pueden ser gente que eh le ha gustado el servicio de uno y lo invita a comer se hacen amigos de uno me entiende, de repente ya hasta lo invitan a salir, esas son experiencias positivas de repente, se encuentra gente bien amable y dadivosa

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-Algunas, pues que no son legales, lo que todos sabemos es que no son legales y es prohibido que andemos transportando personas si no andamos en taxi.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Se refiere a la policía, es bien difícil, siempre hay policías que obstaculizan, pero digamos que sí y la policía ya no abusaría tanto.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Aa, pues ahí lo que esperamos es que nos cobrarían un impuesto a nosotros para permitirnos circular sin temor de que a los vehículos les decomisen las placas, sería pagando un impuesto

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades la fiscalía, Ministerio de Trabajo, la procuraduría?*

-No

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber, le soluciono la empresa, le ayudo la empresa?*

-No, no tenía problemas yo, pero sí sé de algunos que les han ayudado.

Audio 12

Hora: 4 pm

Fecha: 26/08/2023

Nombre: Roberto Leiva

Edad: 57 años

Tiempo de Trabajar en Uber: poco tiempo como 6 meses.

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-No hay Nada

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Al Seguro social; 2. Al sistema público; 3. Al privado?*

-Al sistema público porque no tengo seguro y entonces me toca asistir al sistema público o al privado.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que te cobraba la plataforma?*

-En ese tiempo cobraba el 25% hoy está cobrando el 35% entonces, el 25 % de una carrera, ponle de USD 5 dólares te quitaba 1.25 te quedaban 3.75. ¿Cuánto era la cuota de salario por cada servicio realizado, te lo pagaba la plataforma por día o por mes? No porque allí el cliente le va pagando a uno, lo único que Uber me pagaba a la semana era los pagos de tarjeta, porque hay clientes que pagan con tarjeta, entonces Uber le deposita a uno a la semana de los pagos de tarjeta, entonces pero ahí le descuenta el porcentaje de lo que les toca a ellos que es el 25%. Lo que te reunían de tanta tarjeta te descontaban lo de ellos y te daban lo que sobraba semanal. ¿más o menos calculabas cuanto ganabas en el día?

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Sí, este en ese tiempo era bueno, este bien me quedaba USD 90,80 diarios, pero como ahí había que poner USD 20 de gasolina, los intereses de porcentaje del 25% a ellos ¿Pero en concreto cuánto te quedaban? 50 USD.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-No, la hace uno en línea.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de tu vivienda, alquiler o es propia?*

-No, es propia.

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país?*

-No, porque ellos tienen sus oficinas administrativas, están en la colonia la mascota bueno ahí estaban antes. Lo único que tiene Uber es que con asunto de tránsito no respalda, que si a uno la policía de quita el carro Uber no mete las manos.

8. *¿Cuándo vos te integraste a trabajar nunca te explicaron la condición de legalidad como plataforma?*

-No.

9. *¿Cuál de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral como conductor de Uber, ha tenido sucesos de violencia le ha apoyado la empresa ha tenido disputas?*

-No, ninguno.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Ah es que para empezar hay que tener el carro asegurado entonces uno habla al seguro, lo único que uno no dice ando en Uber, no que dice uno mire... y la aseguradora le remolca el carro ¿La plataforma no respondía? la plataforma lo que sí, si alguien deja un teléfono o algún motorista quiere sobrepasarse al pasajero la plataforma si interviene.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber? No ninguna*

-Yo no tuve ningún percance, pero algunos que lo han tenido como alguien dice a veces mentí, inventan, pero los que han tenido percances Uber les da apoyo en darle datos a la policía y si uno se comporta mal con el pasajero Uber le puede, le suspende lo castigaba una semana alguien que no diera cabal un vuelto a un pasajero, que lo tratara con amabilidad, que no fuere hablando por teléfono lo pueden reportar a Uber y entonces Uber le ponen la calificación del 1 al 10 y a según sos calificado así te aplicaba las carreras.

12. *¿conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador?*

-No

13. *¿Crees que el problema de Uber se soluciona legalizándolo?*

Sí, sería bueno legalizarlo, pero dicen que en ningún país esta alegal.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Que sea con los mismos requisitos de las demás empresas

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades, la Fiscalía, el Ministerio de Trabajo, la Procuraduría?*

-No.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber le soluciono la empresa, le ayudo la empresa?*

-No, no ayuda.

Audio 13

Hora: 4: 30 pm

Fecha: 26/08/2023

Nombre: Fernando

Edad: 34 años

Tiempo de Trabajar en Uber: un par de meses.

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Fíjese que el único quizá, es el derecho al trabajo pues si porque uno tiene como acceso y facilidad digamos a poder encontrar un cliente.

2. *¿A cuál sistema de saludo acude en caso de percance o accidente laboral al Seguro social, al Sistema público, Privado, ¿cotiza al seguro social?*

-En ese caso me tocaría al público.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana, por mes?*

-En el tiempo que lo hice yo estaba, me comentaban que estaba como al 10%, pero después como que le habían subido en la actualidad desconozco como está, pero en el tiempo que estuve sabía que era el 10% por ahí. ¿Eso lo hacía la plataforma por día o por mes por semana? -Yo creo que por cada viaje me lo quitaba.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana, por mes?*

-Por día, el día más fuerte quizás fue como yo iba empezando no me salían muchos viajes, hice como USD 20 dólares en un día, pero al siguiente día hice como USD 10, no es un dato específico de cuántos, pero cómo menos USD 10 al día, lo más USD 20 al día.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

¿Sí o No?

Al principio solo explican cómo usar la aplicación, nada más, solo eso.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-No tengo.

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país?*

-No, yo creo que no porque hay oficinas de Uber, piden a uno los papeles la solvencia de la policía, todo eso, si no los han metido preso creo que están legales.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-No, solo te hace un descuento al principio del trámite legal de tu inscripción entonces yo creo que ahí uno piensa al principio de que si están legalmente establecido porque están haciendo sus controles legales desde su punto de vista.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa; 3. Ha tenido disputas?*

-No, no como yo, el mecanismo que utilizo de entrada es platicar con el cliente y por buena plática no había clientes que se fuera sin que platicáramos en ese sentido como que agarramos confianza y no había problemas

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-fijese que hay mecanismos de seguridad por la situación de violencia que ha habido hay hasta cierto punto para evitar, hay preventiva, por qué si uno es usuario hay también como meter sus datos, si uno es, como se llama, piloto también mete sus datos, entonces la base de datos quien se va a subir y quién lleva a esa persona en ese sentido uno puede ver también que hay mecanismos de calificación en ese sentido uno puede decidir si acepta o no al cliente que tiene tantas estrellas si tiene más si tiene menos yo creo que por ahí va algún tipo de seguridad pero si uno choca no hay seguro sólo aquel uno pueda tener personalmente a nivel de uno mismo del vehículo pero de parte de la empresa no.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Fíjese que considero que al principio fue positiva, pero ahora no está siendo rentable explique eso por qué, por qué cuando yo conocí lo de Uber chivo va como usuario uno podía viajar más barato que en un taxi amarillo y eran cantidades extremadamente distintas, por ejemplo un taxi te cobra USD 5 en Uber pagabas USD 2.50 o USD 2 dólares a veces menos de la mitad de lo que te cobraba un taxi pero de repente empezó un montón de gente también a meter vehículos, y era importante también porque era como un trabajo alterno un segundo trabajos podría ser y uno sacaba sus fichitas extras pero de repente hay gente que empezó a acumular más carros y a meter más en Uber y se hizo demasiada competencia y eso hizo que las ganancias de un conductor sean menos, entonces ya no es muy buena para los conductores pues, porque para sacarle algo hay que meterle toda la vida prácticamente, por eso.

12. *¿conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador, si o no?*

-No, para que mentirle.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo, si o no?*

-Si, porque ya no se estaría afrontando problemas de ilegalidad cuando transito nos detiene.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Que se registre.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. La Procuraduría?*

-No.

16. *¿Con respecto a los problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber?*
¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?
-No tuve problemas.

