# acciones



para la participación ciudadana

# Trabajadores de app

Las reglas no están claras y no se respetan los derechos laborales. Pueden ganar entre \$ 700 y \$ 3.000 diarios dependiendo de la calificación y las horas trabajadas. Además, falta regulación a las empresas de plataforma.

2. ACCIONES | DOMINGO 14 DE NOVIEMBRE DE 2021 | 3. ACCIONES

**EDITORIAL** 

### Realidad, la virtual y la otra

Por **Federico Recagno** Presidente Fundación Éforo

El trabajo, la forma de trabajar, ya venían sufriendo variaciones en el mundo. La pandemia, en algunos casos, no hizo más que reforzar esta tendencia.

A la dificultad de conocer por estos días cuál es el lugar de una empresa, su país, su territorio, se le suma que no tenemos claro el sitio de la oficina, y, más aún, no es sencillo identificar dónde está nuestro escritorio.

A la par, la precarización laboral recorre el mundo y se expande, a mayor velocidad, en los países de economías estancadas.

Esta realidad impone nuevos retos a los gobiernos, a los empresarios y a los sindicatos.

Por eso, entre errores y aciertos, entre virtudes y defectos, entre complicidades mezquinas y la creatividad generosa, entre lo partidario, sus grietas y sus puentes, sepamos construir, con nuestra participación comprometida, las dirigencias políticas, empresariales y gremiales que puedan encarar los desafíos laborales del presente.







## Trabajadores de app Reglas poco claras y derechos vulnerados

Los repartidores padecen la falta de regulación a las empresas de plataforma. Sus ingresos están atados a diferentes variables: pueden ganar entre \$ 700 y \$ 3.000 diarios dependiendo de la calificación que tienen y la cantidad de horas trabajadas.

Ricky hizo de todo: plomería, jardinería v albañilería. Siempre bajo las órdenes de jefes a los que consideraba autoritarios. Está casado con una enfermera especializada en el cuidado de adultos mayores, tiene dos hijos y vive en una casa hipotecada. Tras un largo tiempo buscando empleo, lo entrevistan en una empresa de delivery. El administrador le explica que no será un empleado, sino que se unirá a un equipo; no trabajará para ellos, sino con ellos; no realizará repartos, hará prestación de servicios. Sin contrato ni objetivos de rendimiento, lo que rigen son las normas de calidad. No se pagan sueldos, se abonan tarifas por cada entrega en tiempo y forma. No hay horarios ni fichajes, siempre debe estar disponible. "Serás el dueño de tu destino, es la diferencia entre luchadores y perdedores", es la frase que termina de convencerlo para aceptar proyectar una vida con supuesta estabiidad económica y mayor libertad.

La ilusión de no contar con jefes ni horarios lo convierte en emprendedor y socio. Pero también en un trabajador sin derechos, lo que echa por tierra años de conquistas laborales. Todo depende de cuánta sobrecarga de trabajo puede soportar. A mayor cantidad de horas, mejor calificación y paga. Cada día de descanso es una jornada de pérdida. La falsa autonomía que deriva en una realidad insoportable es la que transita el personaje de Ricky interpretado por Kris Hitchen en la película *Sorry We Missed You*.

Al igual que a Ricky, a Jonathan lo entusiasmó la posibilidad de administrar sus propios tiempos y generar dinero. Hace varios años emigró de su Venezuela natal. Pasó por Perú, Bolivia y distintos lugares de Argentina hasta llegar a Buenos no estaba vigente y conseguir empleo fue un gran desafío. Trabajó en una pizzería y, también, como mozo en un restaurant, donde llegó a ganar unos 20 dólares al día. En todos los casos, se trató de oportunidades temporarias. Otra vez desempleado, un amigo le facilitó su usuario en una aplicación de reparto y ahí empezó a pedalear a cambio de dinero. "Me lo prestó porque él ya no podía dedicarle tantas horas a la app y yo no podía registrarme hasta no tener el pasaporte al día. A mí me sirvió porque pude trabajar v él también se benefició porque con mis entregas mantuvo la calificación. Así estuve un tiempo largo, hasta que pude registrarme y tener

mi propio usuario", cuenta a Acciones.

