

¿CÓMO ESTÁN CAMBIANDO LAS CONDICIONES LABORALES CON SUELDOS DE MISERIA?

El precio de pedir a golpe de clic

La tecnología ha facilitado la irrupción de servicios que nos hacen la vida más fácil, pero a costa de condiciones laborales cuestionables. ¿Qué papel desempeñan los usuarios?

Otros

24 FEB 2018 - 16:27 CET



Ilustración de Lalalimola.

Madrid, ocho de la tarde de un domingo. Lluve y hace frío. Ha estado nevando por la mañana. Las calles están mojadas. Es uno de los peores inviernos de los últimos años. Calentitos en el sofá, no hay nada en la nevera, ¿a quién no le apetece pedir la cena? Hoy en día es posible elegir cualquier restaurante. El transporte es fácil y barato. En media hora llega a casa un ciclomensajero con el pedido. Él habrá estado toda la tarde pendiente del móvil para ver si entran encargos. Cobrará por entrega unos seis euros por el mal tiempo,

en lugar de los cuatro y pico habituales. No tiene un contrato laboral. Es autónomo. No le ampara ningún convenio sectorial como a otros mensajeros asalariados de compañías tradicionales. Si tiene un accidente, los gastos corren por su cuenta. Pedir comida a domicilio es una de las comodidades de la vida moderna. Y cada vez el servicio es más eficiente. No importa que el restaurante elegido no tenga reparto. Se puede encargar de todo, no solo la típica pizza o comida asiática, y a un precio asequible, a golpe de clic, a través del móvil. Como decía [Evan Williams](#), cofundador de Twitter, si algo ofrece Internet es “conveniencia”: “Hace que los deseos humanos sean más fáciles de conseguir, porque las cosas son muy rápidas y no hay tiempo para pensar demasiado”. Es ese “lo quieres, lo tienes”, tan sencillo que buscar una alternativa parece una complicación innecesaria.

La tecnología ha multiplicado los servicios que nos facilitan la vida. Pero detrás de esa comodidad se esconden dilemas. El arco de empresas que se dedican a la llamada *gig economy* (economía de los recados) es muy amplio. Amazon es capaz de llevarte casi cualquier producto en unas horas, pero sus críticos advierten de que es una amenaza para el comercio tradicional. Airbnb, que permite a turistas alojarse en pisos para sentirse como en casa, es señalada como una de las causantes del aumento de precios del alquiler. En el transporte y la distribución, Deliveroo, Glovo, Uber y Cabify, por citar algunas, han revolucionado el sector a costa de unas condiciones laborales que suscitan problemas. Hasta ahora la resistencia a estas iniciativas procede principalmente de los competidores (taxistas, hoteles, mensajerías...), no de los consumidores.

Para entender el problema, analicemos su naturaleza. Tradicionalmente se ha clasificado a la mayoría de estos nuevos negocios como [economía colaborativa](#). Pero

no operan todos igual. Las apariencias engañan. Este término, que comenzó a popularizarse en 2010 con libros como *Lo que es mío es tuyo*, de [Rachel Botsman](#), no encaja exactamente con la manera de funcionar de muchas de estas empresas. Además, a veces sucede que, dentro de una misma web, hay transacciones que son más o menos colaborativas: no es lo mismo un particular que alquila durante sus vacaciones su casa en Airbnb, que uno que ofrece cinco pisos durante todo el año. Nicholas Srnicek, profesor del King's College de Londres y autor de *Platform Capitalism*, explica en una entrevista que prefiere llamar a este fenómeno “economía de plataforma”, para no confundir iniciativas que solo buscan rentabilidad con otras verdaderamente colaborativas.

Los expertos prefieren llamar a este fenómeno economía de plataforma, para diferenciarlo de otras iniciativas verdaderamente colaborativas

La [economía de plataforma](#) es el modelo de negocio de la era digital y de él surgen las nuevas fábricas del siglo XXI. Más que producir, sirven de lugar de encuentro. Estas potentes plataformas tecnológicas ponen en contacto oferta y demanda con la diligencia de un jefe infatigable que, además, sabe en todo momento qué opinan los clientes, y qué hacen los empleados. Un jefe que tiene más información que el resto de los participantes en la transacción y que fija sus tarifas y condiciones. Srnicek incluye en esta categoría todo tipo de plataformas tecnológicas, también Google y Facebook, porque son espacios de intercambio y utilizan a sus usuarios para conseguir publicidad. Todo pasa por el ritmo eficiente de los algoritmos.