Audio 14

Hora:

Fecha:

Nombre: William Alexander Rivas

Edad: 31 años

Tiempo de trabajar: 2 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Pues solamente el derecho digamos a trabajar porque es de donde me mantengo, de ahí nada de derechos.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral al Seguro Social, al sistema público, al privado, cotiza al seguro social?*

-Pues normalmente a las unidades de salud verdad y si no a las clínicas privadas.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana, por mes?*

-Como el 39 %, yo he hecho la cuenta que son 39% lo que cobran por viaje.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana, por mes?*

-No pues, por día digamos que, como si sacara lo del vehículo, gasolina y el sueldo de uno verdad, digamos que por día depende como hay días, más buenos, por más malos que sean se sacan sus, quiero ver USD 70 dólares trabajando todo el día. Libre de gastos cuando esta malo quedan unos 25 dólares para uno si esta bueno se sacan unos 25 ó 30.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-No, solo lo que la aplicación dice, bueno no.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda propia, alquiler?*

-Alquilo

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país, si o no?*

-Pues hasta donde yo sabía era ilegal.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

Pues no, no explican nada que yo sepa, mm bueno no he leído quizá verdad, lo que ponen de política es privacidad toda la cosa, pero no lo leí, de ahí condición legal no me han dicho nada

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber, ha tenido suceso de violencia, le apoyó la empresa, ha tenido disputa? -*

-No.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Pues ningunas usted, nada más el seguro que tiene el vehículo el mantenimiento del vehículo se le hace con el mecánico.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

- ¿Con otras personas o con la aplicación? No pues no ahorita ninguna

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador sí o no?*

-No, no

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo sí o no?*

-Podría ser, tal vez sí, tal vez, sí.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Quizás nos cobraría menos porcentaje, que yo creo que quizás por eso cobra tan caro.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades la fiscalía, el Ministerio de Trabajo, la procuraduría?*

-Pues fíjese de que no usted, nunca hemos tocado con nada de eso.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber, le soluciono la empresa, le ayudo la empresa?*

-No, no si la empresa dice que no es problema de ellos.

Audio 15

Hora:

Fecha:

Nombre: Silvio Ledesma

Edad: 35

Tiempo de trabajar: más o menos después de Pandemia (3 años)

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

Los derechos que tengo francamente eh ninguno, ninguno.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral al Seguro Social, al sistema público, al privado, cotiza al seguro social?*

-Pues eh personalmente al privado no al público, pero sí hay quienes o hay muchos que no pueden costearse el privado.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana por mes?*

-Es un tema bastante, bastante oscuro eso porque ellos tienen las reglas, pero francamente yo consideraría que no se cumple si tienen una regla que cambia a favor de ellos ya sea el día la hora y nunca he visto que matemáticamente sea exacto, pero créame que no logro comprender hoy en día como funciona, pero puede llegar hasta arriba del 40% por cada viaje.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado por viaje, por día, por semana, por mes?*

-Mire, este para serle sincero este yo tengo que hacer una estimación por la ahora que hago, que solo es por la mañana, le hago un promedio de 25 USD dólares por 4 horas en la mañana y si nos ponemos a poner desperfectos de máquinas obviamente eso es muy aparte este cuando logro hacer eso me quedan más o menos unos USD 20, eh póngale unos 20 dólares diarios.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-Jamás de ningún momento.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda, propia, alquiler?*

-Es propia.

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país si o no?*

-No, no, no es que crea, sí que opera de manera ilegal en el país, no tiene reglamentos, no tiene base, no tiene nada porque no hay ni un reglamento que nos protejan, sobre todo. A mi parecer opera de forma ilegal, o por lo menos sabe cómo hacer que parezca legal.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

Eh hasta donde yo sé simplemente se van a limitar a pagarte una que otra multa o esquila la grúa por si te quitan el carro y hasta ahí.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber, ha tenido suceso de violencia, le apoyó la empresa, ha tenido disputas?*

-Sí, pues fíjese que yo he tenido un poco de suerte, en ese punto, solo he tenido problemas con uno que otro borrachito, eh ya a partir de ese problema evito contacto con personas alcoholizadas y el ente si me apoyó.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Yo poseo un seguro, seguro de autos, eh es que llega a utilizar por cierto de ahí seguro no vamos allá solamente eso.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Bueno lo único compositivo que veo yo es que conozco gente después y ellos que quieren conocer gente también fuera de eso la verdad que no mucho. Es más, un desgaste psicológico, un desgaste mental y físico que la conducción requiere.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador, si o no?*

-Eh mire desconozco a profundidad, sé que no hay ninguna, sé que no hay y sí que policía actúa con respecto a las directrices que tienen diario puede que un día están con ganas de molestar y otro día que no es bien difícil es tema de policía.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo si o no?*

-Legalizando las plataformas de trabajo podría tener algún tipo de solución, sí, sí, considero que sí.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Primero este que la policía no nos esté persiguiendo como a delincuentes, la seguridad también de los pasajeros, la seguridad de nosotros con respecto a derechos de las personas, derecho a la salud, a unas vacaciones a una limitante de tiempo porque esto no te limita el tiempo. Y sí que tiene que declararse una empresa registrada formal, sí, sí.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades la fiscalía, el Ministerio de Trabajo, la procuraduría?*

-No ninguna de ellas.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber, le soluciono la empresa, le ayudo la empresa?*

-No y la verdad que es extraño que le ayude a alguien, tuve un accidente, un percance con un chico que yo tuve la culpa por cierto por una distracción, eh le pegue a su moto y el chico salió volando, quien se preocupó por yo fue mi seguro privado, a Uber, ni siquiera le importó sí qué pasó o incluso que le pasó al cliente que iba conmigo en ese momento. Uber no te va a responder por ese tipo de cosas. De los daños a terceros se encargó el seguro, me pusieron un abogado y todo se solucionó, por suerte para mí. La verdad que ellos quieren hacer saber que son bien rigurosos en el tema eh, pero ponen tantas reglas que no se cumplen, incluso son reglas hasta absurdas, así que, la verdad es que no hay algo así fuerte que digan que Uber te va a ayudar en algo, o sea, es más fácil que te diga no te voy a ayudar a que te ayuden.

Audio 16

Hora:

Fecha:

Nombre:

Edad:

Tiempo de trabajar: 6 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

¿Cuándo se refiere a derechos a qué nos referimos?, Este, si se trata de prestaciones, pues ninguna.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Seguro social; 2. Sistema público; 3. Privado; 4. Cotiza al seguro social?*

-Al sistema nacional, unidad de salud u hospital nacional

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Fíjese que, por viaje, yo creo que es variable porque he llegado a calcular hasta 39% de comisión.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Por día fíjese que bueno eso es algo que tengo que analizarlo bien porque digamos en la aplicación me sale, vaya un ejemplo, le voy a poner ayer que le dije que andaba en la noche ya verdad, ayer fíjese que gane USD vez de 49.80 dólares hice 8 horas con 20 minutos e hice 18 viajes ok. Yo al final siéndole sincero eh me pongo una meta diaria verdad, sacar unos, que me queden libre uno mis 15 dólares porque la verdad que Uber no le permite a uno sacar más, sí le permite más, más tiene que trabajar y más gasolina tiene que gastar.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-Fíjese que le dan una capacitación al iniciar, en realidad es un video informativo de cómo trabajar en Uber cómo tratar al usuario y todo eso.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-Alquiler.

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país si o no?*

-No porque, lo que pasa es que, no es que sea ilegal, bueno la respuesta seria no está ilegal

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

A lo que pasa es que entendamos que Uber le cobra a uno una tarifa por viajes verdad y ellos legalmente cobran por el servicio el uso de la aplicación eso es lo que ellos hacen o sea legalmente yo creo que tendría que ser una empresa por que tienen oficinas, eh uno les da un porcentaje y hay un porcentaje adicional le voy a desglosar para que sepa cómo ilegalmente yo personalmente lo que veo que está bien ósea está legalmente establecida según como uno lo mira.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Me robaron y no me apoyaron en nada por eso es que le comentaba que creí como que recién que vino, luego en esos días era malo en el aspecto que cada hora salía un viaje, cada hora y media porque no había mucho usuarios luego se empezó a hacer famosa verdad, Uber ya vino al Salvador, que no sé qué, qué es de Estados Unidos y que la gente aquí, y empezaron verdad a se puede pagar con tarjeta así, ya cabal pongámosle 6 años atrás haces 5 año y medio me asaltaron, me robaron el teléfono, me robaron el dinero, los documentos, el carro no se lo llevarán porque era estándar, me robaron la CD player y bueno me hablaron los de Uber, se contactaron conmigo por correo, le hablaron a mi papa porque ni teléfono tenía, lo único que me dijeron es por eso te recomendamos que tengas seguro, o sea, adicional de que uno gasta gasolina, depreciación del auto, su tiempo que he el tiempo es oro pues, eh aparte

uno tiene que pagar seguro no solo del carro, sino también tiene que pagar seguro de vida, porque me sacaron un arma o sea fue un acto violento.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

- ¿Cómo que diligencia tengo que hacer, no lo entendí bien? Correcto pues fíjese que eh estamos optando justamente para estos días por cuestiones de seguridad pues ponerle seguro al carro. Yo voy a ir a la oficina de Uber estos días justamente, porque sí he tenido accidentes eh automotores digamos me fui en un hoyo se reventó la llanta se arruinó la tijera, igual ellos no me ayudaron en nada. Las diligencias son personales.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-La negativa es esa que cuando me asaltaron me hablaron por teléfono y al final solo quería saber que había sucedido, no me solucionaron nada porque regresé a trabajar vaya imagínese que deje trabajar hace 5 años y medio, regrese a trabajar después de la pandemia cuánto tiempo estamos hablando la pandemia hace como 3 años verdad por ahí vaya pues entonces regresé a trabajar, regreso a trabajar y el viaje donde me habían asaltado todavía lo tenía atrasado, o sea, ni siquiera me hicieron el descuento le vamos a hacer un descuento, aunque en la pandemia si le hicieron un descuento uno en la pandemia uno mandaba un formulario para aplicar a un descuento en mi caso fue que me dieron saldo positivo porque no les debía mucho eso fue uno y la otra positiva fue que hubo un tiempo eh y, ahí es donde entra el tema de la comisión, porque Uber eh Uber estuvo aquí como un año, dos años creo yo, perdonó a toda la gente que le debía dinero, entonces la comisión antes era el 7 al el 9% le perdono a varias gentes yo todavía andaba rebuscándome con el dinero y conocí un amigo que le debía en USD 1,200 Dólares a Uber y le dejó a cero, otro debía como 3,000 lo dejo a cero, entonces quiérase o no al final fue pérdida para ellos y ahora lo que hacen es cobrarle más comisión a uno para recuperar todo ese dinero.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-No

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Si

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Eh vaya mire que legal o laboralmente porque yo creo que el problema aquí es más laboral que legal.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades la Fiscalía, el Ministerio de Trabajo, la Procuraduría?*

-Nada, nadie, nadie.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber, le soluciono la empresa, le ayudo la empresa?*

-No, no.