Jonathan, quien pide no revelar su apellido por temor a represalias de la empresa, vive en el barrio porteño de La Boca con sus dos hijos. Todo el dinero que gana es gracias a su trabajo en aplicaciones de reparto. Su rutina incluye desayunar con sus hijos, acompañarlos hasta la escuela y, poco después de las 8, se conecta a la aplicación. Generalmente, durante el día trabaja para PedidosYa. Alrededor de las 16 se desconecta. Es la hora en que los chicos salen del colegio, vuelven a casa y comparten la merienda, las tareas escolares y un poco de charla. A las 20, vuelve a salir. Esta vez, como repartidor para Rappi. Trabaja de tres a cuatro horas más dependiendo del día de la semana y de la altura del mes.

Ser empleado en la aplicación tiene todo un sistema de calificaciones, a partir de valoraciones de los usuarios y castigos de las empresas. Las categorías pueden ir del 1 al 5 o de diamante a bronce. El mismo perro con distinto collar. Cuanto más alta sea la calificación, mayor será el dinero que se pague por viaje. Estar entre los repartidores estrella requiere de un estándar alto, muchas horas de trabajo y sortear los perjuicios de algoritmos caprichosos

"Hoy, como diamante o rango uno, en una buena jornada, se puede llegar a sacar entre \$ 2.500 y \$ 3.000 al día. En cambio, estando en bronce o rango tres o cuatro, apenas se superan los \$ 700. Mantener la calificación es importante para ganar más dinero, pero por más esfuerzo que uno haga, pocas veces se llega a la más alta. Cuando se logra, por cualquier motivo, enseguida la bajan", cuenta.

¿Por qué puede descender de categoría un repartidor? Por dar de baja un pedido al enterarse que desde la empresa no respetaron la jurisdicción, algo que ocurre a

"Tengo que estar muy enfermo para no conectarme. Una jornada sin trabajar, es un día sin dinero", dice Jonathan, repartidor de Rappi.

menudo. Si bien los trabajadores tienen asignada una zona, ante la falta de personal en otro lugar, hay firmas que les asignan solicitudes más lejanas. Otros motivos de castigo pueden ser quejas del cliente, tomarse horas de descanso o sufrir un robo, un accidente o una enfermedad.

La manera que encontró Jonathan para no entrar en estado de desesperación de forma recurrente es intentar tener un pequeño ahorro que le permita responder ante cualquier percance. "Me han robado la bicicleta y fue lo peor que pudo pasarme. Por eso, muchos compañeros también pierden la vida al reaccionar si son asaltados. Se ponen en juego muchas cosas. No solo es una bici, sino una deuda

"El Estado no intercede y no nos convoca a una mesa donde se discuta esto", protesta el representante del sindicato ATR, Franco Nicolás.

que hay que pagar y días en que no se podrá trabajar. Tengo que estar muy enfermo para no conectarme a la app. Vivo al límite y una jornada sin trabajo es un día sin dinero", relata.

En el país, la crisis económica, sumada al confinamiento por la pandemia, arrasó con fuentes laborales y el trabajo como repartidor fue una opción ante el desempleo.

Jonathan destaca la degradación que fue sufriendo el empleo y recuerda con nostalgia sus primeros tiempos de mozo a cambio de casi 20 dólares al día. "Hoy, tengo que pedalear casi 10 horas para ganar ese dinero. Siento que es estar esclavizado. No tengo días de descanso, no puedo enfermarme", confiesa.