Otro modelo que se incluye en esta larga lista son [las webs de crowdworking](#). Éstas ofrecen pequeños trabajos, normalmente de traducción, redacción, *software* y diseño, a los llamados *microworkers* o *clic-workers*, ya residan en Valencia, Manila o Bogotá. Algunos ejemplos son MTurk (Amazon), Twago y Guru. “Sería ingenuo negar que el capitalismo de plataformas tiene éxito. El problema es que sus servicios se combinan con la imagen de conductores de Uber durmiendo en el coche para estar disponibles a todas horas y llegar a fin de mes... Es difícil separar las ventajas de los inconvenientes”, opina Srnicek. A esto se une que las multinacionales tecnológicas pagan pocos impuestos en relación a sus ingresos.

El *crowdworking* ha llevado a un nuevo nivel la deslocalización. Este tipo de negocios está creciendo especialmente en los países emergentes, según explica Mark Graham, investigador del [Instituto de Internet de Oxford](#). “Tiene un impacto muy positivo para gente que puede así acceder a empleos que de otra manera no podría hacer [traducir desde Filipinas para una empresa en Estocolmo], pero como se trata de lugares muy poco regulados hay un gran riesgo”, señala.

La economía de plataforma tiene un futuro prometedor. Libros como *Platform Revolution* y *Matchmakers* se han convertido en referencias para entender la eficiencia económica del modelo. PricewaterhouseCoopers prevé un crecimiento de los ingresos anuales de este tipo de negocios [de los 15.000 millones de dólares actuales a los 335.000 millones en 2025](#).



Un repartidor de Uber Eats circula por Lille (Francia). PHILIPPE HUGYUEN (AFP / GETTY)

Uno de los puntos más polémicos son [las condiciones laborales](#). Muchas de estas empresas se nutren principalmente de autónomos. Las compañías hablan de una nueva forma de trabajar revolucionaria, en la que las viejas reglas no sirven, que permite al empleado conseguir

unos ingresos sin ataduras, cuando y cuanto se quiera. Otras voces añaden sombras al paisaje rosado y advierten que se trata de una precarización del trabajo que genera inestabilidad, salarios bajos y que tiene un impacto negativo en las arcas del Estado. “Hay mucha amnesia histórica en relación con la tecnología y la economía digital”, advierte Srnicek. “El modelo basado en autónomos tiene una larga historia, particularmente en construcción, como parte de la tendencia que llevó a subcontratar a partir de los setenta para reducir costes”, añade. Ahora la subcontratación llega a más tareas y sectores.

¿Qué tipo de relación debería haber entre estos trabajadores y las empresas? Mientras la Comisión Europea prepara [un plan para regular las nuevas formas de empleo](#), las pocas sentencias judiciales que ha habido hasta el momento no son determinantes. En noviembre debía celebrarse en España un primer juicio (de una denuncia interpuesta por tres repartidores de Deliveroo), pero el caso se cerró con un acuerdo económico. En Reino Unido, los jueces se han inclinado por definir a los conductores de Uber como trabajadores no autónomos. Sin embargo, dos pronunciamientos en Reino Unido y en Francia afirman que los *riders* de Deliveroo son *freelancers*. Las empresas alegan que esos autónomos tienen libertad para trabajar con cualquiera y que, en su mayoría, prefieren este tipo de flexibilidad.

¿Cuál es el papel del consumidor en todo esto? “Al final todos somos Uber. Todos consumimos plataformas. Si recurrimos a productos *low cost*, de alguna forma contribuimos a que se imponga una política de reducción de costes que puede traducirse en que las empresas ofrezcan un trabajo más *low cost*”, destaca Luz Rodríguez, profesora de derecho del trabajo de la Universidad de Castilla-La Mancha. “Habrá que tender hacia un sistema en el que los derechos sean iguales con independencia del estatus jurídico, de si uno es fijo, temporal o autónomo”, opina desde Ginebra, donde investiga, [en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo](#), el futuro del mercado laboral.