Audio 17

Hora:

Fecha:

Nombre: José Martínez

Edad: 33 años

Tiempo de trabajar: 3 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Eh, laborales, laborales ninguno, de esos no tenemos ni AFP, ni seguro, ni vacaciones, ni aguinaldo eh básicamente es lo que uno recibe por el servicio que presta, digamos al momento de que si nos enfermamos pues no generamos ingresos.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Seguro social; 2. Sistema público; 3. Privado; 4. Cotiza al seguro social?*

-Al público, al Rosales o las unidades de salud.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Fíjese que el porcentaje está entre 35 y 40%. Por viaje, a veces es el 25% y veces es el 30 pero, si usted lo hace al mes prácticamente está entre 30 y 40% del porcentaje de lo que se queda Uber.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Básicamente se recibe como el 60 prácticamente 60% porque todavía ahí hay que descontar la gasolina o sea porque la gasolina el vehículo todo eso lo paga lo pagamos nosotros los conductores de lo que recibimos o sea que de cada viaje que se realiza entonces ya quitando todo eso prácticamente uno viene ganando como el 50 al 60% más o menos, en cuanto al dinero líquido ya descontando todo se viene obteniendo en días buenos, se vienen obteniendo entre USD 15 y 20 dólares líquido de ganancia por día, que prácticamente son como USD 400 dólares al mes más o menos.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-Eh, no, bueno surgieron programas, pero eran más que todo de cómo del trato a los usuarios más que todo, y más que todo enfocado a esto de la mujer que uno no se fuera a proparar, las conductas que se espera es que uno por ejemplo no se les insinúe a las señoritas etcétera etc. pero básicamente solo eso ya de ahí algún otro tipo de formaciones no, no ha habido más que todo es para el trato con los usuarios

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

Fíjese que es propia pero todavía la estoy pagando este no sé cómo quedaría ahí porque, o sea, la saqué con el fondo, pero todavía estoy pagando el préstamo.

7. *¿Cree que Uber opera de forma legal en el país? ¿1. ¿Si o no?*

-Eh en teoría se supone que ya estaba legalizado, en teoría, pero ya en el aspecto del ministerio de trabajo y los demás ministerios, yo, creería que no está legal por qué no tiene ninguna normativa

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-Ellos pues dicen que nos tienen a nosotros como un *outsourcing* (terceros contratados) o sea como que solo les prestamos el servicio, pero que no somos parte por así decirlo de la empresa, si no que, somos eh como externos a ellos y qué por eso ellos alegan que así como uno puede tomar los viajes puede no tomarlos y no le afecta no le descuenta ni nada; pero tampoco genera ingresos verdad, la idea de ellos es eh como por servicio ver en realidad ellos por ejemplo no descuentan el 10% de renta, no descuentan nada y pues para mí que nos tienen pero no de manera legal

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Fíjese que gracias a Dios nunca me ha sucedido, nunca he tenido el problema así de violencia si no he tenido, pero sí por ejemplo yo he visto bastante lugares como Soyapango, eh san bartolo en lugares que ya se sabe que son de riesgo o al menos que se conoce que son de

riesgo, pero sí he visto a varios compañeros a ellos sí los asaltaron y Uber no hizo nada la verdad que no hizo nada les dijeron que iban a bloquear las cuentas del usuario y nada más, en mi caso nunca me ha pasado este problema.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Bueno en primera básicamente es verificar que el usuario sea el correcto y ver, o sea, su aspecto porque muchas veces y no tanto porque se vea desarreglado muchas veces las personas en sí su forma de actuar o su forma de responder al contestar algún mensaje de mire dónde se encuentra, él da pauta para evitar subir a la persona que pueda pasar algo más verdad fuera de eso eh únicamente la conducción siguiendo al reglamento para que no haya ningún inconveniente de algún choque o así, pero con respecto a los usuarios y la seguridad más que todo evitar las zonas que se conocían como de riesgo y ver y analizar el usuario verdad de que el suba. Al único que si cubre el seguro es al usuario, por ejemplo, si a mí me chocaran y yo llevo a un usuario a él le cubre el seguro para revisiones médica, pero en el caso de nosotros no cubre nada ni del carro, ni del otro con el que puedo tener el accidente, ni de uno mismo, o sea, es nada más para el usuario. Y se supone que cada viaje cierto porcentaje de la tarifa que le cobran al usuario que es para un, es con Asesuisa creo que es que es por accidente y gastos médicos, pero para el usuario nada más

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Fíjese, bueno eh negativa, muchas veces las tarifas que colocan que asignan pues no, no corresponden, por ejemplo, ahora en la tarde me salió a eso de las 6:30 me salió un viaje desde aquí de la Juan Pablo para Hilopango a USD 3.85 dólares no llegaba ni a los 4 y lógicamente en el tráfico no compensa en nada el combustible, ni el hecho de hacer el mismo viaje verdad entonces muchas veces las tarifas no concuerdan con las distancias, ni con el tráfico. Otra cosa que muchas veces con los usuarios la mayoría son tranquilos, no dan mayor problema, son amigables, pero siempre hay algunos que otros que empiezan cómo a quejarse que por el tráfico, o sea, no entienden que escuchas no entienden que muchas no es culpa de uno el que exista el tráfico o el que haya salido más tarde y quiera llegar rápido y dentro de la plataforma también que muchas veces el sistema no funciona la ubicación de las personas por ejemplo usted lo pide y la en la UES, por ejemplo, y usted está la entrada de otología pero si lo marca en la entrada de economía o lo marca allá por el polideportivo entonces muchas veces eso afecta porque es darle la vuelta completa en la manzana verdad. Son fallos que hasta el momento no ha solucionado Uber desde un inicio nos vienen teniendo calles que no tienen salida, por ejemplo, es un callejón, pero según Uber usted puede pasar ahí en realidad no y son cosas así que de poco en poco pues ya cuando uno las va viendo son bastantes, o sea, no es algo sencillo. Y pues, prácticamente he tenido más experiencias negativas, que positivas.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-Eh no, la verdad que no.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Eh sí yo quería que sí.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-En primer, en primera tendría que haber qué hacer legal los trabajadores o sea nosotros porque por ejemplo nosotros no tenemos ningún contrato, ni prestaciones de que estábamos hablando verdad, primero esa, en segunda tendría que centrar o llegar a un convenio junto con los del Fovial, los del MOP, son los que ven todo eso de las regulaciones o con el

Viceministerio ver lo de las regulaciones de las tarifas verdad he hay muchos viajes que uno los hace más por la urgencia que por en realidad valga lo que lo que Uber coloca, entonces yo creería que en primera regular a los empleados, o sea, entrar con el Ministerio de Trabajo, de ahí con el Viceministerio de las tarifas y lógicamente pues que nos dé prestaciones eso ayudaría bastante a que se normalice.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No, ninguna

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber? ¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*

-No, no

Audio 18

Hora:

Fecha:

Nombre: Julio Santos

Edad: 29 años

Tiempo de trabajar: 5 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-La verdad son bien pocos, porque eh como son una aplicación que no está legalizada por decirlo así en el país verdad no contamos con ningún derecho.