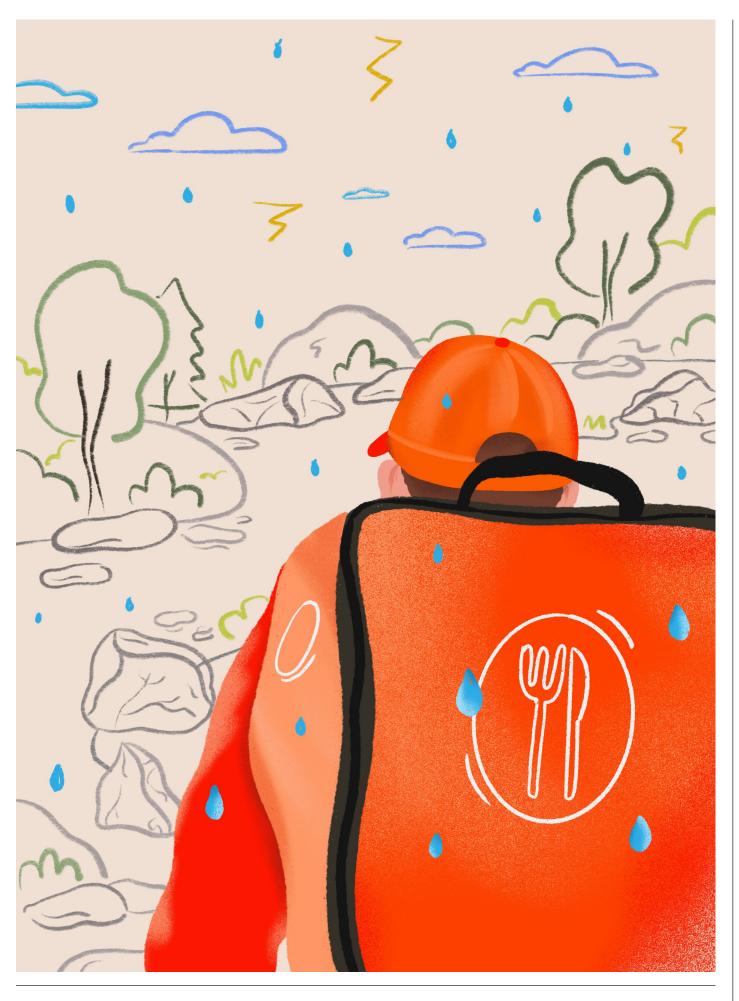
La organización de trabajadores en el país. Franco Nicolás es representante de la Asociación de Trabajadores de Reparto de Argentina (ATR). Comenzaron a organizarse a principios de la cuarentena en una asamblea nacional. El año pasado, lograron movilizar a cientos de repartidores al Ministerio de Trabajo para discutir un convenio colectivo.

"Fuimos esenciales en plena cuarentena y siguen sin reconocernos como trabajadores", dice. "Cada vez cobramos menos, no hay una actualización de los pagos. Facturamos como monotributistas. A mí, me abonan una vez por semana un proporcional por reparto que hace la aplicación en función del kilometraje recorrido, el bono por día de lluvia y la efectividad de las entregas. Son distintas variables que muchas veces no llegan a los \$ 100 por viaje", protesta.

Nicolás cuenta que son varias las organizaciones de trabajadores en el país y que hay lugares como Buenos Aires que propician más la unión, a diferencia de lo que puede ocurrir en un pueblo de cualquier provincia, donde es mucho más difícil. "Prácticamente, no tenemos un interlocutor, solo podemos hacer quejas como usuarios ante un *bot*. El Estado no intercede, no nos convoca a una mesa de discusión y, mientras tanto, seguimos trabajando más de 12 horas con los riesgos que implica semejante cansancio al momento de circular por las calles", comenta.

Otra de las cuestiones que plantea es la disparidad de género que se produce ante este tipo de condiciones laborales. "Hay muchas menos mujeres, pero porque hay más riesgos, es más inseguro, sobre todo por las noches. Ni baño tenemos", señala.

ATR participó recientemente como asociación en el encuentro de trabajadores de repartos que se realizó en Bruselas (Bélgica) e incluyó una protesta frente a la sede de la Unión Europea. "Lo que com-



partimos es que sin repartidores no hay aplicación. El debate es urgente y necesario, se tiene que dar, se está instalando en el mundo. Las tecnologías imponen nuevas formas laborales y tienen que regularse. Las aplicaciones son una posibilidad de trabajo para una persona con antecedentes penales, por ejemplo, pero esa accesibilidad o disponibilidad no debe ser a cambio de una esclavitud", indica.

En todo el mundo. Durante 2020 y 2021 se realizaron diversas protestas en todo el mundo, incluida Latinoamérica, para visibilizar las condiciones precarias de los repartidores y exigir mayores regulaciones y derechos laborales. También pusieron de manifiesto la profundización de la precarización laboral de empresas que tuvieron ganancias extraordinarias durante los meses de cuarentena debido

Un repartidor puede bajar de categoría si rechaza un pedido, si hay quejas de los clientes, si se toma horas de descanso o si sufre un robo o un accidente.

al aumento de los repartos a domicilio.