El consumo ‘low cost’ puede alimentar, de forma indirecta, el trabajo ‘low cost’, advierte la profesora Luz Rodríguez

La economía de plataforma quizá represente a un porcentaje modesto de trabajadores, pero el empleo “bajo demanda” crece. McKinsey Global Institute realizó en 2016 una encuesta a 8.000 personas en Estados Unidos y Europa y concluyó que entre el 20% y el 30% de la población activa participa en algún tipo de trabajo autónomo.

“Tenemos que preguntarnos qué tipo de protección social queremos”, apunta Rodríguez, que advierte que la brecha entre trabajadores con un empleo fijo y trabajadores temporales se amplía.

El cambio en la forma de trabajar está siendo enorme y acelerado. El modelo de estudiar hasta los 20 años y luego aspirar a un contrato estable a tiempo completo está en duda, según Albert Cañigüeral, miembro de [OuiShare](#), un *think tank* colaborativo. “Hay preguntas pertinentes, como el factor ético del trabajo, de cómo los cambios afectan a la protección social. Esta tendencia va a ir a más. No será tanto una cuestión de asalariados frente a empleados independientes, sino de cómo estabilizar esos cambios, ante el riesgo de precariedad”, opina.

El auge de las plataformas coincide con la precarización del mercado laboral, con [los salarios estancados](#) y [una elevada temporalidad](#). “La regulación se ha quedado anticuada. Lo que hay que pedir es más control general en el trabajo del futuro para evitar situaciones de explotación”, opina la filósofa Victoria Camps. “Hay que tener en cuenta también que no se pueden desmontar del todo servicios que son buenísimos para el consumidor; además, detrás de algunas iniciativas de economía colaborativa hay un objetivo positivo, que es optimizar los recursos, como quien comparte un coche”, añade. Lo que hay que pedir, en su opinión, son “más controles”.

Surgen también iniciativas que pretenden ofrecer alternativas a los grandes actores. Mensajeros de Deliveroo y Glovo se han rebelado y han montado sus propios servicios, en forma de cooperativa, con sus propias condiciones laborales. La cuestión es si se puede competir con multinacionales que atraen millones de unos fondos de capital riesgo que sienten especial predilección por todo lo “disruptivo”. “Creo que es más positivo construir estructuras alternativas que faciliten unas elecciones éticas a culpabilizar al usuario. Porque, en ocasiones, el consumo ético solo está al alcance de un determinado poder adquisitivo”, opina Srnicek.

De vuelta al sofá, en esa tarde fría de invierno, al recibir la comida uno podría preguntarse por las condiciones laborales del repartidor. Pero por el momento, opta por celebrar la comodidad 4.0, puntúa el servicio y comparte en las redes una foto de la cena.

Lumpenproletariado en la era digital

Trabajadores, empleadores y sindicatos libran batallas en los tribunales para mejorar las condiciones de los nuevos obreros de la ‘economía de los recados’

Imprimir

[LUIS DONCEL](#)

Madrid [23 FEB 2018 - 18:55 CET](#)



Un repartidor de Uber Eats circula por Lille (Francia). PHILIPPE HUGYUEN AFP / GETTY

"El lumpenproletariado, ese producto pasivo de la putrefacción de las capas más bajas de la vieja sociedad, puede a veces ser arrastrado al movimiento por una revolución proletaria; sin embargo, en virtud de sus condiciones de vida, está más

bien dispuesto a venderse a la reacción para servir a sus maniobras".

En 1848, [Karl Marx](#) y Friedrich Engels [diseccionaban en *El manifiesto comunista*](#) esa clase surgida al calor de la Revolución Industrial que, pese a situarse entre los más castigados de la escala social, servía a los intereses contrarrevolucionarios. La última revolución tecnológica también ha generado [un nuevo estamento, los precarios digitales](#). Son aquellos que te llevan comida a casa y te transportan por la ciudad a través de aplicaciones móviles con las que no guardan ninguna relación laboral. Pero, a diferencia de lo que Marx y Engels criticaban en el siglo XIX, hace tiempo que [este nuevo tipo de precariado se ha organizado para reclamar sus derechos](#).