2. *¿A cuál sistema de saludo acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Seguro social; 2. Sistema público; 3. Privado; 4. Cotiza al seguro social?*

-Al sistema publico

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Siempre cobra por viaje un aproximado de entre el 30 y el 35% de cada viaje dependiendo la distancia.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Por día un aproximado, cuando el día esta bueno unos USD 60 dólares o sus 50 dólares al día; esto sin descuento

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber?*

-Eh no.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-Propia

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país? ¿1. ¿Si o no?*

-Hasta cierto punto no

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-No ellos no brindan ninguna explicación simplemente cuando uno crea su cuenta, pues solo le dan la bienvenida, pero en ningún momento le dicen que son una plataforma legal en país.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Pues me han sucedido un par de cosas, me han asaltado dos veces en viajes, ellos el único mensaje que envían es que van a verificar al usuario que solicito el servicio, pero en ningún momento lo ayudan a uno, por ejemplo, con la devolución que uno perdió o algo, en eso no.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Pues evaluar al cliente, la zona hacia donde se dirige y portación de arma blanca por cualquier situación verdad.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Quizá de lo positivo que hay muchos usuarios que le dejan a uno propinas generosas ya que consideran que el viaje la aplicación lo cobra muy barato entonces ellos le cobran más de lo que vale el viaje a uno, eso es una de las cosas positivas que suceden en Uber

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-No, para serle honesto no.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Muy probable mente.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Si, la verdad, yo siento que legalizarlo uno tendría más oportunidades al menos de ser cotizante de seguro Social y optar por un mejor sistema de salud. **

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber?*

¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?

No, en ningún momento.

Audio 19

Hora:

Fecha:

Nombre: Gloria Paredes

Edad: 45 años

Tiempo de trabajar: 10 meses

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

-Nada más tenemos derecho a recibir notificaciones de los usuarios dentro de la aplicación porque los usuarios no son para toda verdad, solamente para lo que tenemos la aplicación, los que Uber nos ha aceptado a nosotros porque no a todos los acepta.

2. *¿A cuál sistema de saludo acude en caso de percance o accidente laboral al Seguro social al Sistema público, al Privado?*

-Al seguro social al seguro social

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Fíjense que es hasta el 40%, hasta donde yo sé.

4. *¿Sabe usted cuanto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado?*

¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?

- ¿Por cada usuario, por cada viaje o por semana? Es que por viaje 60 % es lo que obtengo.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber? - No*

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-Propia.

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país si o no?*

-Pues para mí no porque tienen sus oficinas instaladas y hasta donde yo sé ya pagan impuestos.

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-Pues fíjese que nada más uno firma los términos con ellos, pero no nos habla de condiciones legales, solo nos habla de que si queremos ser usuarios; que desarrollemos la aplicación y que llenemos los requisitos que son la debida documentación. Pero que nos vaya a hablar de algunas condiciones, no, no hemos hablado de eso.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

¿Esas tres opciones me da? Ajá, pero fíjese que yo hasta el momento no he tenido una mala experiencia conduciendo Uber.

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Pues fíjese que Uber me da una oportunidad a mi como mujer o como femenina de poder poner una opción solo ellas en ese momento yo solo recibo solo mujeres no recibo hombres y esa es una manera para mí de seguridad que ellos me brindan eh como darme confianza a mí misma verdad de solo recibir mujeres.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Pues fíjese que malas, experiencias no, pero la verdad que solamente se puede manejar los tipos de carácter de cada uno, porque no todos los usuarios son iguales verdad, no tienen la misma cultura educativa, pero sí digamos es como poder manejar, este hacer una atención digamos al usuario verdad.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-Fíjese que no conozco las leyes porque hasta donde yo sé nada más lo comentaron en la asamblea legislativa de que iban a como a legalizarlo pero que iban también a incluir el pago mínimo porque ahorita acá en el país los usuarios de Uber somos cómo decirle, como humillados no encuentro la palabra porque hay viajes que Uber manda que son USD 1.17 ó 1.27, y la verdad que ese viaje no es para que nos paguen eso pues, o sea, solamente una legalidad entonces qué lo que quería eh la asamblea legislativa era que lo dejan a un mínimo de USD 3 dólares por muy pequeño que fuera el viaje verdad. Se llevó hasta donde yo sé la propuesta, pero no he visto leyes ni decretos en la Asamblea, o que lo haya publicado o que se haya aprobado por el ejecutivo.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no?*

-Pues sí Uber se legaliza me imagino yo que tiene que pasar por la asamblea por los diputados verdad y luego el presidente pero ahí tienen que legalizarle también las tarifas porque las tarifas están muy bajas como para que uno digamos sea el dueño el conductor y uno tenga o sea los costos como conductores de Uber, al legalizarlo sí porque tendrían que haber condiciones verdad no solo valer que lo van a aprobar si no también si hay indicaciones para que lo puedan legalizar y ellos tienen que tener una respuesta de aceptación pues de ambos lados imagino un acuerdo.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Pues la verdad como le digo no tengo idea si ya lo legalizaron solo sé que llegó la propuesta a la Asamblea Legislativa ya hace como 3 meses no sé si qué aprobado o dejaron las cosas así pero se solucionaría gran parte porque imagino que Uber va a proponer pero también ellos como le digo van a proponer condiciones unas condiciones que ellos deberían proponer es

que las tarifas sean aumenten porque son muy bajas para pues ser uno mismo el dueño verdad, Uber nada más pone la plataforma pero, no tenemos subsidio ni gasolina, la gasolina está muy cara.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No, para nada.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber? ¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*

-Pues no he tenido ningún problema, no aplica para mí.

Otros: Bueno, básicamente estas serían las preguntas. ¿Cuándo usted dice que asiste al Seguro Social, es porque tiene trabajo en alguna institución o empresa además de Uber? - Okey, sí así es, Uber es nada más un adicional para el día. ¿Como cuántas horas trabaja usted? 4 ó 5 horas al día, a la semana trabajo 20 horas, unjé.

Audio 20

Hora:

Fecha:

Nombre: Xiomara

Edad: 35

Tiempo de trabajar: 3 años

1. *¿Cuáles son los derechos que usted siente que posee al trabajar en Uber?*

- ¿Los derechos? No ninguno, no hay ninguna porque trabajando así es independiente y Uber es una plataforma que no está registrada acá en El Salvador entonces o sea no dan prestaciones para nada.

2. *¿A cuál sistema de salud acude en caso de percance o accidente laboral? ¿1. Seguro social; 2. Sistema público; 3. Privado; 4. Cotiza al seguro social?*

-Pues sería a un hospital nacional al Sacamil, o al Rosales.

3. *Sabe usted, ¿Cuánto es el porcentaje de comisión que cobra Uber por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-Fíjese que así con exactitud eso no lo tengo, no se lo podía contestar, pero en a lo que yo me he fijado es cuando digamos la aplicación me tira un viaje por decirlo así para el cliente de USD 7 dólares entonces a mí me está dando de ganancia lo mucho USD 4 dólares y son distancia no de uno o dos kilómetros, pero a veces puede ser de San Salvador a Apopa, entonces a veces varía, desde Apopa a Salvador hay como 20 km y el precio que Uber da a uno de ganancia solo son USD 4 dólares.

4. *¿Sabe usted ¿Cuánto es el porcentaje de salario que obtiene por cada servicio realizado? ¿1. Por viaje; 2. Por día; 3. Por semana; 4. Por mes?*

-No, en el día unos USD 30 dólares quizás.

5. *¿Lo han capacitado en alguna temática durante el tiempo que ha trabajado con Uber? -*
No para nada.

6. *¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda? ¿1. Propia; 2. Alquiler?*

-Es propia

7. *¿Cree que Uber opera de forma ilegal en el país si o no?*

-Sí

8. *¿Cuál es la explicación que le da Uber a cerca de su condición legal?*

-Fíjese que de ese tema si lo desconozco, no explican nada.

9. *¿Cuáles de los siguientes problemas le han sucedido durante su actividad laboral, como conductor de Uber? ¿1. Ha tenido suceso de violencia; 2. Le apoyó la empresa 3. ¿Ha tenido disputa?*

-Ninguna

10. *¿Qué diligencias realiza, para su seguridad personal y la de su automóvil de trabajo cuando labora como conductor de Uber?*

-Pues trabajando, ahorrando, guardando de lo que yo saco en el día para el mantenimiento de mi vehículo, no ayudan para nada no me paga ningún servicio todo es personal.

11. *En caso lo considere ¿Puede comentar alguna experiencia positiva o negativa que haya vivido en su tiempo de trabajo con Uber?*

-Pues las positivas puedo decir que las personas que uno conoce donde, que gracias a Dios hasta el momento solo me ha tocado personas buenas y pues tal vez, o sea, se hacen amistades, se hacen clientes frecuentes.

12. *¿Conoce leyes y normas que regulen a Uber en El Salvador? ¿Sí o no?*

-No las conozco, pero creo que sí hay.

13. *¿Cree usted que el problema de Uber se soluciona legalizándolo? ¿Sí o no? - ¿Legalizándolo?*

Sí, imagino que sí.

14. *¿Cómo considera que se resuelve el problema ilegal de Uber?*

-Pues no sé si es la respuesta correcta que le voy a dar, pero pienso que tal vez esté hablando entre muchos conductores para que si lo puedan legalizar porque no estando así legal nos afecta en cuanto a los policías de tránsito.

15. *¿Han intervenido en su trabajo las siguientes entidades? ¿1. Fiscalía; 2. Ministerio de Trabajo; 3. Procuraduría?*

-No.