En Méjico, se estima que existen más de dos millones de repartidores de apps. Algunos son usuarios en cuatro o cinco aplicaciones porque es su único sustento. Saúl Gómez es uno de ellos. Tiene 35 años y trabaja en esto desde 2016. Es miembro fundador y vocero de Ni Un Repartidor Menos. El colectivo nació tras la muerte de José Manuel Matías Flores, atropellado por un camión de carga mientras circulaba a bordo de su bicicleta. Era su primer

día de trabajo en UberEats.

Para Gómez, Méjico está atravesando un período de "notable precarización laboral". Los empleos escasean y no hay mucho margen para el reclamo. Eso rompió con lazos de solidaridad y organización sindical. "Si bien muchos compañeros nos apoyan, la necesidad de conseguir dinero para sobrevivir hace que ni siquiera puedan pensar en que un trabajador

perdió la vida por un reparto", reflexiona.

En base a distintos relevamientos, contabilizaron 56 repartidores muertos en las calles entre el año pasado y éste, aunque estiman que son más. Todos fallecieron atropellados o asesinados durante robos, pero no hay un registro formal. Algunas de las conquistas logradas fueron mesas de diálogo con Rappi, además de la participación en los cuatro paros internacionales que hubo.

### Qué se regula en la Ciudad

En julio del año pasado, en plena cuarentena, la Legislatura porteña aprobó la Ley de Delivery N° 1614, que modifica y agrega textos en los códigos de Tránsito y Transporte, de Contravenciones y en el Régimen de Faltas.

"Los repartidores deben contar con seguros financiados por las empresas, están obligados a capacitarse en educación vial y contar con elementos de trabajo de manera gratuita", explica el legislador Marcelo Guouman, coautor del proyecto.

Además, los trabajadores deben inscribirse en el Registro Único de Transporte de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias (RUTRAMUR) para poder operar. Anotarse tiene un costo para el repartidor de unos \$700. Ya se registraron 9.500 trabajadores en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

"Todos los días hacemos controles aleatorios a motos y bicicletas. En las ciclovías tenemos agentes que controlan bicis para garantizar la seguridad vial. Chequeamos documentación, así como el uso de casco y chaleco obligatorios. También, que tengan la habilitación. El espíritu de la ley es proteger a los ciudadanos y prevenir cualquier siniestro vial", indica el director general del Cuerpo de Agentes de Tránsito porteño, Leandro Ricciardi.

"Sabemos que todavía falta una regulación laboral que es la que vienen demandando los trabajadores. Es un debate que aún nos debemos a nivel nacional sobre el uso de las tecnologías en el mundo del trabajo", agrega Guouman.

Uso más ético y equitativo de las apps. La periodista especialista en economías colaborativas Marcela Basch destaca en su blog *Diez Palabras* un ejemplo de "algoactivismo", una acción llevada adelante por los trabajadores para lograr que el funcionamiento de los algoritmos sea más beneficioso para sus trabajos. En California, los repartidores de Doordash (una app similar a Rappi) comprobaron que, si rechazaban un viaje, la aplicación se lo ofrecía a otro conductor por más dinero. Así, se nuclearon v fueron alentando a no acentar viaies de menos de siete dólares, como una forma de presionar a las firmas y elevar el valor de cada envío.

"Son formas incipientes de hacer sindicalismo o protesta con estas nuevas condiciones que se presentan en el mercado laboral. También, hay todo un movimiento cooperativista que acá todavía no está muy desarrollado, pero calculo que va a llegar. Buscan copiar las mismas tecnologías de las plataformas, pero para ofrecer el servicio de manera cooperativa", explica. Ya se registraron experiencias de este tipo en distintas partes de Europa y Estados Unidos.

Lo que promueven estas experiencias es una readaptación del mercado del trabajo al avance tecnológico, aunque con un uso más ético y equitativo que no sea en detrimento de los trabajadores ni de sus derechos.

#### **ENTREVISTA A JUAN MANUEL OTTAVIANO**

# "No se les reconocen derechos laborales"

Abogado e investigador de la UNSAM, cree necesario que exista una ley capaz de regular la relación entre las empresas de plataforma y los repartidores. Además, plantea que tienen que ser considerados trabajadores asalariados, aunque las compañías elijan llamarlos colaboradores.