Muy lentamente, pero algo se mueve en el mundo de los ciclomensajeros, chóferes y demás trabajadores a los que se contrata —y despide— a golpe de clic. [La cascada de sentencias judiciales e iniciativas político-administrativas que exigen una mayor responsabilidad](#) a las empresas hacia unas personas vitales para su actividad ha logrado un cambio de discurso en plataformas como Deliveroo.

La empresa líder en reparto de comidas anunció el pasado diciembre que en Reino Unido sus riders —como [Deliveroo](#) denomina a sus ciclistas— estarían cubiertos por la aseguradora Bikmo. Por una pequeña cantidad, 15.000 trabajadores sin contrato podrían reclamar, en caso de enfermedad, un 75% de sus ingresos medios durante un máximo de 26 semanas. "Estamos buscando formas para dar más seguridad a la gente con la que trabajamos. Ofrecerles un seguro es el último paso como continuación de iniciativas similares que hemos tomado en Francia, Bélgica e Italia", asegura Joe Carberry, director de comunicación de Deliveroo, imperio que cuenta con más de 30.000 repartidores en 200 ciudades de una docena de países. Todos estos movimientos son, según el sindicalista Rubén Ranz, tan solo una estrategia para evitar ir al corazón del problema: la necesidad de tratar a los *riders* como empleados, y no como autónomos. "Deliveroo se ve acorralada y ofrece alguna mejora. Pero si cumpliera lo que le exigen ya dos inspecciones de trabajo y diera de alta en la Seguridad Social a estos trabajadores, no necesitaría ningún seguro privado", asegura Ranz, coordinador de [turespuestasindical.es, la página que UGT usa como asesoría para estos precarios digitales](#).

El anuncio de Deliveroo llega tras intensas críticas contra empresas de la llamada gig economy o economía de recados. [Además de la formación de asociaciones de riders en defensa de sus derechos, la Inspección de Trabajo de Valencia y Madrid](#)—a las que en breve pueden unirse Zaragoza y Barcelona— han dictaminado que estos repartidores son en realidad asalariados. UGT también denunció a esta empresa y a otras como Glovo, UberEats y Stuart por "relación laboral encubierta".

Fuera de España, un tribunal británico forzó el año pasado a Uber a considerar a sus chóferes como asalariados, una decisión con efectos sobre el salario mínimo o las vacaciones pagadas. En el otro lado de la balanza, Deliveroo celebraba el pasado noviembre una sentencia del Comité Central de Arbitraje de Reino Unido que avalaba la condición de autónomos de sus repartidores. Además, el Tribunal de Justicia de la UE dictaminó que Uber es una empresa de transporte y no una plataforma de intermediación entre viajeros. Con este fallo, los taxistas se apuntaban un tanto, logrando que sus competidores trabajen siempre con licencia, algo que en España ya ocurre desde 2014. La Comisión Europea [ha presentado una directiva para dar más garantías a los cerca de seis millones de trabajadores irregulares](#) que calcula que hay en los 28 Estados miembros.

Un estudio de Mckinsey publicado en 2016 cifraba el volumen del trabajo independiente —aquel que conjuga un alto grado de autonomía, el pago por tarea y una relación a corto plazo entre empleado y empleador— entre el 20% y el 30% de la población en edad de trabajar en EE UU y la UE, lo que equivale a unos 162 millones de personas. De estos, en torno al 70% podrían considerarse como "independientes voluntarios", y el 30% restante optaría por estos empleos solo por necesidad. "La creciente demanda hace que las plataformas digitales necesiten cada vez a más trabajadores. Estas empresas tendrán que adaptarse", resume en conversación telefónica Jacques Bughin, coautor del estudio de McKinsey.

Sobre el equilibrio entre flexibilidad y precariedad, el portavoz de Deliveroo destaca la libertad que esta plataforma proporciona a los repartidores e incluso recuerda que el fundador y consejero delegado, Will Shu, empezó como rider y aún pedalea de vez en cuando. Ranz prefiere fijarse en el vaso medio vacío. "El círculo se estrecha cada vez más. Y nosotros vamos a seguir trabajando para demostrar que estamos ante una relación laboral como tantas otras", asegura el sindicalista.