16. *¿Con respecto a problemas que ha tenido con las autoridades en su trabajo en Uber? ¿1. Le soluciono la empresa; 2. Le ayudo la empresa?*

-Nunca he tenido problemas

Anexo 3. Cuestionario investigación Caso Uber - El Salvador

Objetivo:

Analizar los factores que originan la precarización laboral en los socios conductores de Uber en el municipio de San Salvador en el año 2022.

Investigador: Abel Hernández, postulante a maestro

Maestría en Políticas Públicas, Universidad de El Salvador

Cuestionario:

Generalidades

Fecha de llenado del cuestionario

Género

- Masculino
- Femenino

- Prefiero no decirlo

Rango de edad

Tiempo de trabajar en Uber

- Menos de 1 año
- 1 año
- 2 años
- 3 años
- 4 años
- 5 años
- Más de 5 años

¿Posee algún tipo de contrato laboral con Uber?

- Contrato laboral en físico
- Contrato laboral en digital
- No tengo contrato

¿Cuál es el tiempo de contrato?

- El contrato es por tiempo indefinido
- El contrato es temporal
- No tengo contrato
- Otros

¿Cuál es el ingreso obtenido en un mes?

- Menos de US\$.365.00
- Entre US\$365.01 y US\$730.00
- Entre US\$730.01 y US\$1,460.00
- Entre US\$1,460.01 y US\$2,555.00
- Entre US\$2,555.01 y US\$5,475.00
- De US\$5,475.01 en adelante
- Prefiere no contestar

¿Uber le proporciona vacaciones anuales?

- Si
- No

¿Goza usted de asuetos como el 1 de mayo, el 10 de mayo, el 15 de septiembre, etc.?

- Si
- No

¿Cuenta con un día semanal de descanso?

- Si
- No

¿Recibe usted aguinaldo al final del año?

¿Se ha enfermado usted y le han remunerado su incapacidad?

- Si
- No

¿Cuál es el tiempo de su jornada laboral?

- Lunes a viernes de 7 am a 6 pm
- Lunes a viernes de 6 pm a 7 am
- Otro

¿Cuántas horas a la semana trabaja?

- Más de 44
- Menos de 44

¿Ha asistido alguna vez a un centro de enseñanza?

- Sí
- No

¿Cuál fue el último grado o nivel aprobado?

- Parvulario
- Básica (1o a 9°)
- Media (1° a 3°)
- Superior Universitario
- Técnico
- Ninguno

¿Cuál es la forma de tenencia de la vivienda?

- Alquiler
- Propietario
- Vivo con familiares
- Otro

¿Indique cuáles de los siguientes derechos laborales que le reconoce Uber?

- Cotizo al Seguro social
- Cotizo a la AFP
- Tiene Seguro privado
- Tiene seguro de daños a terceros
- Tiene seguro de daños

- Ninguna de las anteriores

¿Existe algún mecanismo de negociación cuando hay diferencias entre los conductores y la empresa Uber?

- Existe sindicato
- No existe sindicato
- Ninguno de los anteriores,
- No hay mecanismo
- Ninguno de los anteriores, pero hay otro tipo de mecanismo
- Otro

Si existiera sindicato, ¿usted se afiliaría?

- Si
- No

¿Existe apoyo o alguna política estatal o de algún ministerio público que lo ayude como conductor de Uber?

- Si
- No

Mencione cuál es la entidad que vela por el derecho de los trabajadores

- Ministerio de Trabajo
- Defensoría del consumidor
- Fiscalía de la República
- Procuraduría General
- ONG
- Iglesia
- Otro

Por favor mencione si su vivienda posee algunos de los servicios básicos tales como

- Agua, electricidad y saneamiento ambiental
- Espacio suficiente y adecuada para su familia
- El material de su vivienda es de buena calidad
- Ninguna de las anteriores
- Otro

¿A cuáles servicios de salud tiene acceso?

- Seguro social
- Acceso a seguro privado
- Salud pública
- Ninguno de los anteriores

Anexo 4. Contrato entre Uber y los Socios Conductores

UBER B.V.

Términos y condiciones

1. Relación contractual

Las presentes condiciones de uso (“Condiciones”) regulan el acceso y/o uso que Usted haga, en el territorio donde se encuentre, de aplicaciones, páginas web, contenido, productos y servicios (“Servicios”) puestos a disposición por Uber B.V., una sociedad de responsabilidad limitada constituida en los Países Bajos, con domicilio social en Burgerweeshuispad 301, 1076, Ámsterdam, Países Bajos, inscrita en la Cámara de Comercio de Ámsterdam con el número 56317441, o cualquiera de sus subsidiarias y/o afiliadas de resultar aplicable (“Uber”).

Mediante la aceptación de las presentes Condiciones, Usted acuerda vincularse jurídicamente por éstas y reconoce que las mismas establecen una relación contractual entre Usted y Uber. Al aceptar estas Condiciones, Usted también acepta las guías Comunitarias de Uber. Si usted no acepta estas Condiciones, no podrá acceder y/o usar los Servicios.

Uber podrá poner fin de inmediato a estas Condiciones o dejar de ofrecer o denegar el acceso a los Servicios en su totalidad o a cualquier parte de ellos, en cualquier momento y por cualquier motivo, lo cual le será informado previamente, siempre y cuando no se afecten derechos válidamente adquiridos por Usted.

Se podrán aplicar condiciones suplementarias a las presentes Condiciones en relación con actividades o beneficios promocionales diversos sobre los Servicios (“Condiciones Suplementarias”). Estas condiciones suplementarias le serán comunicadas y notificadas previamente para su aceptación, manteniendo Usted en todo momento el derecho de negarse a participar en las mismas. Las condiciones suplementarias son complementarias a las condiciones y prevalecerán sobre éstas, en caso de conflicto.

Mediante notificación previa a través de la aplicación y/o por correo electrónico, Uber podrá modificar las condiciones y las condiciones suplementarias aplicables a los servicios cuando

lo considere oportuno y a su exclusivo criterio. Las modificaciones serán efectivas después de su publicación. En la medida que no sea contrario con la legislación aplicable, su acceso y/o uso continuado de los Servicios después de dicha publicación o comunicación en el caso de modificaciones, constituye su consentimiento a vincularse por las Condiciones y/o Condiciones Suplementarias modificadas.

2. Los Servicios

Los Servicios consisten en poner a disposición de los usuarios una plataforma de tecnología para que a través de aplicaciones móviles de Uber o páginas web (cada una, una “Aplicación”) puedan organizar y planear servicios de transporte, servicios de logística, compra y entrega de bienes con Terceros Proveedores incluidos, sin limitación, comercios, tiendas mayoristas y minoristas, restaurantes, y terceros contratistas independientes (“Terceros Proveedores”), según se encuentren disponibles en el territorio donde Usted se encuentra, conforme a un acuerdo con Uber. Los Servicios se ponen a disposición solo para su uso personal, no comercial.

Usted reconoce que Uber no presta servicios de transporte, de logística, de compra y entrega de bienes, o funciona como una empresa de transportes y que los Terceros Proveedores no son empleados de Uber.

A su vez, y para efectos de que tenga una mejor experiencia con el uso de los Servicios, Usted solicita a Uber que busque a un Tercero Proveedor que esté disponible de prestarle sus servicios en circunstancias de mayor eficiencia en caso de que el Tercero Proveedor originalmente asignado a través de esta no esté avanzando al destino con la finalidad de prestar servicios de transporte, de logística, de compra y entrega de bienes.

Usted reconoce que los Terceros Proveedores que presten servicios de transporte solicitados a través de la Aplicación podrán ofrecer servicios de coche compartido o entre pares (*peer-to-peer*).

Licencia.

Sujeto al cumplimiento de estas condiciones, Uber le otorga una licencia limitada, no exclusiva, no sublicencia le, revocable, no transferible para: (i) acceder y hacer uso de la

aplicación en su dispositivo personal solo en relación con los Servicios; y (ii) acceder y hacer uso de cualquier contenido, información y material relacionado que pueda ponerse a disposición a través de los Servicios, en cada caso solo para su uso personal, no comercial. Uber y sus licenciantes se reservan cualquier derecho que no haya sido expresamente otorgado por el presente.

Restricciones.

Usted no podrá: (i) retirar cualquier nota de derechos de autor, marca registrada u otra nota de propiedad de cualquier parte de los Servicios; (ii) reproducir, modificar, preparar obras derivadas sobre los Servicios, distribuir, licenciar, arrendar, revender, transferir, exhibir públicamente, presentar públicamente, transmitir, retransmitir o explotar de otra forma los Servicios, excepto como se permita expresamente por Uber; (iii) descompilar, realizar ingeniería inversa o desmontar los Servicios, excepto como se permita por la ley aplicable; (iv) enlazar, reflejar o enmarcar cualquier parte de los Servicios; (v) causar o lanzar cualquier programa o script con el objeto de, o que resulte en, sobrecargar o bloquear indebidamente la operación y/o funcionalidad de cualquier aspecto de los Servicios; (vi) llevar a cabo ingeniería inversa, causar o lanzar cualquier programa o script o, inclusive, acceder a los Servicios con el fin de generar o idear un producto similar o Servicio directamente competitivo a los ofrecidos por Uber; o (vii) intentar obtener un acceso no autorizado o dañar cualquier aspecto de los Servicios o sus sistemas o redes relacionados.