Hace alrededor de una década que Juan Manuel Ottaviano se recibió de abogado en la Universidad de Buenos Aires (UBA). Decidió dedicarse a estudiar el mundo del trabajo y actualmente es investigador en la Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales (IDAES) de la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM). Desde que llegaron al país Rappi, Glovo y Pedidos Ya, entre otras empresas autodenominadas "colaborativas", se metió de lleno en el tema.

Considera que el arribo de estas firmas "significó una transformación en las relaciones laborales en Argentina, que requiere especial atención".

## Actualmente, no hay una ley que regule la actividad. ¿Qué debería establecer una norma en ese sentido?

Creo que una legislación especial debería establecer el reconocimiento de la relación de trabajo asalariada y una serie de derechos específicos con protecciones especiales para trabajadores de plataforma, como la soberanía del tiempo de trabajo, que es el autogobierno del tiempo, así como el derecho a rechazar tareas sin ser sancionados. Además, tendría que plantear la garantía de horas mínimas.

Desde el momento en que son trabajadores asalariados, hay que respetar el límite de jornada e incorporarlos a todas las protecciones del derecho de trabajo.

#### ¿Por qué no se avanza en la sanción de una ley?

Me parece que todavía hay una deuda de debatir ampliamente el tema en el Congreso. Pienso que falta que la jurisprudencia se oriente en el sentido de reconocer la relación de trabajo que viene sucediendo en el mundo paulatinamente y, por algún motivo que estimo relacionado con la pandemia, el Gobierno nacional decidió no enviar al Congreso un anteproyecto que había elaborado el Ministerio de Trabajo.

### ¿Influye el lobby de las empresas?

El lobby de las empresas existe y está dirigido, por un lado, a impedir el debate; y por el otro, a evitar la sindicalización de los trabajadores y la regulación laboral y económica de la actividad que desarrollan. En países donde se discutieron o se discuten proyectos de ley o regulaciones, había jurisprudencia avanzada, sentencias definitivas que establecían que los trabajadores de plataforma eran asalariados.

### ¿Cuál es la relación laboral entre las empresas y los repartidores?

Pienso que son trabajadores asalariados, empleados con derechos específicos. No creo en la utilización de eufemismos como colaboradores, socios o microempresarios porque no encuentro ningún indicador suficiente para suponer que son autónomos. Nadie en su sano juicio puede pensar que un trabajador arriba de una bicicleta o manejando un auto puede ser considerado un empresario.

Además, no cobran por el tiempo en que están a disposición del trabajo, solo les pagan por tarea realizada. Es como que un mozo cobre solamente propina por las mesas que atendió y no un sueldo por el tiempo que lo hizo. Es suponer que mientras el mozo espera que lo llamen de una mesa, no cobra. Ahí se expresa lo que se llama dependencia económica, por-



"Desde el momento en que son trabajadores asalariados, hay que sumarlos a las distintas protecciones del derecho de trabajo", dice Juan Ottaviano.

que los trabajadores dependen del dinero que generan a través del trabajo. Además, quien determina los ingresos es la plataforma

#### ¿Cuáles son los principales problemas a la hora de determinar lo que van a cobrar?

Hay falta de transparencia y previsibilidad en las sanciones y en los ingresos. Los trabajadores no tienen un contrato, desconocen cuáles son las consecuencias de rechazar un pedido o cuánto se les va a pagar por el tiempo en que estarán conectados. Lo deben inferir. Entonces, lo que están haciendo es imaginar el algoritmo.

### ¿Tienen algún derecho?

Lo tienen, pero no lo pueden ejercer. No

se les reconoce ningún derecho laboral: ni a asociarse colectivamente, ni a tener un seguro de riesgos, ni a la jornada máxima.

Creo que hay que identificar en nuevas relaciones donde se violan derechos, la necesidad de derechos de diferentes características. Es necesario pensar nuevos que estén relacionados con el tipo de trabajo.

### ¿Qué panorama observás?

Creo que hay un camino abierto para la clasificación judicial de estas relaciones de trabajo. Hubo muchos avances en el debate social sobre cómo clasificarlos, pero todavía falta un debate político y parlamentario más profundo. Las posiciones están claras: hay quienes entienden que no se debe tocar ni una coma de las regulaciones laborales; los que sostienen, como las empresas, que se debe eliminar la aplicación de toda la ley referida al trabajo; y los que pensamos que la legislación laboral debe ser modificada para que alcance a proteger a los trabajadores de plataformas. Esta última opción requiere un debate más profundo.