Prestación de los Servicios.

Los Servicios y/u otras opciones disponibles podrán ponerse a disposición bajo varias marcas u opciones de pedidos a través de las aplicaciones móviles de Uber o páginas web por o en relación con: (i) ciertas subsidiarias o afiliados de Uber de resultar aplicable; o (ii) Terceros Proveedores independientes, incluidos conductores de empresas de red de transportes, titulares del permiso de carta de transporte o titulares de permisos, autorizaciones o licencias de transporte similares.

Servicios y contenido de terceros.

Los Servicios podrán ponerse a disposición o ser accesibles a través de servicios y contenido de terceros (incluida la publicidad) que Uber no provee ni controla. Usted reconoce que podrán ser aplicables diferentes condiciones y políticas de privacidad al uso que haga de dichos servicios y contenido de terceros. Uber no respalda dichos servicios y contenido de terceros y en ningún caso Uber será responsable de cualquier producto o servicio de dichos terceros. Adicionalmente, Apple Inc., Google, Inc., Microsoft Corporation o BlackBerry Limited, y otros terceros que ofrezcan productos o servicios similares y/o sus correspondientes subsidiarias o afiliados internacionales serán terceros beneficiarios en este contrato si Usted accede a los Servicios utilizando Aplicaciones desarrolladas para dispositivos móviles con sistema iOS, Android, Microsoft Windows, respectivamente. Estos terceros beneficiarios no son parte de este contrato y no son responsables de la prestación o apoyo de los Servicios de ninguna manera. Su acceso a los Servicios utilizando estos dispositivos se sujeta a las condiciones establecidas en las condiciones de servicio de terceros beneficiarios aplicables.

Titularidad.

Los Servicios y todos los derechos relativos a estos son propiedad de Uber o de sus licenciantes. Ninguna de estas Condiciones ni el uso de los Servicios le transfieren u otorgan ningún derecho: (i) sobre o en relación con los Servicios, excepto en cuanto a la licencia limitada otorgada anteriormente; o bien (ii) a utilizar o mencionar en cualquier modo a los nombres de empresa, logotipos, nombres de producto y servicio, marcas comerciales o marcas de servicio de Uber o de sus licenciantes.

3. Su uso de los Servicios

Cuentas de usuario y datos personales.

Con el fin de usar la mayor parte de los aspectos de los Servicios, Usted debe registrarse y mantener activa una cuenta personal de usuario de los Servicios (“Cuenta”). Usted solo puede poseer una Cuenta. Salvo mediante los mecanismos y en los casos que expresamente se informe lo contrario, para obtener una Cuenta debe tener como mínimo 18 años o tener la mayoría de edad legal en su jurisdicción. El registro de la Cuenta requiere que comparta a Uber determinados datos personales. Usted es responsable de toda la actividad que ocurre en

su Cuenta y se compromete a mantener la información en su Cuenta de forma exacta, completa, actualizada, y segura. No hacerlo, podrá resultar en su imposibilidad para acceder y utilizar los Servicios y en la resolución por parte de Uber de estas Condiciones.

La recopilación y el tratamiento que hacemos de los datos personales en relación con los Servicios es conforme se dispone en el Aviso de Privacidad de Uber, disponible en <https://www.uber.com/privacy/notice>.

Requisitos y conducta del usuario.

Salvo mediante los mecanismos y en los casos que expresamente se informe lo contrario, Usted no podrá autorizar a terceros a utilizar su Cuenta. Asimismo, no podrá permitir que personas menores de 18 años reciban servicios de transporte o logísticos de Terceros Proveedores, a menos que aquellos sean acompañados por Usted o bien, que reciban autorización expresa de parte de Usted para utilizar los Servicios, siempre y cuando esta opción esté habilitada en su territorio. No podrá ceder o transferir de otro modo su Cuenta a otra persona o entidad. Al acceder y utilizar los Servicios, Usted se compromete a actuar siempre y en todo momento de buena fe y de manera razonable (p. ej., no hacer uso inapropiado de los Servicios cuando se peca de un error manifiesto), acuerda cumplir con todas las leyes aplicables y solo podrá utilizar los Servicios con fines legítimos (p. ej., no para el transporte de materiales ilegales o peligrosos). En el uso de los Servicios, no causará estorbos, molestias, incomodidades o daños a la propiedad, a Uber, al Tercero Proveedor o a cualquier otra parte. Se le podrá requerir que facilite un documento de identidad u otro elemento de verificación de identidad para el acceso o uso de los Servicios, y Usted acepta que se podrá denegar el acceso o uso de los Servicios o la entrega de ciertos productos si se niega a facilitar el documento de identidad, el elemento de verificación de identidad o no se encuentra presente al momento de la entrega de estos. En caso de que no sea posible realizar la entrega de los productos, los mismos serán devueltos al Tercero Proveedor, lo cual podrá generar un cargo adicional que deberá ser asumido por Usted.

Mensajes de texto.

Al crear una Cuenta, Usted acepta que Uber le pueda enviar mensajes de texto directamente o a través de aplicaciones autorizadas de mensajería de terceros acerca de los Servicios, como parte de la actividad comercial normal por el uso de los Servicios. Usted podrá solicitar la no recepción de mensajes de texto/datos informativos o aquellos enviados a través de aplicaciones autorizadas de mensajería de terceros de manera oficial por Uber en cualquier momento en la siguiente dirección t.uber.com/suscripcion indicando que no desea recibir más dichos mensajes, junto con el número de teléfono del dispositivo móvil que recibe los mensajes. Usted reconoce que solicitar la no recepción de mensajes de texto o aquellos enviados a través de aplicaciones autorizadas de mensajería de terceros, podrá afectar al uso que Usted haga de los Servicios.

Códigos promocionales.

Uber podrá, a su entera discreción, crear códigos promocionales, con sujeción a las condiciones adicionales que Uber establezca sobre la base de cada código promocional (“Códigos Promocionales”). Usted acuerda que los Códigos Promocionales: (i) deben usarse para la audiencia y el propósito deseado y de manera lícita; (ii) no podrán duplicarse, venderse o transferirse de ninguna manera, o ponerse a disposición del público general (tanto si se publican en un foro público como de otra forma), a menos que sea con la autorización expresa de Uber; (iii) podrán ser invalidados por Uber en cualquier momento por cualquier motivo sin responsabilidad para Uber; (iv) podrán usarse solo conforme a las condiciones específicas que Uber establezca para dicho Código Promocional; (v) no serán redimibles por dinero en efectivo; y (vi) podrán caducar antes de que Usted los utilice. Uber se reserva el derecho de descontar los créditos u otros elementos o beneficios obtenidos a través de la utilización de los Códigos Promocionales por Usted o cualquier otro usuario en el caso de que Uber determine o crea que el uso o el canje de los Códigos Promocionales fue de modo fraudulento, ilegal o infringiendo las condiciones del Código Promocional o las presentes Condiciones.

Acceso a la red y dispositivos.

Usted es responsable de obtener el acceso a la red de datos necesario para utilizar los Servicios. Terceros distintos a Uber podrán aplicar las tarifas y tasas de datos y mensajes de

su red móvil si Usted accede o utiliza los Servicios desde un dispositivo inalámbrico y Usted será responsable de dichas tarifas y tasas. Usted es responsable de adquirir y actualizar el hardware compatible o los dispositivos necesarios para acceder y utilizar los Servicios y la Aplicación. Uber no garantiza que los Servicios, o cualquier parte de estos, funcionen en cualquier hardware o dispositivo particular.

4. Pago

Usted entiende que el uso de los Servicios puede derivar en cargos por los servicios o bienes que reciba de un Tercero Proveedor, terceros independientes o, de corresponder, otros cargos que apliquen por los servicios de intermediación u otros que reciba de Uber en su jurisdicción o desde el extranjero siempre que corresponda al servicio por Usted recibido (“Cargos”). Los Cargos pueden incluir otras cuotas, peajes y/o recargos aplicables, incluyendo cuotas por solicitud, cuotas o cargos municipales, estatales o nacionales/federales, cargos por demoras, por devoluciones de productos, recargos aeroportuarios o tarifas de procesamiento por pagos fraccionados, entre otros que sean aplicables, los cuales serán comunicados a Usted. Para evitar cualquier duda, Uber no realiza ningún cobro por acceder a la Aplicación, pero puede actuar como recolector de cualquier otro monto que resulte de los servicios de Terceros Proveedores, los que no forman parte del Cargo.

Los Cargos que se le muestran al solicitar y/o comprar bienes o servicios a través de los Servicios pueden incluir los precios de venta al público cobrados por Terceros Proveedores y los montos pagados o adeudados a Uber o recolectados por Uber, dependiendo el servicio de que se trate, entre otros. En caso de realizarse Cargos por cuenta del Tercero Proveedor, será el Tercero Proveedor quien, individual y separadamente, le trasladará y cobrará los impuestos aplicables en su jurisdicción o en el extranjero y que apliquen conforme a la ley. Después que haya recibido los servicios u obtenido los bienes anteriormente referidos mediante el uso de los Servicios, Uber, cuando actúe como agente de cobro limitado, facilitará el pago de los Cargos e impuestos aplicables en nombre del Tercero Proveedor o de Uber en su jurisdicción o en el extranjero, según corresponda. El pago de los Cargos e impuestos (cuando resulten aplicables) de dicha manera se considerará como el pago efectuado directamente por Usted al Tercero Proveedor o a Uber en su jurisdicción o en el extranjero, según corresponda. La preparación, emisión y entrega de facturas, boletas,

recibos, comprobantes fiscales y cualquier otro tipo de documentación tributaria relacionada con los Servicios o con los servicios recibidos o bienes obtenidos mediante el uso de los mismos, será responsabilidad exclusiva de los Terceros Proveedores, o en caso de que resulte aplicable, terceros independientes o Uber, según lo que determine la ley. Esto no obsta a que Uber en su calidad de agente de cobro limitado pueda asistir directa o indirectamente en el proceso de facturación según lo haya acordado con cada Tercero Proveedor o tercero independiente, y pueda proporcionarle a Usted acceso al documento tributario que sea emitido, según lo determinen las disposiciones fiscales vigentes, sin que ello implique ningún tipo de responsabilidad para Uber respecto de las obligaciones fiscales del Tercero Proveedor. Usted se compromete a facilitar a Uber o al Tercero Proveedor, según resulte aplicable toda la información fiscal pertinente para efectos de la emisión de los documentos tributarios que resulten aplicables en el país, y reconoce que, en caso que la ley aplicable así lo establezca, los documentos tributarios podrán incluir información específica sobre Usted, incluido su nombre o número de identificación fiscal y su dirección.

Se considerará que los Cargos pagados por Usted a un Tercero Proveedor de bienes o servicios se producen en el momento en que Usted realiza el pago directamente a un Tercero Proveedor o a través de Uber en su jurisdicción o en el extranjero, según corresponda. Los Cargos pagados por Usted son definitivos y por regla general no reembolsables, a menos que Uber o la regulación aplicable determine lo contrario. Esta estructura de pago tiene por objeto compensar plenamente al Tercero Proveedor, en su caso, por los servicios o bienes obtenidos por Usted en relación con su uso de los Servicios.

Usted conserva el derecho de convenir otros Cargos con un Tercero Proveedor para los servicios o bienes recibidos por Usted de dicho Tercero Proveedor en el momento en que reciba dichos servicios o bienes. Uber podrá revisar, las solicitudes que Usted y/o un Tercero Proveedor realicen para modificar los Cargos por un servicio o bien en particular, cuando sean presentadas a través de la Aplicación.

Después de realizado el Cargo, Uber pondrá a su disposición un recibo (sin valor fiscal), el cual podrá ser consultado en su Aplicación o en su correo electrónico o por otro medio a discreción de Uber.

Precio y Reemplazo de Productos

Para los servicios de compra de bienes, Usted entiende, que los Terceros Proveedores son quienes determinan de manera discrecional e independiente los precios de los bienes que se muestran a través de los Servicios. Por lo anterior, es posible que los mismos puedan diferir de los precios ofrecidos o publicados por el Tercero Proveedor en una ubicación física operada por un Tercero Proveedor, y/o de los precios disponibles en otros sitios web de terceros/aplicaciones móviles. Usted pagará el precio que se muestra a través de los Servicios. Igualmente, los precios de los productos o artículos de menú pueden variar en función, de si decide recoger su pedido o pedir que se lo entreguen, de diferencias en la cantidad, el peso o el tipo de producto, o en caso de que los productos o artículos de menú deban ser reemplazados por otro producto o artículo de menú (“Producto de Reemplazo”). En este último supuesto, Usted podrá solicitar el reembolso del pedido, elegir entre los Productos de Reemplazo sugeridos por el Tercero Proveedor, o, en caso de no pronunciarse respecto de las dos opciones anteriores, el Tercero Proveedor podrá seleccionar el Producto de Reemplazo que más se ajuste al producto seleccionado por Usted a través de los Servicios, cuyo precio podrá ser menor o mayor al producto seleccionado (“Mejor Reemplazo”). Usted podrá deshabilitar la opción de Mejor Reemplazo, en cualquier momento, dentro de los ajustes de preferencia de los Servicios. En caso de que desee cancelar la solicitud de Servicios, deberá sujetarse a lo dispuesto en sección “Modificación de Cargos”.

Modificación de Cargos

Uber podrá establecer, eliminar y/o revisar los Cargos para alguno o todos los servicios o bienes obtenidos a través del uso de los Servicios. Además, Usted reconoce y acepta pagar los Cargos aplicables, los cuales, en determinadas zonas geográficas podrán incrementar sustancialmente durante los periodos de alta demanda. Uber usará los esfuerzos razonables para informarle de los Cargos que podrán aplicarse.

Uber podrá, cuando lo considere oportuno, proporcionar a determinados usuarios ofertas promocionales y descuentos que pueden resultar en el cobro de diferentes importes por estos o similares servicios o bienes obtenidos a través del uso de los Servicios. Dichas ofertas

promocionales y descuentos le serán comunicadas a Usted directamente y no serán extensivas a aquellos usuarios que no hubiesen recibido una comunicación por parte de Uber.

Usted podrá optar por cancelar su solicitud para los servicios o bienes de un Tercero Proveedor en cualquier momento antes de la llegada de ese Tercero Proveedor, en cuyo caso se le podrá cobrar una tasa de cancelación.

Uber, por regla general, no designa ninguna parte del Cargo que le corresponde, como propina o gratificación al Tercero Proveedor. Cualquier manifestación por parte de Uber (en la página web de Uber o en los materiales de marketing de Uber) en el sentido de que dar una propina es “voluntario”, “no requerido”, y/o “incluido” en los pagos que realiza para los servicios o bienes proporcionados no pretende sugerir que Uber proporciona importes adicionales, aparte de los descritos anteriormente, al Tercero Proveedor. Usted entiende y acepta que, mientras es libre de proporcionar un pago adicional como gratificación a cualquier Tercero Proveedor que le proporcione servicios o bienes obtenidos mediante los Servicios, no tiene obligación de ello. Las gratificaciones son voluntarias. Después de que haya recibido los bienes o servicios obtenidos a través del servicio, tendrá la oportunidad de calificar su experiencia y dejar comentarios adicionales sobre el Tercero Proveedor.

Tarifa de reparación, limpieza o cargos por objetos olvidados.

Usted será responsable del costo de la reparación por daños o de la limpieza necesaria de los vehículos y las propiedades del Tercero Proveedor, que se ocasionen por el uso de los Servicios en su Cuenta que sobrepasen los daños considerados normales por “el desgaste” y la limpieza general necesaria (“Reparación o Limpieza”). En el caso de que un Tercero Proveedor informe de la necesidad de reparación o limpieza, y dicha reparación o limpieza se verifique por Uber a su razonable discreción, Uber se reserva el derecho de facilitar el pago por el costo razonable de dicha reparación o limpieza en nombre del Tercero Proveedor utilizando su método de pago indicado en su Cuenta. Dichos importes, así como aquellos cargos por la devolución de objetos olvidados se transferirán por Uber al correspondiente Tercero Proveedor y no son reembolsables.

Los valores correspondientes a los cargos que se realicen a Usted, por limpieza o devolución de objetos olvidados, podrán ser actualizados en todo momento a discreción de Uber.

Usted reconoce y acepta, que Usted será el único responsable en todo momento, mientras utiliza los Servicios, del cuidado y resguardo de sus objetos personales o de algún tercero respecto el cual Usted sea responsable.

Los valores correspondientes a los cargos que se realicen a Usted, por devolución de objetos olvidados, podrán ser actualizados en todo momento por Uber, lo cual le será informado.

Métodos de Pago

El registro de la Cuenta requiere que Usted registre en Uber por lo menos un método de pago válido. Si selecciona “Efectivo” como método de pago, es posible que deba proporcionar un método de pago secundario. En caso de que no cuente con suficiente monto de "Efectivo" disponible para completar el pago de los Cargos, se le cobrará el saldo restante a su método de pago secundario.

Si se determina que el método de pago de su Cuenta principal ha caducado, es inválido, insuficiente o de otro modo no sirve para cobrarle, Usted acepta que Uber, como agente de cobro limitado del Tercero Proveedor, utilice un método de pago secundario en su Cuenta, si estuviera disponible, o realice el cobro del monto adeudado la siguiente ocasión en que Usted haga uso de los Servicios.

Si el método de pago seleccionado por Usted fuera declinado por cualquier motivo, Uber podrá contactar o notificar a Usted a través de los medios disponibles en la Aplicación para indicar a Usted que es necesario señalar un nuevo método de pago.

El cobro de los Cargos derivados del uso de los Servicios, puede requerir verificación de su método de pago registrado de conformidad con el siguiente enlace:

<https://bit.ly/3MRWLbQ>

5. Renuncias; Limitación de responsabilidad; Indemnidad.

RENUNCIA.

Los Servicios se proporcionan “tal cual” y “como disponibles”. Uber renuncia a toda declaración y garantía, expresa, implícita o estatutaria, no expresamente establecida en estas condiciones, incluidas las garantías implícitas de comerciabilidad, idoneidad para un fin particular. Además, Uber no hace declaración ni presta garantía alguna relativa a la fiabilidad, puntualidad, calidad, idoneidad o disponibilidad de los Servicios o cualquiera de los servicios o bienes solicitados a través del uso de los Servicios, o que los Servicios no serán interrumpidos o estarán libres de errores.

Uber no garantiza la calidad, idoneidad, seguridad o habilidad de los Terceros Proveedores.

Usted acuerda que todo riesgo derivado de su uso de los Servicios y cualquier servicio o bien solicitado en relación con aquellos será únicamente suyo, en la máxima medida permitida por la ley aplicable.

Usted reconoce y conviene que en ningún caso Uber será responsable de las obligaciones que le corresponden a Usted o a Terceros Proveedores al amparo de la legislación fiscal aplicable.

LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.

Siempre que la ley aplicable en su jurisdicción no disponga lo contrario, Uber no será responsable de daños indirectos, incidentales, especiales, ejemplares, punitivos o emergentes, incluidos el lucro cesante, la pérdida de datos, la lesión personal o el daño a la propiedad, ni de perjuicios relativos, o en relación con, o de otro modo derivados de cualquier uso de los Servicios, incluso aunque Uber haya sido advertido de la posibilidad de dichos daños.

Uber no será responsable de cualquier daño, responsabilidad o pérdida que deriven de: (i) su uso o dependencia de los Servicios o su incapacidad para acceder o utilizar los Servicios; o (ii) cualquier transacción o relación entre Usted y cualquier Tercero Proveedor, aunque Uber hubiera sido advertido de la posibilidad de dichos daños. Uber no será responsable del retraso o de la falta de ejecución resultante de causas que vayan más allá del control razonable de Uber.

Usted podrá utilizar los Servicios de Uber para solicitar y planificar servicios de transporte, servicios de logística, compra y entrega de bienes con Terceros Proveedores, pero acepta que Uber no tiene responsabilidad alguna hacia Usted en relación con cualquier servicio de

transporte, compra y entrega de bienes o logístico prestado a Usted por Terceros Proveedores que no sea como se ha establecido expresamente en estas condiciones.

Indemnidad.

Usted acuerda mantener indemnes y responder frente a Uber y sus consejeros, directores, empleados y agentes por cualquier reclamación, demanda, pérdida, responsabilidad y gasto (incluidos los honorarios de abogados) que deriven de: (i) su uso de los servicios o bienes obtenidos a través del uso de los Servicios; (ii) su incumplimiento o violación de cualquiera de estas Condiciones; (iii) el uso por parte de Uber de su Contenido de usuario; o (iv) su infracción de los derechos de cualquier tercero, incluidos Terceros Proveedores.

6. Legislación aplicable; Arbitraje.

Salvo que las normas de orden público en su jurisdicción establezcan lo contrario, las presentes Condiciones se regirán e interpretarán exclusivamente en virtud de la legislación de los Países Bajos, con exclusión de sus normas sobre conflicto de leyes. La convención de Viena sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías de 1980 (CISG) no se aplicará. Cualquier disputa, conflicto, reclamación o

controversia, del tipo que sea, que resulte de las presentes Condiciones o que se relacione en gran parte con ellas, incluyendo las relativas a su validez, interpretación y exigibilidad (cualquier “Disputa”), deberán someterse forzosamente a procedimientos de mediación en virtud del Reglamento de Mediación de la Cámara de Comercio Internacional (“Reglamento de Mediación de la CCI”). Si dicha disputa no fuese solucionada en un plazo de sesenta (60) días desde la fecha en la que se formalice la solicitud de mediación en virtud del Reglamento de Mediación de la CCI, se hará referencia a dicha disputa y se solucionará exclusiva y definitivamente mediante arbitraje en virtud del Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional (“Reglamento de Arbitraje de la CCI”). Las disposiciones sobre Proceso Expedito y del Árbitro de Emergencia del Reglamento de la CCI no se aplicarán. La disputa será resuelta por un (1) árbitro nombrado a tal fin en virtud del Reglamento de la CCI. El lugar tanto para la mediación como para el arbitraje será Ámsterdam, Países Bajos, sin perjuicio de cualquier derecho que usted pudiera tener según el artículo 18 del Reglamento Brussels I bis (OJ EU 2012 L351/1) y/o el artículo 6:236n del Código Civil

holandés. El idioma de mediación y/o arbitraje será el inglés, a no ser que usted no hable inglés, en cuyo caso la mediación y/o el arbitraje se llevarán a cabo y en su idioma materno. La existencia y el contenido de los procedimientos de mediación y arbitraje, incluidos los documentos e informes presentados por las partes, la correspondencia de la CCI, la correspondencia del mediador y la correspondencia, los pedidos y los laudos emitidos por el único árbitro deberán permanecer en estricta confidencialidad y no deberán ser revelados a ningún tercero sin el consentimiento expreso por escrito de la otra parte, a menos que: (i) la revelación al tercero sea razonablemente necesaria para llevar a cabo el procedimiento de mediación o arbitraje; y (ii) el tercero acepte incondicionalmente por escrito estar sujeto a la obligación de confidencialidad estipulada en el presente documento.

7. Otras disposiciones

Notificaciones.

Uber lo podrá notificar a Usted por medio de una notificación general en la Aplicación, mediante un correo electrónico enviado a su dirección electrónica en su Cuenta o por comunicación escrita enviada a su dirección, según lo dispuesto en su Cuenta. Usted podrá notificar a Uber por comunicación escrita a la dirección de Uber en Burgerweeshuispad 301, 1076, Ámsterdam, Países Bajos,

Disposiciones generales.

Usted no podrá ceder ni transferir estas Condiciones, en todo o en parte, sin el consentimiento previo por escrito de Uber. Usted da su aprobación a Uber para ceder o transferir estas Condiciones, en todo o en parte, incluido a: (i) una subsidiaria o afiliada; (ii) un adquirente del capital, del negocio o de los activos de Uber; o (iii) un sucesor por fusión.

No existe entre Usted, Uber o cualquier Tercer Proveedor una empresa conjunta o relación de socios, empleo o agencia como resultado del contrato entre Usted y Uber o del uso de los Servicios.

En caso de un incumplimiento a las presentes Condiciones y/o a las Guías Comunitarias por parte de Usted, Uber podrá denegar el acceso a su cuenta y/o a los Servicios. Asimismo, Uber

se reserva el derecho y todas aquellas acciones legales que le correspondan para investigar y perseguir a todos aquellos usuarios que incumplan las obligaciones establecidas en estas Condiciones mediante los recursos legales disponibles bajo la legislación aplicable.

Si cualquier disposición de estas Condiciones se considerara ilegal, nula o inexigible, ya sea en su totalidad o en parte, de conformidad con cualquier legislación, dicha disposición o parte de esta se considerará que no forma parte de estas Condiciones. La legalidad, validez y exigibilidad del resto de las disposiciones de estas Condiciones no se verá afectada. En ese caso, las partes deberán reemplazar dicha disposición ilegal, nula o inexigible, en todo o en parte por una disposición legal, válida y exigible que tenga, en la medida de lo posible, un efecto similar al que tenía la disposición ilegal, nula o inexigible, dados los contenidos y el propósito de estas Condiciones.

Estas Condiciones constituyen el contrato íntegro y el entendimiento entre las partes en relación con el objeto y sustituye y reemplaza a todos los contratos o acuerdos anteriores o contemporáneos en relación con dicho objeto.

En estas Condiciones, las palabras “incluido/a/os/as” e “incluye/n” significan “incluido, de forma meramente enunciativa”.

Uber se reserva el derecho a compartir cualquier información relacionada con las presentes Condiciones a cualquier Autoridad competente que se lo requiera o que Uber considere pertinente.

Contenido Generado por el Usuario.

Uber podrá, a su sola discreción, permitirle que envíe, cargue, publique o de otro modo ponga a disposición de Uber a través de los Servicios contenido e información de texto, audio y/o visual, incluidos comentarios y opiniones relativos a los Servicios, iniciación de peticiones de apoyo, así como presentación de admisiones para competiciones y promociones (“Contenido Generado por el Usuario”). El Contenido Generado por el Usuario estará sujeto a la Política de Contenido Generado por el Usuario disponible en <https://bit.ly/3XvEplN>.

::::::Fin modelo de contrato universal firmado por Uber y los Socios conductores.::::::